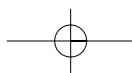


**XVI. évf. 10. sz.**

**2006.**

**Október**



## TARTALOM

Haltenberger Samu-díj 2006	4.
Nyolc év 13 késszúrásért	6.
Tízéves a Taxi 2000	9.
Taxisok kérdezik,	
a szerkesztőség válaszol	11.
Dobozba zárt kukkolók	12.
Tudod vagy tippelsz?	15.
Megérkezett a Mercedes-Benz	
E-osztály új generációja	16.
Egy rendkívüli ajánlat a Pappas-tól	16.
Angolnyelv-oktatás taxisoknak	21.
Becsenget az APEH	22.
Taxisok kérik, taxisok kérdezik	23.
Elkezdődtek a nagypályás	
öregfiúk labdarúgó-bajnokságok!	24.
Nyilatkozzak vagy ne nyilatkozzak?	26.
Ünnepség a Palota Automobilnál	31.
Morfondáriák	32.
Reflektorfényben a Mazda	32.
Erősít a SsangYong	
Magyarországon is	33.
Telefonálás vezetés közben	35.
VII. Országos Taxis Kispályás	
Labdarúgó-kupa	37.
Lesz nyugdíjunk?	38.
Vállalkozói közterhek	39.
Nem tudja a jobb kéz, mit csinál	
a bal...	39.
Renault Thalia	40.
Igazoltatási körkép	43.
Foglaltak a taxiállomások!	44.
Új taxiállomások az V. kerületben	45.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János  
ügyvezető igazgató

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

Erről írt a Taxisok Világa 1996 októberében

## 10 éve történt

## A taxis bepereli az államot

Juhász Péter cikkéből megtudhattuk, hogy volt olyan taxis vállalkozó (talán még ma is van...?), aki úgy szeretne dolgozni továbbra is, mint ahogy megtanulta: „Reggel beáll az első drosztra, elviszi az utast az úticéljához, a fuvar után beáll az első szabad drosztra, várja a következő kuncsaftot. Hát ez már régen nem így működik...”

A jobb drosztkokra ugyanis nem lehet beállni, csak az „ismerősöknek”, a „brancsbelieknek”. A többieket szép szóval, csúnya szóval, szelíd meggyőzéssel, esetleg baseballütővel próbálják a helyiek jobb belátásra bírni. Néhol még ma is így működik ez...

Kollégánk jogai érvényesítésének érdekében az állampolgári jogok országgyűlési biztosához, rövidebben az ombudsmanhoz fordult panaszával. A válasz igen tanulságos még ma is.

## „Tisztelt Fodor úr!

A taxisokigazgatás helyzetével összefüggő panaszát, melyben a vállalkozás gyakorlásának mindennapi problémáit vázolja fel megoldást sürgetve – megvizsgáltam.

A vizsgálati jelentést mellékelem. A jelentésből kitűnően a vizsgálat alkotmányos vizsátságot tárt fel, melynek orvoslására a Fővárosi Önkormányzat törekvésével összhangban ajánlásokat tettem.

....  
Néhány idézet a jelentésből:

„Panaszossal egybehangzóan megállapításra került, hogy a fővárosban a taxiállomások nem használhatók az összes engedélyes taxis által.” ... „...kiemelt fontosságúnak ítéli az előterjesztő a tevékenység ellenőrzését, mivel gyakorlatilag a vállalkozói engedélyt kiadó önkormányzatok jegyzői ellenőrzést nem folytatnak. A járművek műszaki kialakítását, a taxis engedélyek jogszerűségét és a személyi feltételek meglétét a Közlekedési Felügyelet ellenőrizheti, ilyen jellegű ellenőrzés minimálisan fordul elő. A közlekedési szabályok betartását, a jármű műszaki állapotát és a taxiállomások rendjét a rendőrség ellenőrizheti, ilyen ellenőrzés azonban a tapasztalatok szerint csak az általános ellenőrzési tevékenység keretében történik. A taxi járművek szabályos várakozásának ellenőrzését a Fővárosi Közterület-felügyelet végezheti. A taxaméter szabályszerű használatát az Országos Mérésügyi Hivatal, valamint az APEH munkatársai végezhetnék, de erre vonatkozóan nincsenek példa értékű tapasztalatok. A szolgáltatás színvonalát ellenőrizheti a telephely szerinti önkormányzat jegyzője, és a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség. ... A

hivatkozott anyag megállapítja, hogy a felsorolt összes szervezet összehangolt, együttes ellenőrzési tevékenysége az eddigiekben még nem valósult meg. A fentiekben jelzett szervek végeztek ellenőrzéseket, ennek hatékonysága azonban csak részeredményeket hozhat. A megoldás tehát csak a folyamatos, állandó és a teljes tevékenységet átfogó ellenőrzés jelentené.”

„Az érintett alkotmányos jogok: Az Alkotmány 9. §(2) bekezdése kimondja: „a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.” A vizsgálat megállapította, hogy a fenti alkotmányos elv számos taxiengedélyes vállalkozó esetében sérül, mivel minden kötelezettségük teljesítése ellenére a kialakult helyzet miatt vállalkozásuk gyakorlása rendszeresen akadályba ütközik, az akadály elhárítása csak megfelelő szabályozással és intézményes fellépéssel orvosolható.

Dr. Polt Péter

Az Állampolgári Jogok Országgyűlési  
Biztosa általános helyettese”

Nos tehát, az ombudsman megállapította a tényeket, konstataciókat az alkotmány-sértést és javaslatokat is adott. Ésszerű, megvalósítható javaslatokat. Na és mi valósult meg ezekből az elmúlt tíz évben? Egy nagy nulla! Semmi! Illetve valami mégis. A kérdéses időben ugyanis még nem kellett fizetnünk a drosztkért. Nem állhattunk be, de legalább ingyen volt. Na, ma már fizetni is kell érte...

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hönymotatóval  
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,  
havi 10.000.-Ft-os részletre  
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hönymotatóval,  
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,  
havi 15.000.-Ft-os részletre  
elvihető. GPS, GSM(GPRS),  
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE 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

# HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2006

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megalakulásának 156. évfordulója alkalmából „Kamarai Napok” elnevezéssel vállalkozói információs heteket szerveztek szeptember 22. és október 13-a között. Az ünnepélyes megnyitón – szeptember 27-én – kitiüntetések osztoztak ki az arra érdemes vállalkozóknak, vállalkozásoknak. A hagyományoknak megfelelően e rendezvény keretei között került sor a taxisok számára alapított kitiüntetés, a Haltenberger Samu-díj, vagy ahogy azt a nemrég elhunyt Demeter Misi barátunk elnevezte: a „taxis-Oszkár” átadására is. E napon tehát újabb három kiváló taxissal bővült az ilyen plakettet birtoklók köre: Bernáth Jánost a



A megnyitó beszédet Petykó Zoltán, a BKIK elnöke tartotta

Szállítmányozás Osztály, végül a kamara vezetése a javaslatokat támogatta. Most pedig, eddigi szokásainknak megfelelően, közöljük a Haltenberger Samu-díjas kitiüntetettek nevét ábécé sorrendben:

**Taxisok:** Bernáth János, Boda György, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László (Nem tévedés, csak névazonosság! A szerk.), Tóth Mihály, Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungaria Kft. és Rusznák Imre (Fővárosi Önkormányzat), aki ezt visszaadta.

Következzen az idei díjazottak rövid bemutatása:



Díjazók és díjazottak balról jobbra: Tamás Miklós (Taxis Szakmai Kollégium), Tóth Mihály (Taxi 2000), Simon László (City Taxi), Bernáth János (6x6 Taxi), Antal Attila (BKIK VI. osztály)

6X6, Simon Lászlót a City, Tóth Mihályt a Taxi 2000 javasolta kitiüntetésre. A kamara keretei között működő Taxis Szakmai Kollégium, majd a VI-os, Közlekedés, Szállítás,

## Bernáth János /6X6 Taxi/

- 1960. november elsején lettem hivatásos sofőr. A Sütőiparnál kezdtem, mint garázssofőr. A különböző meghibásodott járműveket kellett behordanom a műhelybe, az aknákra, a sorokba. Ez jó iskola volt. Nagyon sokféle autót kellett megismernem a jobbkormányos Rábától a kuplung nélküli csodákig. Majd bevitték a hadseregbe, ahol a megszerzett tapasztalataimnak köszönhetően hamarosan elsőosztályú sofőrré sikerült felverekednem magam. Ezért dupla „gázsit” kaptunk annak idején. Leszerelésem után az 1/3-as, vagy ha úgy jobban tetszik, a 13-as AKÖV-nél sikerült munkát találnom, a Bánát utcában. Ott először váltósofőrként dolgoztam, majd saját autót kaptam pótkocsival. Akkoriban ez nagyon nagy szó volt. Nekem volt először emeletes pótkocsim, melyen gázpalackokat szállítottam, elsősorban vidékre. 1971-ben kerültem át a Fótaxihoz, mert ahova leigazoltak focizni, ott kaptam állást is. Ez akkoriban így ment. 1972. november elsejétől „átigazoltam” az akkori Volán Taxihoz, ahol a mai napig dolgozom. Ugyanis korábbi cégem a 90-es évek elején fuzionált a 6X6 Taxival. Ameddig bírom – még

remélem egy jó pár évig – itt is maradok.

- **Miután még akkor kezdtem taxizni, amikor ez a szakma a boldog békeidőket írta, van rálátásod a régmúltra is. Összehasonlítható a két korszak?**

- Nehezen! A mai világ teljesen más, rohanó életet élünk, akkoriban könnyebb volt. A Volán Touristnak rengeteg céges fuvarja volt. Az utcákon tucatszámra integettek az utasok, könnyebb volt megélni. Most teljesen más a helyzet. Nagyon meg kell küzdeni a mindennapokért, és igen-igen sokat kell dolgozni, hogy annak látszatja is legyen.

- **Ha rajtad múlna, min változtatnál?**
- Talán ha azt elérnénk a mai világban, hogy amiért fizetünk, például a taxidrosz-



Bernáth János, 6x6 Taxi

tokért, azt lehessen is használni. Ha a számunkra épített, általunk fizetett állomásokra be tudnánk állni. Az egy kegyetlen folyamat, ami most a városban van. Szinte boksmeccset kell vívni a kijelölt taxiállomásokért. A fuvarkiadási rendszerbe nem nagyon tudok beleszólni. Minél több fuvarunk van, nekünk annál jobb, ám az is fontos, hogy a hívásokat ki tudják adni. Ez

pedig nem mindig rajtunk taxisokon múlik. Csúcsforgalmi időben egyszerűen képtelenek vagyunk elvinni a címeiket, mert nem tudunk a dugóktól haladni.

• **Bizonyos párhuzam azért csak van, mert a volán taxisok hosszú évekig szintén nem állhattak be a Fótaxi droszt-jaira. Vagyis számotokra akkor is csak a „droszton kívüli” élet volt engedélyezett. Ma is valahogy így van, ha nem is ugyanabból az okból...**

• Ez nem jelentett akkor gondot. Először is a régi Volánnál rengeteg volt az előrendelés, elsősorban a hajnali időpontokra. Az utasok nagyon szerették a Volán Taxit. Másodsorban pedig volt URH-nk, amin keresztül ki lehetett adni a címeiket, így mozgékonyak voltunk, szinte mindenhová percekben belül odaértünk, ha volt üres autónk. Nem szorultunk rá a drosztkra, mint a kezdetekben csak telefonos címkiadással rendelkező Fótaxi. A mai világban is a diszpécser a csúcsforgalmi időkben direkt kéri a kollégákat, hogy „URH-ról dolgozzatok, gyerekek, ne nagyon vegyetek föl utcáról utasokat”. Mostanában egyébként az a tapasztalatom, hogy újból integetnek emberek az utcán. Néha azt hiszem, káprázik a fáradt szemem, pedig nem! Utas intget az utcán, nekem. Legutóbb még meg is kérdeztem: „Nekem tetszett inteni kezit-csokolom?” Erre azt mondta, hogy „igen de úgy látom, maga nagyon drága, mert nagyon nagy a taxija”. Mondtam neki, hogy „ez az egyterű csak akkor drágább, ha négy fő fölött vagyunk. Nyugodtan tessék befészkelődni”. Az a baj, hogy a taxi, amivel dolgozom, egy Fiat Scudo 1+7 üléses. Ez pedig egy kicsit magas autó, ahova aki a „beüléshez” szokott, nehezebben száll be.

• **Az egyterűek két taxi utasát is el tudják vinni. Nem okoz ez feszültséget cégen belül? Sokan úgy vélik, eleszítik mások kenyerét...**

• Ez nem így van. Ez a megrendelők igénye, kérése. Én általában szállodáknál meg a hajónál dolgozom. Oda kell ilyen nagy autó, mert ha nem is viszek el öt-hat embert, csak mondjuk négyet, azoknak is annyi csomagja van, hogy azt még ebbe az autóba is kemény feladat berakni. A 6X6 Taxinál egyébként már a kezdetekben nagyon sok kolléga elkezdte az öt-hat-hét személyes autótakat venni, mert volt rá utasigény. Véleményem szerint egyébként is nálunk van a legtöbb egyterű, amelyet utasaink megszoktak és amelyet igényelnek is.

• **Miután a taxid mérete nagyobb, így bekerülése, fenntartása is többé kerül,**

**mint a kisebb autóké. Kijössz a tarifából?**

• A pillanatnyi tarifából igen-igen nehezen. Azért kell egy órával többet dolgozni, vagy egy sörrel kevesebbet inni, hogy meg tudjunk élni. Egyébként mindennap dolgozom reggel nyolctól, ameddig bírom. Vagy ameddig erre igény van, de általában a tizenkettedik órában leteszem az autót! Vannak kollégák, akik 14-16 órát végighajtanak. Ez semmiképpen sem helyes. Az ember figyelme ennyi idő után lankad, elfárad. A 12. órában bármilyen fiatal, vagy jó fizikumú valaki, tegye le az autót és igyon egy sört valahol, vagy menjen haza. Nem szabad 12 óránál többet dolgozni. Persze vannak rendkívüli esetek. Például, ha elszalad valaki Münchenbe, vagy bárhová külföldre. Bár akkor is ajánlom, hogy álljon meg, pihenjen, mert ezt, főleg rendszeresen, büntetlenül nem lehet csinálni.

• **Köszönöm a beszélgetést, és gratulálok a kitiüntetésedhez!**

**Simon László / City Taxi /**

• 1966 végén kezdtem el taxizni másodosként, a Fótaxinál. Aztán 1972-ben jött a nagy csábítás és főállású taxis lettem. A Prielle Kornélia utcában – vagy ha úgy jobban ismerik a kollégák, a II-es garázsban – ezek után tíz évet töltöttem el. Ahogy az akkoriban természetes volt, elkezdtem felfelé lépkedni a vállalati karrier lépcsőfokain, és hamarosan csoportvezető lettem. 1982-ben abba akartam hagyni a taxizást, de ismét jött a nagy csábítás: a privát taxi lehetősége. Döntöttem: maradok taxis, de a Fótaxitól kiléptem. Ez ma már nem látszik, de a döntés akkoriban – 1982-ben – kockázatokat is rejtett. Akik belevágtunk, többnyire nagyon bátortalanok voltunk. Februártól engedélyezték a maszek taxit, és én márciusban már iparos voltam. Néhány hónapig még nem volt rádióm se, aztán én is hoztattam külföldről CB-t, mint a többi kolléga. Majd jött a szikra: alakítsunk taxitársaságot. Így lettem a City taxinak alapító tagja 1983-ban. A mai napig is itt dolgozom.

• **Tudom, hogy a Budapesti Taxisok Ipartestületének /BTI/ is elnökségi tagja voltál. Ezt is társadalmi munkában csináltad?**

• Természetesen. Mindig szerettem tenni a közösségért, ahol dolgoztam. Így volt ez a Fótaxinál, és így maradt a Citynél is. Itt is

belefolytam a társadalmi munkába, elsősorban az „etikás” vonalon segitettem. A Reklamációs és Etikai Bizottságnak jó néhány évig vezetője is voltam. A kezdeti időszakban mi csak ingyen, vagy ahogy ezt az akkori szóhasználatnál mondták: társadalmi munkában (az ifjabbak kedvéért megmagyarázom: ingyen!) végeztünk minden tevékenységet. Ebben benne volt a helységek kialakításától a vezetői állásokig minden.

• **Mi az hogy a helyiségek kialakítása? Falaztatok?**

• Igen, többek között. De téglát is vettünk, azt hordtuk, falaztunk, ahogy mondtad, de barkácsoltunk asztalokat, pultokat. Mikor, mire volt szüksége a közösségnek. Volt, aki ebben segített, volt, aki a büfét csinálta, volt, aki telefonozott, volt, aki a cső végére ült. Azt a közösséget nagyon erős szálak fűzték össze. Együtt kirándultunk, horgászversenyekre jártunk és ki tudja már, mi mindent oldottunk meg együtt.

• **Büszke vagy az elmúlt évtizedekre?**

• Nagyon is! Hogy létrehoztunk egy ilyen társaságot, mint a City, arra más is büszke lenne. Hogy ilyen jó csapatot alakultunk, arra is. Tudjuk, hogy 11-szeres „Best of” díjasok vagyunk, hogy vezetünk a fővárosi taxitársaságok között. Sőt, meg merem



**Simon László, City Taxi**

reszkírozni, hogy országos szinten is a legjobbak közé tartozunk. Büszke vagyok tehát arra, hogy a City matricáját hordhatom! Ugyan két éve elmentem nyugdíjba, de mint nyugdíjas is aktívan kívánok részt venni a cég munkájában, illetve a taxizás körülményeinek megváltoztatásában. Boldogan vettem át ezt a kimagasló kitiüntetést, amivel ugyan anyagi támogatást nem kaptam, de munkám erkölcsi elismerésének érzem. Azóta természetesen dicsekedem vele kollégáimnak, amihez az ő segítségükkel jutottam. Köszönöm tehát nekik és a City vezetésének, hogy döntésükkel engem tüntettek ki!

• **Gratulálok a kitiüntetésedhez!**

**Teremőr a szökének:**

**– Hölgyem, maga normális? Egy hétszáz éves vázát tört össze!!!**

**A szöke:**

**– Hála istennek, én meg azt hittem hogy új volt...**

## Tóth Mihály / Taxi 2000 /

• 1940-ben Budapesten születtem. 1958-ban Szegeden mezőgazdasági gépész végzettséget szereztem. Ugyanebben az évben A, B, C, D, E, T, MK kategóriákra szereztem meg a jogosítványt, és azóta is gépkocsivezetőként dolgozom. 1969-ben „középfokú gépjármű” elnevezésű képzésen vettem részt. 1971-ben felsőfokú garázmesteri végzettséget szereztem. 1972-ben gépjármű-üggyintézői, 1974-ben gépjármű-szakoktatói vizsgát tettem. Négyyszer kaptam „Kiváló dolgozó” kitüntetést. Büszke vagyok az 1 250 000 km balesetmentes vezetésért járó jelvényre is, bár most már régen túl vagyok a 2 millió kilométeren is. 1999-ben a Seat Toledo taxik versenyén tanúsított teljesítményemért 1 hetes spanyolországi úttal jutalmaztak. 10 éven keresztül az MHSZ keretein belül, másodállásban, oktattam a gépjárművezetést. 2000-ben mentem nyugdíjba.

### • Mikor kezdte taxizni?

• 1967-ben, a Fótaxinál, ahol egészen nyugdíjazásomig maradtam. Sőt, az átalakítások miatt nyugdíjasként is, még azt követően egy évig. Akkor lebetegedtem, ami közel egy évre eltávolított a taxitól. Majd jött egy telefon, hogy ha akarok, próbáljak meg dolgozni. Így kerültem a Taxi 2000-hoz 2003-ben, ahol jelenleg is dolgozom. Itt is alkalmazott vagyok. Örök alkalmazott.

### • Nem is próbálkoztál soha saját lábadra állni?

• Valahogy az önálló vállalkozás nekem mindig idegen volt. Az ezzel járó egyéb dol-



Tóth Mihály, Taxi 2000

gok is, mint a könyvelés, az önálló adóbevallások, idegenek tölem. Ez nem az én világom.

• Nyugdíj mellett sokan azért taxiznak, mert nagyon is rászorulnak. Vannak olyanok is, akik egyszerűen nem bírják abbahagyni, hiányzik számukra

## a nyüzsgés. Neked miért kell nyugdíjasként is taxizni?

• Természetesen a pénzre is szükségem van. Ugyanakkor három unokám van, és segíteni kell nekik is. Én ezért dolgozom. Az egyik közülük tavaly a minisztertől kapta meg a „jó tanuló, jó sportoló” díjat. Nagyon büszke vagyok rá, de ebben az egész családnak segíteni kell. A külföldi utazások és az egyéb feladatok plusz terhet jelentenek, melyek könnyítésébe én is besegítek. Az egészségem ezt eddig lehetővé tette. A Taxi 2000-nél a körülmények is jók, szeretettel fogadtak, jól is érzem magam.

### • Mikor dolgozol?

• Amikor világosodik, kezdek, és sötétedéskor húzok hazafelé...

### • Régen tekered a taxik volánját. Mi a legfeltűnőbb különbség a múlt és a jelen között?

• Akkor sokkal nagyobb összetartás volt az emberek között. Ma meg, a körülmények miatt talán, de az összetartozás csak látszólagos. Az emberi kapcsolatok elapodtak, személyeskedővé váltak. Ez egy más világ, mint a korábbi.

### • Jelent-e számodra bizonyos előnyt a komoly taxis múlt?

• Talán annyiban segít, hogy maradt még egy kis helyismeretem, ez nem kötött el egészen. Talán ezért is van, hogy az emberek megkeresnek. Az utazóközönség sok esetben egyszerűen hozzám kíván belülni. Sokan megismernek és megbíznak bennem. Ez jól is esik, és egy kis lépéselőnyt jelent számomra.

### • Gratulálunk a kitiüntetésedhez.

## Az áldozat megbocsátott támadójának

# Nyolc év 13 késszúrásért

Három évvel ezelőtt az idegenlégióból szabadságra hazatérő K. Róbert ittasan, látszólag minden különösebb indok nélkül összeszurkálta a 62 éves taxisofort, aki a csodával határos módon életben maradt. Tettéért nyolc év fegyházra ítélték.

Különös találkozásnak lehettek szemtanúi szeptember elején mindazok, akik a Fővárosi Ítéletábla tárgyalásán jelen voltak. Itt találkozott ugyanis újra, immáron józanul tettes és áldozata. A 62 éves Simányi István a bíróságon elmondta: nincs harag a szívében. Támadóját ma is ha látja, unokája jut eszébe és nem az a szörnyű tett, amit véghez vitt a 29 esztendő K. Róbert.

Három évvel ezelőtt a fiatalember az idegenlégióból tért haza szabadságára és tisztességesen felöntött a garatra. Ittassága már az egyik fővárosi szórakozóhelyen is kellemetlen helyzetet idézett elő,

ezért a biztonsági őrök kipenderítették a pubból, amit igencsak a szívére vett Róbert. Ráadásul az alkoholtól kótyagosan már a lábai sem nyújtottak számára kellő stabilitást, így került Simányi István taxijá elé. Róbert ahelyett, hogy elnézést kért volna a kellemetlen helyzetért, még hangosan szidni is kezdte a sofort, aki nemes egyszerűséggel rádudált, hogy tovább tudjon haladni. No, ez csak olajként hatott a tűzre, mert a légiós a bal első ajtóhoz lépett és serény gesztikulációk közepette többször bedöfött az ablakon keresztül a sofőr felé. Akkor még maga taxis is azt hitte, hogy pusztá öklével teszi mindezt az ittas férfi. A taxis gázt adva próbált megszabadulni támadójától, ám a férfi egyik kezével az ajtóba kapaszkodott, másik kezével csak szúrt és szúrt. A sofőr végül megállt, ám amikor a kormányzárral a kezében kiszállt autójából,

hogy támadóját megfékezze, egyszerűen összeesett.

Ezután öt napig feküdt az intenzív osztályon, ahol megállapították, hogy támadója a 9 centiméter pengéhszúságú késével összesen 13 esetben szúrta hastájékon. Simányi István csupán túlsúlyának köszönhetette, hogy a penge „csak” felszíni sérüléseket okozott a máján és belső szervein, és nem halt bele a támadásba.

Az életben maradt taxis ma 26

százalékos rokkant. Azóta visszaült a volánhoz és újra rója a fővárosi útjait. Mint mondja: csak ritkán jut eszébe az akkor átélt borzalom, és támadójának is tiszta szívből megbocsátott. Ez is közrejátszott abban, hogy ítélethirdetésekor a Fővárosi Ítéletábla a támadót, közfeladatot ellátó személy elleni emberölés kísérlete miatt, csak nyolc év fegyházra ítélte.

K. Róbert az utolsó szó jogán annyit fűzött hozzá, hogy tettét megbánta, igazán sajnálja a történetet és igyekezni fog a fegyházban példásan viselkedni, ha már a szabad világban ezt nem tette meg.

k.z.t.

## A BOLDOG NŐK 5 TITKA

1. Fontos, hogy egy olyan férfit találj, akivel megoszthatod a felelősségeket és a háztartási munkát, és hogy legyen egy jól fizető állása.
2. Fontos, hogy egy boldog férfit találj, aki imád táncolni, utazgatni és mindig megnevettet.
3. Fontos, hogy egy romantikus férfit találj, akire érzelmileg támaszkodhatsz, anélkül, hogy ő ezt kihasználná és ráadásul nem hazudik.
4. Fontos, hogy egy olyan férfit találj, aki tökéletes szerető és imád veled hancúrozni.
5. Fontos, de nagyon fontos, hogy ez a 4 férfi ne ismerje egymást!

## TÍZÉVES A TAXI 2000

*Fennállásának tízéves évfordulóját ünnepli a Taxi 2000. A jeles eseményt méltó körülmények között szerette volna emlékezetessé tenni a társaság, így ennek szervezésére felkérték dr. Csermák Zoltánt, a Magyar Televízió PR-vezetőjét. Az ő javaslata a helyszínt illetően a Duna partján fekvő, festői környezetben elhelyezkedő Neszmély volt. A Komárom előtt található kis település rendelkezett hatalmas focipályával, szabadtéri ke-*

*nyérsütő kemencékkel és nem utolsósorban az egyetlen magyarországi szabadtéri hajómuzeummal, mely különleges élményt kínált az idelátogató taxisoknak és családtagjaiknak. A megjelentek szórakoztatására focit, tutaj-versenyt, rétesnyújtó vetélkedést, a gyerekeknek kötélhúzó és arcfestő versenyt és még sok minden mást szerveztek. Volt étel-ital minden mennyiségben, amit egy fából készült fedett, sátorszerű építményben*

*szolgáltak fel a jó hangulatú társaságnak. Vacsora előtt az eredményhirdetésen gyakorlatilag mindenki kapott valamilyen ajándékot, ám a tervezett tüzijáték az erős szél miatt elmaradt. Aki akart/sokan akartak, tekintettel a finom borokra/ este ott alhatott egy gyönyörű szállodahajón, ahol késő éjszakába nyúló „szabad program” volt. Az alábbi megnyitó beszédet még délután mondta el Szenci Szabó János.*

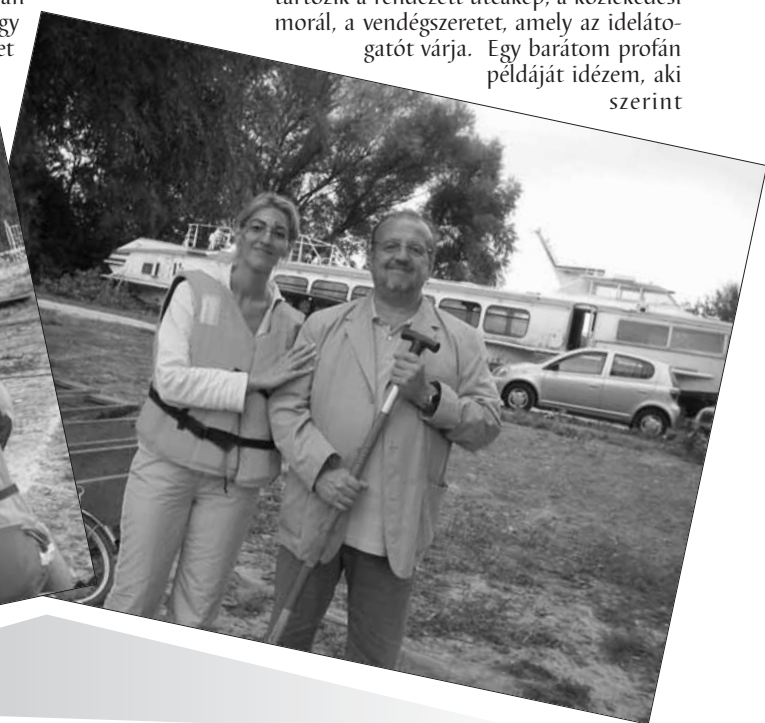
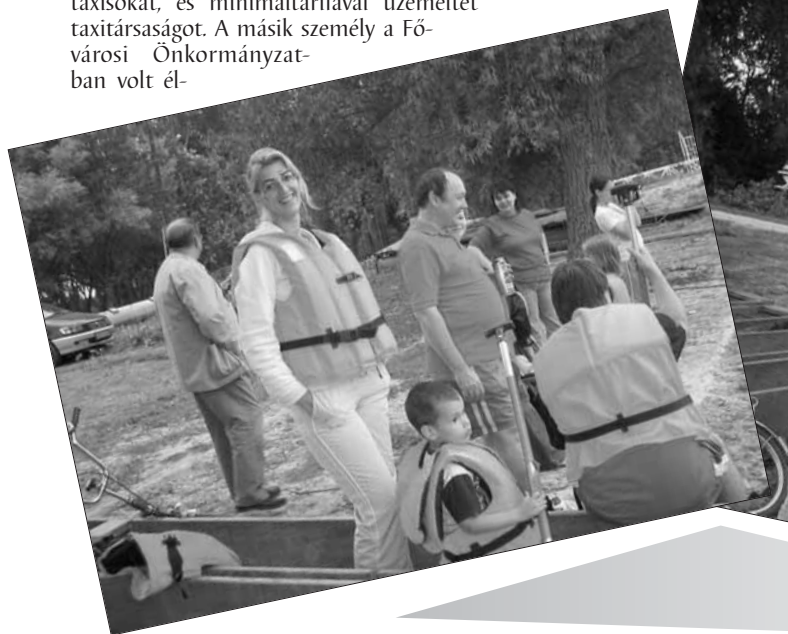
### Kedves Barátaim!

Tíz év telt el! Aki figyelte a Taxi 2000 kialakulását és létezését, az érzi, hogy milyen jelentősége van ennek az évtizednek. Mindig tudni kell újrakezdeni. Nekem sajnos többször adódott ilyen az életemben, legutoljára tíz esztendeje. De nem egyedül csináltam meg, hanem közösen, együttes munkával hoztuk létre a Taxi 2000-et. Ezért is örülök, hogy sokan vannak itt olyanok, akik az első kapavágástól együtt dolgoztak velünk azért, hogy ezt megérjük. Voltak elendrukkereink, akik mosolyogva figyelték erőfeszítéseinket, és voltak barátok, akik hittek bennünk. Közhelynek tűnik, hogy nem volt könnyű. Egy telített piacon, kemény versenyben kellett megvívni mindennapi harcunkat. Finoman fogalmazva gazdasági érdekközösségekkel, vagy a piacot áraival elbizonytalanító inkorrekt egyedekkel kellett megküzdeni, közöttük magunknak helyet követelni. Fantazmagóriákkal, beteges álmokkal kísérleteztek rajtunk, emberek megélhetését sodorva veszélybe. Van olyan, aki egy évvel ezelőtt még a fix árról beszélt, és a fix árért való küzdelem töltötte ki minden percét. Most ugyanaz az ember minimáláron dolgoztat taxisokat, és minimáltarifával üzemeltet taxitársaságot. A másik személy a Fővárosi Önkormányzatban volt él-

harcosa a fix árnak, és most a repülőtéren a bírálóbizottság tagjaként részt vett a piaci ár alatti reptéri transzferárak kialakításában. Nem tudom, milyen lett volna a hozzáállása, hogy ha fix ár lett volna Budapesten. Ezek a momentumok, azt hiszem, jól példázják, mennyire büszkék lehetünk arra, hogy ilyen környezetben, ilyen nehéz körülmények között megértük ezt a kort. Saját munkatársaink is sokszor túlzásnak vélték elvárásainkat, de hamar tisztában lettek azzal, hogy ez az ő érdekeiket is képviseli.



Mindig büszkén hangoztatjuk, hogy Európa felé haladunk, és bízom benne, hogy ez nem csak egy jelszó. Az európaiságba beletartozik a rendezett utcakép, a közlekedési morál, a vendégszeretet, amely az idelátogatót várja. Egy barátom profán példáját idézem, aki szerint



egy ország állapotát három dologból lehet egy fél nap alatt lemérni: a toaettek tisztasága, a piacok kínálata, valamint a taxik korrektsége. Nekünk kötelességünk, hogy jó emlékeket hagyjunk magunkról. Azzal, hogy esemény nélkül szállítjuk el ezeket az utasokat, és esetleg

ezer embernek és családjának adunk biztos megélhetést. E rendezvény szervezésekor is rá kellett döbbernünk, hogy minden



egy mosolyt is csalunk az arcokra kiszálláskor. A partneri kapcsolatokat e túlfűtött piacon nehéz felépíteni, de egy-két ember felelőtlenségével igen könnyű elveszíteni. Nagyon jó érzés arra gondolni, hogy ebben a munkanélküliséggel terhelt világban fél-

sáért érdemes dolgozni. Sokan mondják, hogy elfelejtettünk mulatni. De ha elfelejtünk ünnepelni, és a hét-

taxis egy különálló világ. De azért még létezik a közösségi szellem, és ennek a kicsiny lán-gocskának az életben tartá-

köznapok sűrűjében erre nem jut időnk, akkor borzasztó száraz lesz az életünk. Saint-Exupéry Kis hercegének szavai jutnak eszembe: „Ünnepelőbe kell öltöztetni szívünket, érezzük jól magunkat, és ha koccintunk a magunk mögött hagyott tiz eszten-dőre, akkor gondoljunk azokra is, akik már nem lehetnek közöttünk, és azokra is, akik éppen most, fönt a Főváros utcáin dolgoz-nak!”

Azt hiszem, már túl sokat beszéltem, tehát megpróbálom röviden bezárni. Az évtized munkáját megköszönve kívánom, hogy öt-tíz év múlva is hasonló körben ünnepe-lhessünk, bizakodva nézve a jövő felé.

## Logan MCV: tér és sokoldalúság a legjobb áron

A Logan két évvel ezelőtti bevezetése után – mely idő alatt a modellből több mint 300 000 darabot értékesítettek világszerte – a Dacia most a Logan MCV-vel (Multi Convivial Vehicle) gazda-

gát. Az akár 7 felnőtt számára is helyet kínáló Logan MCV forradalmasítja a kombik piacát, ugyanúgy, ahogyan azt a Logan tette a négyajtós családi autók körében. A Logan MCV bemutatására már a Párizsi Autószalonon sor került, forgalmazása pedig 2006 októberében kezdődik Romániában, és 2007 elején a Dacia főbb európai piacain. A Logan limuzinhoz hasonlóan erőforrásai között

megtalálható a vezetési kényelem és fogyasztás szempontjából példaeértékű 1.5 dCi dízel-motor, és 3 év vagy 100 000km garanciában

részesül (az EU legtöbb országában). Árai továbbra is hűek a Logan szelleméhez, ár/szolgáltatás aránya egyedülálló.



gítja kínálatát. Nagy helykínálatú és rakterű kombiként a Logan MCV a Logan limuzin valamennyi előnyét felsorakoztatja, ugyanakkor variálhatósággal gazdagítja, és tovább növeli sokoldalúsá-

## KÖSZÖNET A KOLLÉGÁKNAK!

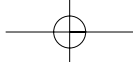
2006. augusztus 8-án a City Taxi Szövetkezet elnökét, Tamás Miklóst kértem, segítsen szívűtémhez vért gyűjteni. 1 nappal később, 9-én 9-13 óra között a Karolina úti vérellátóba nagyon sok citys kolléga ment el, hogy segítsen. Áldozatállásuknak köszönhetően több vér gyűlt össze a kellenél, ami sorstársaimon segít majd. Volt kollégáimnak hála, nem halasztották ismét el szívűtémemet, és ma már jól vagyok!

Ezúton is köszönöm mindenkinek a segítségét!

**Sramek István**  
a volt City 200.

**Az öreg székelynek 100 litert tejelő Riska tehene van, csodájára is jár az ország-világ. Kimegy a bácsihoz a riporter is érdeklődni :**

- Bácsika! Hogy lehetséges, hogy az ön tehene ennyi sok tejet ad?
- Ááá, semmiség az egész, minden a kedvességen múlik.
- ???
- Minden reggel kimegyek az istállóba és megkérdem a Riskát, hogy mi lesz ma vacsorára? Tej vagy marhahús?!



## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Az átlalatok között TB-táblázatokban a minimális járulékalap (125 000 Ft) esetén a vállalkozói járulék mértéke nem emelkedett a duplájára. Véletlen elírás történt, vagy más oka van?**

• Többen is felfedezték ezt a „hibát”, ezért megegyeszer utánanéztünk a dolognak. E vizsgálódás során kiderült, hogy a dolog legalábbis nem egyértelmű. A Pénzügyminisztérium honlapján augusztus végén a következőt találtuk: „A társadalombiztosítási járulékot, a nyugdíjjárulékot (magánnyugdíjpénztári tagdíjat) és az egyéni egészségbiztosítási járulékot kell a 125 000 forint alapulvételével megfizetni. Sem az Szja-, sem a vállalkozói járulékfizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulékalappal kapcsolatos szabály.” (pm.gov.hu 2006.08.29)

„A 4 százalékos vállalkozói járulék alapja továbbra is a minimálbér lesz, erre a járulékra nem kell alkalmazni a minimum-járulékalapot” – tájékoztatta az újságírókat Kovácsné Homoródi Beáta, a pénzügyi tárca osztályvezetője.

(<http://origo.hu/uzletinegyed/ado/20060912adovaltozasok.html?pldx=1>)

További információk, szintén a Pénzügyminisztérium honlapján:

„Kérdés: Egyéni vállalkozó vagyok. Idáig szó esett a TB-járulékokról. Kérdezem, hogy az SZJA, vállalkozói járulék, NYP-t a kétszeres járuléknak megfelelően kell fizetni szeptember 1-től?

Válasz: A szja-t és a vállalkozói járulékot a tényleges vállalkozói kivét után kell fizetni.” (pm.gov.hu 2006.10.04 – kérdések és válaszok a minimum-járulékalapról)

Továbbá a vállalkozói járulékról szóló 1991. évi IV. törvény úgy rendelkezik, hogy: **„46/B. § (1) Az egyéni és a társas vállalkozó az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem után 4 százalékos mértékű vállalkozói járulékot fizet.”** Figyeljük meg, hogy az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelemről van szó, nem a minimum-járulékalapról! A következő bekezdés így szól: „(2) Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot az (1) bekezdésben meghatározott járulékalap figyelembevételével havonta a tárgyhónapot követő hónap 12-éig fizeti meg az állami adóhatóságnak úgy, hogy a járulékalap éves szinten – tekintettel a Tbj. 29. §-ának (4) bekezdésében foglaltakra – elérje legalább a minimálbér naptári évre számított összegét.” Hoppá! Itt sem minimum-járulékalapról, hanem minimálbérről van szó! Akkor tehát valóban nem vonatkozik a minimum járulékalap a vállalkozói járulékra? Kutakodjunk tovább:

A minimum-járulékalap fogalmát tartalmazó 1997. évi LXXX törvény a társadalombiztosítási ellátásokról szól (továbbiakban Tbj.) Az egyéni vállalkozókra vonatkozó szabályokat a 29. § tartalmazza: „A biz-

tosított egyéni vállalkozó az Szja tv. 16. §-ban meghatározott vállalkozói kivét, átalányadózó esetén az átalányadó alapját képező jövedelem, de havonta legalább 125 000 forint, 2007. január 1-jétől legalább 131 000 forint minimum járulékalap után fizeti meg a 19§ (1) bekezdésében meghatározott társadalombiztosítási járulékot.” A törvény további része a mentességeket részletezi, itt most erre nem térünk ki, volt már róla bőven szó. Meg még lesz is.... Tehát a társadalombiztosítási járulékot kell a 125 000, ill. januártól a 131 000 forint után fizetni. Itt bizony nem szerepel a „vállalkozói járulék” kifejezés, ezért érdemes megvizsgálni, hogy a „társadalombiztosítási járulék” kifejezés tartalmazza-e a vállalkozói járulékot is. A törvény világosan fogalmaz: a 19. §(1) bekezdésében meghatározott társadalombiztosítási járulékról beszél. Nézzük hát, mit ír a 19. §(1) bekezdés: „A foglalkoztató és a biztosított egyéni vállalkozó által fizetendő társadalombiztosítási járulék mértéke 29 százalék, ebből a nyugdíjbiztosítási járulék 18 százalék, az egészségbiztosítási járulék 11 százalék ... (3) A biztosított által fizetendő egészségbiztosítási járulék mértéke 2006 szeptember 1-jétől 6 százalék...” Egyik része sem említi a törvénynek a vállalkozói járulékot! Mindenesetre, miután legalábbis kérdéseket vet fel a megfogalmazás, állásfoglalásért az APEH-hoz fordultunk, reményeink szerint a következő számban visszatérhetünk a válaszra. Mivel pedig a járulékkerheken belül aránylag kis részről van szó, azt javasoljuk azoknak a kollégáknak, akik nagyon szabályosak akarnak lenni, és a minimum-járulékalap, tehát havi 125 000 forint után fizetik a járulékaikat, tegyék ezt a vállalkozói járulék tekintetében is. Mindössze havi 2500 forintról van szó. Aztán majd ha megérkezik a végleges állásfoglalás, és az esetleg úgy szól, hogy nem kellett volna fizetni duplán, legfeljebb beszámítják a következő havi befizetésbe. Azért még senki nem kapott büntetést, hogy többet fizetett a kellenénél...

\*\*\*

• **Mit tehet az, aki elmulasztotta kérelmezni a dupla járulék alóli mentességet október 12-ig?**

• Aki október 12-ig elektronikus vagy postai úton, ill. személyesen nem adta be a 06T1031 sz. nyomtatványt, amelyen arról lehetett nyilatkozni, hogy a tényleges jövedelem nem éri el a 125 000 Ft-ot, utólag már nem teheti meg a szeptemberi hónapra vonatkoztatva. Annak azonban semmi akadálya nincsen, hogy november 12-ig bezárolag nyilatkozzon az októberi járulékalap tekintetében. Vagyis a határidő elmulasztása nem véglegesen teszi lehetetlenné azt, hogy továbbra is a minimálbér után fizessük a járulékot, csak a szeptemberi hó-

napra. Szeptemberre tehát ebben az esetben mindenképpen a 125 000 Ft alapulvételével kell fizetni a járulékokat. Az év végéig azonban a további hónapokra még tehetünk nyilatkozatot. 2007-ben ezt a fajta nyilatkozatot már nem kell használni, a havi elektronikus járulékbemelés megfelel a nyilatkozásnak is.

\*\*\*

• **Kezdő vállalkozó vagyok (2006. március 1-jén kezdtem). Feltétlenül a 125 000 Ft után kell járulékot fizetnem, vagy már rögtön az elején kérhetek én is mentességet?**

• Egyik sem. Az egyéni vállalkozók közül nem érinti a járulékalap-emelés a tevékenységüket kezdőket, tehát a kezdő vállalkozó, a vállalkozás első évében mentesül a minimum járulékalap által támasztott követelményektől, járulékait a tényleges jövedelme, de legalább a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér után kell fizetnie.

\*\*\*

• **Nem beszéltek a 4%-os különadóról. Nekünk ezt nem kell fizetni?**

• Sajnos de. Viszont nem most. Az egyéni vállalkozónak 2006. szeptember 1-jétől kell a vállalkozói jövedelemmel összefüggésben 4 százalék különadót fizetni. Tételek adózóknál az adóalap a vállalkozói bevételek összegéből a vállalkozói költségeket meghaladó rész. Az átalányadózást alkalmazó egyéni vállalkozó a különadót az átalányadó alapja után fizeti. A különadó az adó alapjaként meghatározott jövedelem 4 százaléka. Az adót, bár szeptember 1-jétől hatályos, nem most, hanem a 2006. évről szóló adóbevallásban kell bevallani és megfizetni.

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

1993-AS Mercedes (124) E 250 TD taxinak felszerelve, májusig vizsgával eladó.

Telefon: 06/30-966-6531

∞∞

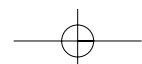
Hagyatékból megmaradt új Digitaxi, 2 éves, jelképes összegért eladó.

Érdeklődni: 06-20-934-3114

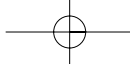
A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006. augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2000 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

Öreg székelytől kérdezi az unokája:

- Öregapám, látott már antennát?
- Hát láttam is, meg ettem is.
- De hát az fémből van.
- Akkor csak láttam.







### Tisztelt Szerkesztőség!

Kérséssel fordulok hozzátok: Eger szép városában taxizom már vagy 20 éve. Rendszeresen olvasom az újságokat, ami tartalmas, szórakoztató és sokszor tanulságos. A placcon vitás kérdés merült fel, nevezetesen: – lehet-e Egerből indulva vidéki fuvar vállalni annak, aki az átalányadót választotta, SzJ: 60.22. vagy nem? En próbáltam az igazamat bizonygatni, hivatkozva a Lapotokra. Egy teljes oldalas cikk foglalkozott a témával, APEH-osztályvezető magyarázatával. Ez egy régebbi szám volt 2004. vagy 2005-ös. Legnagyobb sajnálatomra nem találok az újságot, pedig már mindent felforgattam miatta. Arra kérek benneteket, ha lehetőség van rá, küldjétek el nekem ezt az oldalt az arhívumotokból! Természetesen, ha közben valami változott, módosult, akkor azt is. Az a lényeg, ami most időse-rű! Válaszokat előre is köszönöm!

### Tisztelt Kolléga!

Valóban volt egy időszak, amikor a vonatkozó jogszabály szerint eltérő megítélés alá esett a helyi és a távolsági taxifuvarozás oly módon, hogy ez a szakmakódokban, a szolgáltatási jegyzékben is külön számon szerepelt. Ma már nem ez a helyzet.

Az APEH honlapon szereplő hatályos szakmakód-jegyzékben és az SzJ-számok között is a 6022 szám egyértelműen taxiszemélyszállításról beszél, nem megkülönböztetve a helyi és helyközi szállítást. Álláspontunk szerint ezért a 89/1988. MT rendeletben foglaltak alapján, azon településről, amelyre a taxis vállalkozó taxiengedéllyel rendelkezik, korlátozás nélkül szállítható utas belföldre és külföldre is.

A taxiengedélyben nem szereplő területekről kezdemenyezett fuvar esik csak tiltás alá.

Annak, hogy hogy függ össze az SzJ-szám az átalányadóval, hosszú története van. Az éves személyi jövedelemadó-be-

vallások kitöltési útmutatója még a legutóbbi években is a kedvezményesen választható átalányadó tekintetében a helyi taxifuvarozást említett, tehát értelemszerűen a helyközi taxiszolgáltatásra a lehetőség elvileg nem vonatkozott volna. Azért csak elvileg, mert ez az útmutató e téren nem követte a törvényi változásokat, tehát még akkor is helyi taxifuvarról szólt, amikor az már nem is szerepelt a szakmakód-jegyzékben és a SzJ-ben. Ma már tehát helyi és helyközi megkülönböztetés nélkül egyértelműen csak taxifuvarról beszélünk.

Megjegyzem, ez a megkülönböztetés már akkor sem volt érthető és értelmezhető, amikor még hatályos volt, hiszen az nem életszerű, hogy egy taxis a vidékre irányuló fuvarját kiteszi a városatárnál, csak azért, mert egy bizonyos adózási formát választott. Tudomásunk szerint nem is volt ebből probléma abban az időben sem, azt követően, hogy többszörös levélváltásban tisztáztuk a kérdést az illetékesekkel.

### Fix pontokon mérnek, változó időpontokban

# Dobozba zárt kukkolók

**Novembertől újabb két sebességmérő készülékkel bővül a magyar rendőrség közlekedés biztonságát szavatoló eszközeinek tára, amelyet az M1-es mellett úgynevezett rögzített dobozokban kívánnak elhelyezni a rend őrei. Több kontrollpont lesz mint kamera, de nem tudni, hogy mikor, melyikben figyel és mér a műszer.**

Sok a baleset a magyar utakon is. A rendőrség az elmúlt hetekben, hónapokban demonstratívan próbált meg fellépni a közlekedési szabályokat megsértőkkel szemben azzal a céllal, hogy kevesebb legyen a balesetben elhunytak vagy a sérültek száma. Ennek némi eredményét rövid távon érzékelni is lehetett: ahol ellenőriztek a rendőrök, ott nem történt baleset. Viszont minden útszakaszra nem lehet egyenruhásokat vezényelni, így a statisztika nem éppen rózsás. Az elmúlt években nem sikerült csökkenteni a balesetek számát és a sérülések súlyosságát sem, pusztán azt érte el a hatóság, hogy egyelőre nem gyarapodtak a nemkívánatos események.

A 25 tagú Európai Unióban 2001 és 2005 közötti időszakban leghalványosabban Franciaországban (35%), Luxemburgban (34) és Belgiumban (27) csökkent a halálos balesetek száma – derül ki egy uniós tanulmányból. Szakemberek

szerint összefüggés lehet a jelentős eredmények és a között, hogy Franciaországban és Belgiumban több száz stabil sebességmérő kamerát helyeztek el az utak mellett.

A Hollandiában elért 25 százalékos csökkenés azért jelentős eredmény, mert ebben az országban egyébként is viszonylag kevés a baleset. E jelentős változást mégis úgy érték el, hogy radikális intézkedést vezettek be a közlekedésben. Lakott területen belül a korábbi 50 km/h helyett 30 km/h-ra korlátozták a sebességet. Ennek megvalósításához persze a településeket elkerülő utakat építettek, s némileg visszatorzult az elmúlt években a mopedek használata is. Ami a lakosság számához viszonyított baleseti statisztikát illeti, nos az EU-n belül ez Máltán a legalacsonyabb, és őket követi Hollandia. Ebben a vonatkozásban a legveszélyesebb országnak Litvánia számít, ahol az elmúlt négy esztendőben 8 százalékkal nőtt a halálos balesetek száma. Jellemző adat, hogy a lakosság létszámának arányában Litvániában négyszer több a haláleset, mint Hollandiában.

Mint azt Pausz Ferenc alezredes-től, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályvezetőjétől megtudtuk: a rendőrség újabb két sebességmérő készüléket vásárolt azzal az eltkélt szándékkal, hogy ezeket november-től az M1-es autópálya mellett do-

bozokban helyezik ki és vonják be a gépjárműforgalom ellenőrzésébe. Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke magazinunknak azt is elárulta, hogy Bicske, Tatbánya, Győr és Hegyeshalom környékén lehet majd számítani a fix ellenőrzési pontokra úgynevezett dobozokban. A sebességmérőket időről időre áthelyezik az ellenőrzési pontok között, így a gépjárművezető soha sem lehet biztos, hogy az elhajtott ellenőrzési pontnál történt-e mérés vagy sem. A kontrollpontokra táblával kívánják felhívni az arra haladók figyelmét, arról viszont senki nem tudhat, hogy melyik dobozból figyel és rögzít a műszer.

Mint azt Simon Tamás ezredes-től, az Autópálya-rendőrség parancsnokától megtudtuk: a telepített készülékek előnye, hogy nem igényelnek folyamatos rendőri közreműködést működés közben. Az adatokat pedig rádiókapcsolat útján töltik le a műszerekből. Ehhez a járőrnek nem kell mást tennie, mint a mérési pont közelében autójával megállni és a műszer memóriáját letölteni. Ehhez fizikai kontaktusra sincs szükség a járőr és a készülék között.

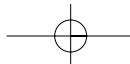
A rendszer egyik gyenge pontja, hogy a jelenlegi jogszabályi kiskapuk Magyarországon még lehetővé teszik a kibúvást a szankciók alól, amennyiben a szabálysértést követően nem történik meg a szabály

ellen vétő egyénnek az egyértelmű azonosítása. Ennek megváltoztatására az ORFK már több javaslattal is élt a jogszabályalkotó felé. Az egyik ilyen indítvány alkotmányossági kérdéseket is feszeget, de a közlekedés biztonságáért felelősséget érzők már egy újabb javaslattal álltak elő, amitől azt várják, hogy megoldást jelentsen erre a problémára.

A másik aggály, miszerint a magukra hagyott ellenőrzési pontokon a műszerek veszélyben lehetnek a vandálok és tolvajokkal szemben. Ugyan több nyugat-európai országban ez nem jelent problémát, de még a higgadt briteknél is előfordult, hogy az egyik autós bosszút állt az őt felvevő műszeren és felrobbantotta a dobozt. Pechjére azonban a kamera még rögzítette, ahogy a kocsiával megállt a készülék mellett. Noha a készülék megsemmisült, a felvétel még továbbítottott a rendőrség központi szerverére. Ott azonosították a felbőszült autóst, aki ellen büntetőeljárást indítottak.

Tehát az ilyen és kevésbé radikális megoldások elkerülése érdekében célszerű lesz ezeket a sebességmérőket szabotázs elleni védelemmel ellátni, illetve olyan helyekre kihelyezni, ahol a forgalmat egyébként figyelő kamerák is védelmet nyújtanak a csendben fotózó műszereknek. **k.z.t.**

– Anya, apa mért kopasz?  
– Mert sokat gondolkodik.  
– És neked miért hosszú a hajad?  
– Na menjél szépen játszani!



# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával 130 km/h sebességgel közeledik egy ilyen táblához. Hol kell megkezdnie járműve fékezését?

- a) Már a tábla előtt.
- b) A tábla vonalában.
- c) Csak a tábla elhagyása után.



2. Milyen távolságra várható a táblával jelzett veszélyes hely, ha taxijával lakott területen kívül egy mellékútvonalon közlekedik?

- a) 50–100 méterre.
- b) 150–250 méterre.
- c) 250–500 méterre.



3. A táblát egy útszakasz felénél helyezték el. Hol várakozhat a taxijával?

- a) Csak a tábla előtti útszakaszon.
- b) Csak a tábla utáni útszakaszon.
- c) A tábla előtti és a tábla utáni útszakaszon egyaránt.



4. Meddig tart az ilyen táblával jelzett sebességkorlátozás?

- a) A következő útkereszteződés végéig.
- b) A következő útkereszteződés kezdetéig.
- c) A jelzőtábla hatályát csak a „Sebességkorlátozás vége” tábla oldja fel.



5. Mire kell számítani a táblával jelzett helyen?

- a) Az út közvetlenül egy szakadék mellett halad.
- b) Az úttest burkolatának laza szerkezete miatt a járművek kerekei kavicsfelverődést okozhatnak.
- c) Az úttestre – köomlás következtében – nagyobb kövek kerülhetnek.



6. Milyen sebességgel haladhat taxijával a táblával megjelölt övezetben?

- a) Legfeljebb 40 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 30 km/h sebességgel.
- c) Legfeljebb 20 km/h sebességgel.



7. Mit jelez ez a tábla?

- a) Azt, hogy a megjelölt helyen megállás nélkül a jármű nem haladhat tovább.
- b) Azt, hogy az úton tilos az átmenő forgalom.
- c) Azt, hogy az így megjelölt helyre gépkocsival behajtani tilos.

8. Közlekedhetnek-e a figyelmeztető jelzést használó járművek osztott pályás út bal oldali úttestjén a menetiránnyal szemben?

- a) Igen, minden olyan jármű, amelyek jogosult borostyánsárga villogó fényjelző berendezés működtetésére és a tevékenységének végzéséhez erre szüksége van.
- b) Csak az út vagy közmű építésére, fenntartására, illetőleg tisztítására szolgáló járművek, ezek is legfeljebb 22 és 6 óra között, ha megtartják az ilyen esetre vonatkozó egyéb szabályokat.
- c) Csak a közúton elromlott jármű hibaelhárítását végző járművek.

9. Taxijával olyan úton közlekedik, ahol az úttest jobb szélén autóbuszforgalmi sáv van. Köteles-e ott haladni?

- a) Igen
- b) Csak akkor, ha egyébként az úttest nem alkalmas párhuzamos közlekedésre.
- c) Nem.

10. A közvetlenül Ön előtt haladó gépkocsi vezetője váratlanul blokkoló fékezéssel állítja meg járművét. Szabályosan cselekszik-e ha partneréhez hasonlóan hirtelen fékezéssel csökkenti taxija sebességét?

- a) Igen, ha a ráfutásos baleset csak így kerülhető el.
- b) Csak akkor, ha ezzel a mögöttes jármű biztonságát nem kockáztatja.
- c) Nem, a hirtelen fékezés mindig tiltott.

11. Ha az úttest keskenyebb két forgalmi sávnál, akkor...

- a) két keréssel folyamatosan az útpadkán kell haladnia, a menetirány szerinti bal oldalt nem veheti igénybe,
- b) folyamatosan haladhat az úttesten, s csak szembejövő jármű esetén kell kölcsönösen az útpadkára húzódnia,
- c) szembejövő járműre nem kell számítani, az ilyen út mindig egyirányú forgalmú.

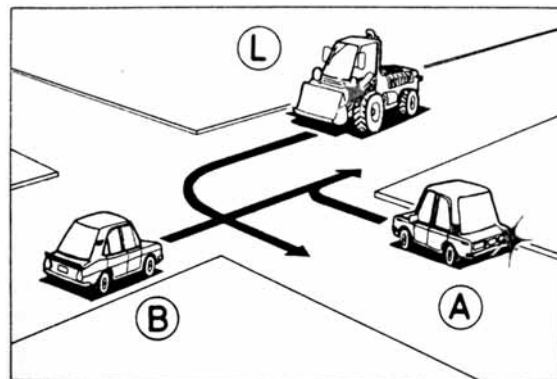
12. Kell-e irányjelzést adnia, ha irányváltoztatás nélkül tudja végrehajtani az előzést?

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Lakott területen olyan párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten közlekedik, amelyen a forgalmi sávokat útburkolati jellel megjelölték. A gyorsabb előrehaladás érdekében változtathat-e forgalmi sávot, ha a taxija előtt haladók nem alkotnak összefüggő járműoszlopot?

- a) Igen, korlátozás nélkül megteheti, akár egymás után többször is.
- b) Legfeljebb akkor, ha kis távolságon belül ezt nem ismételteti.
- c) Nem.

14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben melyik jármű haladhat tovább utolsóként?



- a) Az „A” jelű személygépkocsi.
- b) A „B” jelű személygépkocsi.
- c) Az „L” jelű lassú jármű.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

## Megérkezett a Mercedes-Benz E-osztály új generációja

*Négyévi gyártás után, közel egymillió eladott járművet követően mutatta be a Mercedes-Benz az E-osztály új generációját, melynek mintegy 2000 alkatrésze módosult, továbbfejlődött. Ezenkívül az E-osztály a technológiában trendteremtőként mutatkozik be a PRE-SAFE®, az Intelligens Világítási Rendszer, a NECK-PRO fejtámla, az adaptív féklámpa újdonságaival, amelyekkel ebben a szegmensben más márkák nem rendelkeznek. Jelentős újdonság az agilitásról és vezetési élvezetről gondoskodó DIRECT CONTROL-csomag, a pontosabb kormányzás, a finoman hangolt futómű, valamint a hat új továbbfejlesztett motor. A változatlanul kedvező fogyasztás mellett a teljesítmény 26 százalékkal, míg a motornyomaték 18 százalékkal növekedett.*

A klasszikus üzleti limuzinok között az E-osztály 30 százalékos piaci részesedésével vezető helyen áll Nyugat-Európában. Németországban a felső járműkategóriát vásárló limuzin-vásárlók 38 százaléka döntött az E-osztály mellett, és ezzel hazájában négy éve piacvezető. 2002 tavasza óta a Mercedes-Benz E-osztályból kerek egymillió darab kelt el – 860 000 darab limuzin és 140 000 darab T-modell.

2006 júniusában jelent meg az E-osztály még dinamikusabb koncepciója, iránymutató újításokkal és értékesebb szériafelszereltséggel. 29 modellváltozat – 16 limuzin és 13 T-modell közül lehet választani. Ezzel a legnagyobb és legsokoldalúbb modellválasztékot ajánlja piaci szegmensében.

100kW/136 LE-től 378 kW/514 LE-ig tartó teljesítményhatárokkal túlszárnyalja az E-osztály eddigi modellprogramját (90 kW/122 LE-től 350 kW/476 LE-ig) és versenytársait is ebben a lökettérfogat-kategóriában.

Az E-osztály új generációjának újraformált front designja az autó dinamikáját, erejét, szuverenitását tükrözi. Helyzetjelzőként először kerül alkalmazásra fehér világító dióda. Az oldalküszöbök és hátsó lökhárító AVANTGARDE designnal erősíti a Mercedes-Benz E-osztály minden modellváltozatában a dinamikus megjelenést. Belső terében az új modellgeneráció új színekkel, új négyküllős kormányval, elliptikus kezelőgombokkal és a széria THER-

MATIC automatikus klímaberendezés új kezelőszerveivel különbözik az előző modelleltől. A tervezők újra harmonizálták a színeket, kárpitokat és anyagokat is.

Az új E-osztály továbbra is iránymutató újdonságokkal őrzi meg trendteremtő helyzetét a személygépkocsik biztonsága területén: a limuzin és a T-modell szériában rendelkezik a preventív PRE-SAFE® rendszerrel, amely fenyegető veszélyhelyzet érzékelésekor reflexszerien hajítja végre a vezetőt és a mellette ülőt védő intézkedéseket. Ezzel az övek és légszékelyek ütközéskor a legjobb hatásfokkal képesek védeni. A 2002-ben, először az S-osztályban szériaként megjelent PRE-SAFE® rendszer számos nemzetközi kitüntetésben részesült.

Hasonlóan egyedülálló az E-osztályban szériafelszerelésként elérhető NECK-PRO-fejtámasz is. Szenzorvezérléssel a másodperc törtrésze alatt reagálva előrenyomul és megtámasztja az ütközéskor hátracsapódó vezető és oldalülésen ülő fejet. Ezzel az ütközésre aktivizálódó fejtámasszal a vízszacsapódó fej okozta, nyaki gerincsigolyák túlhalásból adódó sérülésének esélyét csökkenti.

### Őszi akció taxisoknak

## Egy rendkívüli ajánlat a Pappas-tól

A Pappas Autó Magyarország Kft. **korlátozott darabszám-ban**, fix (nem változtatható) taxi-felszereltséggel kínálja taxi, illetve limousin-service tevékenységre kiválóan alkalmas frissített, megújult modelljét, az E 200 CDI-t. E típusban a számos újítás mellett a négyhengeres motor korszerűbb, erősebb lett. A nagyon kedvező fogyasztási értékek (6.5 l/100 km) megtartása mellett a motor teljesítménye 100 kW/136 LE-re, nyomatéka a korábbi 270 Nm-ről 340 Nm-re növekedett. A taxi-előkészítéssel rendelkező, fekete színű, ötebességes automata nyomatékváltóval szerelt Mercedesek októbertől vehetők át a megrendelés helyén a Pappas kereskedésekben, amíg a készlet tart.

Tekintettel arra, hogy fix fel-

szereltségről van szó, nézzük részletesebben, mit tartalmaz a

#### Szériafelszerelt-

THERMATIC automata klímaberendezés, multifunkciós kormánykerék,



**A taxis akcióba már a megújult típust vonták be**

#### s é g :

Fekete szövet, dízel részecskeszűrő, megosztottan előre dönthető hátsó ülések,

„Audio 20 CD” rádió, pótkerék, első ülésfűtés, 12 V-os csatlakozó, tetőantenna (a rádióhoz, telefonhoz, GPS-hez), rádió-kihan-

gosító előkészítés, típusfelirat elhagyása a csomagtartó-fedélen, **A Taxi-csomag:**

Unilakk fekete szín, nagyobb teljesítményű akkumulátor és generátor, taxi-vészjelző, taxitetőjelző csatlakozó, taxióra előkészítés, hátsó ülések integrált gyermeküléssel, URH-rádió előkészítés.

Természetesen akcióról léven szó, mindehhez tartozik a nagyon kedvező ár és a kifejezetten taxisok számára kidolgozott finanszírozás. Nézzük ezt részletesebben:

A bruttó listaár regisztrációs adó nélkül

10 663 400 Ft.

A bruttó listaár regisztrációs adóval

11 623 400 Ft.

Taxisoknak a bruttó ajánlat flottaár 8 963 000 Ft.

A regisztrációs adó

960 000 Ft.

**Ajánlati ár** már a regisztrációs adóval: **9 923 000 Ft.**

Tehát az elérhető kedvezmény taxisoknak (270 HUF/EUR árfolyamon) **1 700 000 Ft.** körül van, ami a

A ráfutásos balesetek csökkentése érdekében az új E-osztályt **villogó féklámpákkal** szerelték fel, ami hatásosabban figyelmezteti a követő jármű vezetőjét a hagyományos féklámpákhoz képest. A Mercedes-Benz kutatómérnökeinek teszteredményei alapján átlagosan mintegy 0,2 másodperccel rövidíti meg a reakcióidőt a vészhelyzetben villogó féklámpa. A fékút ezzel, például 100 km/h sebesség esetén 5,5 méterrel rövidül.

A világon először az E-osztály új generációja nyújtja az adaptív reflektorrendszert, amely minden menet- és időjárási helyzetben alkalmazkodik, ezáltal jelentős többletet nyújt a biztonságos közlekedéshez. A limuzin és T-modellhez rendelhető **Intelligens Világítási Rendszer** alapja a xenon fényszóró-rendszer, amely öt különböző világítási módot tesz lehetővé: az új országúti világítás a bal útszélt erősebben és továbbra világítja meg, mint a korábbi megoldás. A vezető számára a látástávolság kekeken tíz méterrel növekedett, ennek köszönhetően hamarabb lehet észrevenni a közlekedés többi résztvevőjét, illetve az akadályokat. Az autópálya-világítás, amely 90 km/h sebesség felett automatikusan bekapcsolódik, egyenletesebb, továbbá 120 méter látástávolságig kielégítő fényt ad az útpálya teljes szélességében. Ezzel a vezető a fénycsóva középvonalában mintegy 50



Felárért akár ilyen belső is rendelhető

méterrel messzebbre lát. A továbbfejlesztett ködlámpa ugyancsak része az intelligens világítási rendszernek, csökkenti a ködről visszaverődő fényt, javítva ezzel a ködben az orientációs viszonyokat. Az aktív kanyarvilágítást – amelyet a Mercedes-Benz először 2003-ban az E-osztályban ajánlott – a gyár mérnökei tovább fejlesztették és még jobbá tették. Az intelligens

világításrendszer további komponense a kanyarodófény, amely növeli a kereszteződésekben és a kis sebességgel vett kanyarokban a látásbiztonságot.

Az E-osztály új generációjának tíz motorja közül hat új, illetve továbbfejlesztett. Akár 60 kW/82 LE-vel többet teljesítenek és nyomatékuk 70 Nm többletet is nyújthat. Ennek ellenére üzemanyag-fogyasztá-

későbbi eladásnál is óriási előny lehet, hiszen ez a márka közismerten nagyon erősen tartja az értékét.

**A finanszírozás-**

melyek hosszú távon is kedvező és kiszámítható havi rátát biztosítanak, aminek következtében a taxis üzleti tevékenysége tervezhetővé válik.

ós adóval együtt, így a havi törlesztő részlet 112 746 Ft. Maradványérték 36 hónap után 3 969 200 Ft. Ezért az összegért a gépkocsi megvásárolható, tovább finanszírozható, vagy akár leadható a kereskedőnek is (3 év és 120 000 km futás mellett). A számítások CHF

Libor bázison variábilis kamattal készültek. Tájékoztató: a THM 6,7%-os.

Természetesen a Pappas Autó Magyarország márkakereskedéseinek mindenkinek tetszése és igénye szerint elkészítik az óhajtott kalkulációt, például hosszabb futamidőre, nagyobb maradványértékre vagy esetleg tartós bérletre.

Érdeklődni lehet Imre Attilánál, a (06-1) 451-2244-es vagy a 06-20/943-6935-ös telefonon.

**A gyerek nagyon kínlódott, hogy felhúzza a csizmáját, erre hát odament neki segíteni az óvónéni. Bizony nagyon megizzadt, amire a kislány lábára felráncigálta a csizmát, ám alighogy letörölte a homlokáról a verejtéket, a kislány azt mondja:**

**– Óvónéni, fordítva van a lábamon a csizma.**

**A nő látta, hogy a gyereknek igaz van, hát gyorsan lehúzta róla, és ismét nagy kínlódások közepette, most már rendesen felcibálta a kislány lábára. Ekkor a kislány megint csak megszólal:**

**– Ez nem is az én csizmám!**

**A nő egyre idegesebb lett, örült tempóban lerángatta a gyerek lábáról a csizmát, miközben az folytatta a mondókáját:**

**– ... hanem a bátyámé, csak ő már kinötte, és ma reggel ezt adta rám az anyukám.**

**Az óvónő már lilát látott, de uralkodott magán.**

**Ismét ráadta a kislány lábára a csizmát, pedig még mindig nagyon sok tuszkolást igényelt a művelet. Na, végre, gondolta az óvónő, majd megkérdezte a gyereket:**

**– Pistike, hol a sapkád?**

**Mire a gyerek:**

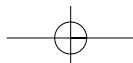
**– A csizmámban!**



**r a** különféle modelleket dolgoztak ki, melyet minden esetben a megrendelő személyes igényeire igazítanak. A taxis szakmával történt egyeztetések alapján olyan ajánlatokat tesz a Pappas Autó Magyarország Kft.,

Nézzünk egy példát a nagyon sok lehetséges variáció közül:

Indulódij: 30% a regisztráció-



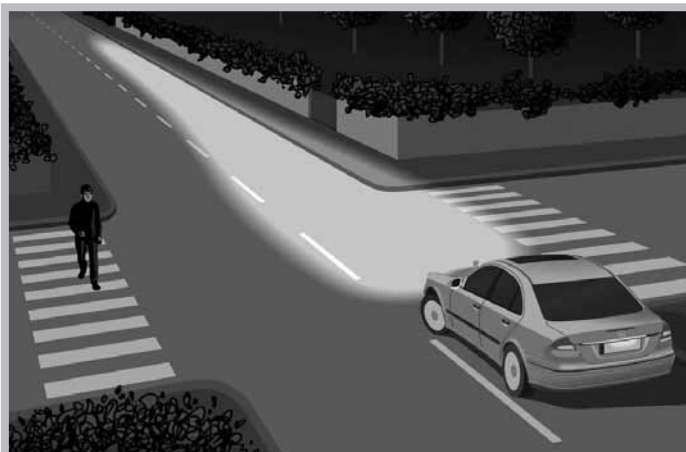
suk a korábbi modellek példás szintjén maradt: minden harmadik „E” típusú táblával rendelkező Mercedes-Benz átlagban egy literrel kevesebbet fogyaszt 100 km-en. Az E 200 CDI és 220 CDI **négyhengeres motorjait** a Mercedes-Benz fejlesztőmérnökei a legapróbb részletekig optimalizálták. A CDI motorok összesen több mint 90 építőelemét, alkatrészét módosították, fejlesztették tovább. A fejlesztési munkák eredményét mutatják a jelentős előrelépések a teljesítmény, a forgatónyomaték és a nyugodt haladás területén. A változatlanul kedvező, 100 kilométeren 6,3 literes fogyasztás megőrzése mellett 10 kW/14 LE-vel növekedett az E 200 CDI teljesítménye, 100 kW/136 LE-re. A maximális nyomaték a korábbi 270 Nm-ről 340 Nm-re emelkedett. A hathengeresekre jellemző nyugodt haladásról a forgattyúházban elhelyezett kiegyensúlyozó tengely gondoskodik, amely az E 200 CDI modellnél is szériaki-alakítás.

A Mercedes-Benz sikeres új generációs modelljeinek nemcsak külső megjelenésük dinamikusabb, hanem menettulajdonságai is, amelyet a **DIRECT CONTROL** tesz lehetővé. Ezzel a szériafelszereltség részét képező intézkedési csomaggal figyelemreméltó előrelépést tettek a menettulajdonság területén.

A mintegy 10 százalékkal direkter kormányzással az E-osztály könnyebben reagál a kormánymozdulatokra, szuverénebb vezetésbiztonságot és menetstabilitást nyújtva. Az ugyancsak új fejlesztésű lengőkar-ágyazásnak köszönhetően a kanyarokban

még jobban támaszkodik és mind a limuzin, mind a T-modell kormányzását semlegesebbé teszi. Az ELEGANCE és AVANTGARDE modellek ezen túlmenően húzóerőhátartoló rugót kaptak, ami a kanyarmenetben hatásosan csökkenti a jármű dőlését. A **DIREKT CONTROL** csomaghoz tartozik a hatfokozatú manuális váltó új vezérlése is a nagyobb kapcsolási komfort és pontosabb sebességváltás érdekében.

Az S-osztályból került át az **ADAPTIVE BRAKE** hidraulikus, kétkörös fékrendszer, elektronikus komfort és biztonságfokozó funkciókkal. Az modellfrissítésen átesett E-osztály szériatartozékai sorába bekerült az automatikus abroncsnyomásvesztést jelző rendszer is.



**Intelligens Világítási Rendszer rendelhető az új típusokhoz. A képen jól látszik, hogy a kanyarodásnál a „beforduló” ködlámpa a gyalogátkelőhelyet is megvilágítja**



**Szeptemberben a City Taxisok a Pappas Autó Magyarország használt autóinak egy részével is megismerkedhettek**

**DIGITAXI TAXIÓRA**  
**EÖRDÖGH TRADE KFT.**  
 1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.  
 Telefon: 282-4280/101 mellék, SOS: 06-20-959-0098  
 Nyitva: H-Cs. 9-13 és 13<sup>30</sup>-18 óráig, Pénteken 9-15 óráig.  
**DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!**  
 iGO háztól-házig GPS-navigációs program forgalmazása.  
 Műholdas OMH hitelesítés. [www.eordogh.hu](http://www.eordogh.hu) [eordogh@t-online.hu](mailto:eordogh@t-online.hu)

**K-TERMO BT.**  
**AUTÓKLÍMA**  
 AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
 VÁLTÓZÁRSZERELÉS  
 Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.  
 ☎: 276-0520, 06-30/9-496-291  
 Nyitva tartás: 8-17 óráig

A Fótaxinál már rendszeres

## Angolnyelv-oktatás taxisoknak

**Ahogy emelkedik a hazánkba látogató külföldiek, illetve az itt megtelepedett vállalkozások száma, úgy nő az idegen nyelvet (esetleg nyelveket) beszélő taxisok iránt is az igény. Ez fordítva is igaz, egyre több kolléga tapasztalja, hogy bizony sokszor lemarad egy-egy jobb fuvarról, mert sajnos egy szót sem ért abból, amit a megrendelő vagy utas kér. Ilyenkor, a cél érdekében, természetesen mindenki megpróbál valamilyen csodaszert keresni, csak hogy ne kelljen évekig magolni. Aztán a tanulni vágyó előbb-utóbb arra is rájön, hogy bizony a lenézett biflázás nem megkerülhető. Ez az a pillanat, amikor sokan végleg feladják, mondván: eddig is megvoltam nélküle, ezután is**

**megleszek. Pedig van kompromisszumos megoldás is. Például, csak annyi ismeretet szerezni, ami a mindennapi élethez feltétlenül kell. Ez pedig azért nem jár évekig tartó iskolapad-koptatással. Ilyen megoldást kínált már 2005-ben a Fótaxi taxisaiknak, illetve az idén e körön kívül most már a telefonosoknak, diszpécsereknek is. Felvették a kapcsolatot egy nyelvtanárral, aki feladatát olyan komolyan vette, hogy még egy speciális, kifejezetten taxisoknak szóló könyvet is készített. Ez a népszerű kiadvány nem csak a tanuláshoz, hanem később a fuvarozáshoz is komoly segítséget nyújt. A részletekről a tanárnőt, Görgicze Orsolyát faggattuk.**

• **Honnan jött az ötlet, hogy taxisokat tanítson?**

• 15 éve foglalkozom angolnyelv-oktatással, zömmel felnőtteket tanítok. A férjem taxis, akivel sok éves kérés után megbeszéltek, hogy a szükséges mértékig megtanítom angolul. Amikor erre végül rászánta magát, még három másik taxis társát is hozta a „házi” tanfolyamra. Ekkor jöttem rá, hogy ehhez a speciális feladathoz nincs megfelelő oktatási anyagom. Ezért számukra minden óra előtt összeállítottam a taxizással összefüggő feladatokat, szavakat, mondatokat. Így aztán a következő négy hónapban általában csak egy órával jártam előttem, viszont így megszületett az a tananyag, amire ennek a szakmának alapvetően szüksége van.

• **2005-ben a Fótaxinál már szervezett keretek között lezajlott az első tanfolyam, melyen nagyon sok taxis vett részt. Mi volt a tapasztalata?**

• A fiúk először meglepetéssel fogadták, hogy ők most tényleg angolt tanulnak majd. Sokan kételkedtek abban is, hogy öt óra alatt egyáltalán meg lehet-e tanulni bármit is. Természetesen én elmondtam nekik, hogy ilyen rövid idő alatt valóban nem lehet egy nyelvet sem megtanulni. Viszont néhány alapkifejezést el lehet sajátítani és a nyelv alapjait is meg lehet ismerni. Ez alatt az idő alatt például a számokat meg tudtam tanítani, amire nekik munka közben nagy szükségük van.

• **Egy átlagos felkészültségű taxis öt óra alatt mennyit tud elsajátítani egy idegen nyelvből?**

• Erre nekem az idej, a második fótaxis tanfolyam után már volt rálátásom. Ide ugyanis sokan visszajöttek az előző évben

megjelentek közül. Ők elmondták, hogy azt a papírt, amit akkor még tankönyv helyett használtunk, mindig maguknál tartják, és segédanyagként használják munka közben. Ezen ugyanis vannak szavak, kifejezések, számok angolul és magyarul egyaránt, melyek fonetikusán is olvashatók. Tehát az öt óra arra elég volt, hogy a legszükségesebbet fejből vagy papírról, de el tudják mondani.

• **Az idei tanfolyam a Fótaxinál szintén ötórás volt?**

• Nem! Ez már 10 órás volt. Ide hétfőtől péntekig jöttek a fiúk, napi két órában. Azok, akik az előbb említett tavalyi csoportokban is megfordultak, elmondták, hogy ez már sokkal szélesebb körű ismeretet nyújtott nekik, aminek nagyobb hasznát is veszik majd.

• **A könyv, melyet kifejezetten a taxisok számára írt, nem várt érdeklődést váltott ki az érintettek közül. Aki kezébe vette, rögtön el is akarta kérni a mintapéldányt azzal, hogy nekem könnyebb másikat szerezni. Mikor került ez először a taxisok kezébe?**

• A tavalyi fótaxis tanfolyamot követően. Az alatt még csak a nyomdában volt, így ott csak előre elkészített papírokkal tudtunk dolgozni. Talán nem tűnik szerénytelenségnek ha elmondom, az én tapasztalataim is nagyon kedvezőek. Az érintettek nagyon örültek neki, sőt a későbbiekben is ott van az autók nagy részében, hátha kell...

• **Más fővárosi társaságtól nem érdeklődtek a Fótaxinál megtartott sikeres tanfolyam után?**

• De igen. A City Taxitól Tamás Miklós elnök úr keresett meg azzal, hogy hozzájuk is juttassak el néhány példányt könyvemből. Azt mondta, hogy ennek eladási tapasztalata után fognak a továbbiakról dönteni. Úgy tűnt, őt erősen érdekelte ez a kérdés.



**Görgicze Orsolya: – Könyvem azoknak is segít, akiknek nincs ideje eljönni a tanfolyamra**

• **Ha valaki megveszi a könyvet, de nem ül be a tanfolyamra, hasznát veszi? Lehet ebből tanári segítség nélkül is előbbre jutni?**

• Úgy állítottam össze a könyvet, hogy aki az önálló tanulást választja, mert nincs arra lehetősége, hogy eljöjjön a tanfolyamainkra, annak is segít. Az volt a célom, hogy a taxist gyakorlatilag végig ösztönözsem abban, hogy saját magát is tudja képezni. Sőt, megadtam benne egy elérhetőséget is azért, ha bármikor elakad, én nagyon szívesen segítek. Szóltak vele egyébként élni is. Valahogy úgy, hogy „Itt ül mellettem az utas, és valamit mond. Segítsen, tanárnő” ...

• **A diszpécsereknek mit tanít, mennyi órában?**

• Telefonon sokkal összetettebb feladat kommunikálni, mint szemtől szembe. Nem lehet mutogatni, rajzolni, írni. Tehát a Fótaxi diszpécserének, telefonosainak

### Havi aforizma

Nincs abban semmi szégyellni való, ha bevalljuk, valami, amiben egész életünkben hittünk, nem állja ki a tárgyilagos vizsgálódás próbáját. Ellenkezőleg. Ez az első jele, hogy kezdünk önállóan és világosan gondolkodni – és ez olyan lépés, amire bárki büszke lehet.

Harry Lorayne

már 20 órás tanfolyamot indít. Ezt egy személyre szabott felmérés előzte meg, ami-  
ben megtudtuk a jelentkezőkről, hogy ki  
hogy áll az angollal. Csoporbontásban  
fognak tanulni, heti 2-3 alkalommal. Úgy  
hallottam, hogy várják az indulást, mert  
úgy érzik, hogy nagyon nagy szükségük van  
az alapfokú nyelvismeretre. A diszpécse-  
rek, telefonosoknak nagyon fontos, hogy  
legyenek betanult sémáik. Náluk azért rá  
kell menni arra is, hogy bizonyos rutint sa-  
játítsanak el. Nem elég, ha összevissza te-  
szik adott esetben a szavakat. Az ő képzé-  
sük ezért is tart egy kicsit tovább. Azt tud-  
om, hogy egy tényleg alapszintű társal-  
gáshoz a legkevésbé sem nem kellenek  
évek. Ahhoz, hogy a legszükségesebb mó-  
don ki tudjuk magunkat fejteni, vagy a te-  
lefonból néhány adatot megtudjunk, nem  
kell ennyi idő.

• **Végül, ha valaki a könyvet szeretné megvenni, hol juthat hozzá?**

• Természetesen a tanfolyamainkon, de  
mint említettem a City Taxinál is, sőt meg-  
állapodtunk a BTI-vel, hogy a Vahot utca 6.  
szám alatti irodában felár nélkül, 2000 Ft-  
ért adják majd a „Taxis Angol”-t az érdeklő-  
dő kollégáknak.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

### Ez az anyag helyhiány miatt az előző számból kimaradt

Erről írt a *Taxisok Világa* 10 évvel (és egy hónappal) ezelőtt, 1996 szeptemberében

## 10 éve (és egy hónapja) történt

### Körkérdés a hatósági ár bevezetéséről

1996 nyarán került előtérbe – immár sok-  
kadszor – a hatósági ár bevezetésének  
kérdése Budapesten. Az országos és fővá-  
rosi hivatalok előterjesztése után a Taxi-  
sok Világa körkérdést intézett a fővárosi  
taxis cégekhez és érdekképviseletekhez. A  
kérdés a következőképpen hangzott: „vé-  
leménye szerint időszerű a hatósági ár  
bevezetése a taxizásban?” A válaszok ta-  
nulságosak:

**BTI** – „ma már nem, mert a csapatok  
önszabályozása mindenki számára el-  
gondolkodtató kell, hogy legyen.”

**Buda Kft** – „egy túl-ig szabályozás el-  
képzelhető, de csak a létszámkérdés ren-  
dezése után”

**City Taxi** – „jelenleg nem ez a legfon-  
tosabb kérdés. Legelőször a taxiállomá-  
sok kérdését kell megoldani, de min-  
denhol.”

**Főtaxi** – Nem! A kialakult viszonyok  
között a hatósági ár gátjává válna a piac-  
hoz történő rugalmas alkalmazkodás-  
nak.”

**Fuvosz** – „... ezért csak a magánvéle-  
ményemet mondhatom: Nem!”

**6x6 taxi** – „nem időszerű!”

**MTSZ** – „önmagában nem...!”

**Rádiotaxi** – „Igen!”

**Taxi 2000** – „Nem időszerű!”

**Tele5 Taxi** – „...a tarifaszabályozáshoz  
kár hozzányúlni.”

**VÁLTOÉE** – „A hatósági ár bevezetése  
nem indokolt.”

**Voláncom** – „A Voláncom Kft. ható-  
sági intézkedésre nem várva már beve-  
zett egy árszabályozást.”

Egy kivételével tehát elutasító vála-  
szok születtek. Vajon mi volt erre a ható-  
ságok következő lépése? Bár nem azon-  
nal, de rövidesen bevezették a maximál  
hatósági árat...

## Mazda modellek iPod® kompatibilitással

Ősztől még több élményt kínálnak az Eu-  
rópában forgalmazott Mazda modellek, hi-  
szen a Mazda Motor Europe megkezdte az  
iPod® adapterek értékesítését. A rendszer  
egyetlen látható eleme a kesztyűtartóban  
található, iPod®

dokkoló-kábelt be-  
fogadó csatlakozó.  
A tárolt zenei fájl-  
lokat az autó be-  
é p i t e t t  
a u d i o r e n d-  
s z e r é n k e r e s z-  
t ü l l e h e t  
m e g h a l l g a t-  
n i, v e z é r l é-  
s é r e a k ö-  
z é p k o n z o-  
l o n v a g y  
f e l s z e-  
r e l t s e g-  
t ö l f ü g-  
g ö e n, a  
k o r -



mánykeréken ta-  
lálható kezelógombok hasz-  
nálhatók; a lejátszáson és megállítá-  
sion kívül többek között az előre- és vissza-

léptetés, lejátszási lista kiválasztás és a vé-  
letlen sorrendű lejátszás funkciók is hasz-  
nálhatók.

A rendszer használata praktikus és egy-  
szerű. Ha úgy döntünk, hogy az iPod® az  
autóban marad, az ajtókon kívül a kesz-  
tyűtartó fedelét is kulcsra zárhatjuk, és  
még az elemek élettartama miatt sem

kell aggódnunk, hiszen a  
csatlakoztatott  
készülék fo-  
lyamatosan  
töltődik.

Az iPod®  
adapter a ke-  
m é n y t e t ő s  
M a z d a M X - 5  
R o a d s t e r  
C o u p é b a n m u-  
t a t k o z o t t b e, e z-  
z e l e g y i d e j ü l e g e l-  
é r h e t ő a 2 0 0 5.  
m á r c i u s á t k ö v e t ő  
m o d e l l é v b e n g y á r-  
t o t t M a z d a 2 é s  
M a z d a 3 t í p u s k o h z,  
a m e r e v l e m e z e s h á t-  
t é r t á r n é l k ü l i M a z d a 5  
é s M a z d a 6 m o d e l l e k-  
h e z, v a l a m i n t a h a r m a-  
d i k g e n e r á c i ó s, v á s z o n t e-  
t ő s M a z d a M X - 5 - h ö z i s.

## Becsenget az APEH

Tízezer vagyonosodási vizsgálat

Bár vélhetően a taxis vállalkozókat kevéssé fogja  
érinteni, érdemes felkészülnünk rá, hogy jövőre  
az eddigieknek többszörösét fogja az adóhivatal  
ún. vagyonosodási vizsgálatokra fordítani. Az idei  
ötszáz helyett tízezer alkalommal csempethetnek  
be, kérve, hogy ugyan mutassuk már meg hogy  
élünk, mint élünk. Szerencsére nem a véletlensze-  
rű lerohanás taktikáját alkalmazza az APEH, ami-  
kor elkezd egy vagyonosodási vizsgálatot. Az el-  
lenőrök ugyanis előre jelzik, mikor érkeznek. Ha  
csöngetnek, be kell őket engedni a lakásba. Bár  
házkutatást nem végezhetnek, de ha látnak a fa-  
lon egy Picassót, a kertben a feszített víztükrű  
úszómedence mellett egy Porsché-t, és a szobában  
két-három plazmatévé-t, nem kell behunyniuk a  
szemüket. Célzottan vizsgálhatják a megtakarítá-  
sokat és a lakossági folyószámlákat is. Megkér-  
dezik, van-e telked, nyaralód, miből és mennyiért  
vetted a kocsid. Tisztában vannak a jelzőloghite-  
lekre és autórészletre törlesztett összeg nagyságá-  
val, ismerik a csapatok tagdíjait. Ne légy nyu-  
godt, ha havi összes jövedelmed nem fedezi meg-  
élhetésedet és ezeket a kiadásokat.

Egy-egy vagyonosodási vizsgálat átlagosan 200  
ezer forintjába kerül az államnak, az ellenőrök te-  
hát célzottan keresnek majd olyan adózókat, ahol  
e költség vélhetően megtérül, és komoly nyeresé-  
get is hoz a vizsgálat. Sokmillió adóhiányokat  
pedig nem a taxinál fognak találni, az biztos...

**Chuck Norris egyszer melléütött. Az-  
óta kék az ég.**

## Taxisok kérik, taxisok kérdezik

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558

**Bevezetőben egy rövid gondolat. Taxis kolléga keresett meg, hogy nálunk miért nem lehet megvalósítani azt, ami több nyugat-európai városban már bevett gyakorlat? Azaz az éjszakai órákban, mondjuk 22 óra után miért nem engedélyezik a „balkanyart” olyan helyeken, ahol nappal nyilvánvalóan nem célszerű a forgalom nagysága miatt engedélyezni a balra fordulást.**

**A segítségeteket kérem, mert én „nappalos” taxis vagyok, küldjétek olyan helyszíneket, ahol véleményetek szerint éjszaka nyugodtan lehetne engedélyezni a balra fordulást. Én majd továbbítom az illetékes közlekedésszervező asztalához.**

**És akkor nézzük az aktuális kérdéseket, válaszokat és a témához tartozó fényképeket.**

### V. Piarista köz

Most már kiderült, hogy az „Egyház” írásba (!) adta a Piarista köz „Örökös” átjárhatóságát a „köznép” számára. Sajnos még sincs erre lehetőség! Az Apáczai Csere János utca felől jövet csak (!) az Irányi utca felől lehet felhajtani az Erzsébet hídra. Nyissák meg végre a Piarista közt!

• **Forgalomtechnikai üzemeltetőként nem vagyunk illetékesek a több éve közterület-foglalás miatt lezárt szakasz megnyitása ügyében. A lezárást a BFFH Közlekedési Ügyosztály engedélyezte, ezért az utca további sorsa érdekében javasoljuk, szíveskedjen az ügyosztályt megkeresni.**

### VI-VII. kerületi Városligeti fasor

Több tucat autó parkol rendszeresen a szervizút és a középső úttest közötti járda szakaszon. Havonta egyszer megjelennek az illetékesek és lebilincselnek néhány

autót, aztán hetekig nem történik semmi. Célszerű lenne jelzőtáblával engedélyezni ezt a fajta várakozást.

• **A Városligeti fasor szervizútját elválasztó középső szigeten való parkolás ügyében a VI. és VII. kerületi Önkormányzatok és a BFFH Közlekedési Ügyosztály egyeztetése szükséges. A tárgyalások és a tervezés folyamatban vannak.**

### V. Széchenyi rakpart

Évekkel ezelőtt lezárták a Magyar Tudományos Akadémia melletti útszakaszt az Akadémián folyó építkezésnél. Befejeződött az építkezés, engedélyezzék ismét, hogy a taxik közvetlenül mehessenek a Széchenyi rakpartról a Lánchídra.

• **A felső rakpartról a Roosevelttérre vezető közvetlen áthajtási lehetőséget forgalombiztonsági okok miatt zárták le. A Roosevelttér átépítések fizikailag is – gömbösiútszóval – megakadályozták a buszsávon való áthajtás lehetőségét, s ezen nem kívánunk változtatni.**

### XI. Budaörsi út

Végre május elején (!) megújult az útburkolat a Budaörsi úton a Sasadi út után kifelé. Azonban a 30 km/óra sebességkorlátozás még május végén is ott van. Célszerű lenne a hetek óta felesleges jelzőtáblákat leszerelni.

• **Helyszíni szemlénk idején a jelzőtábla már nem volt kihelyezve.**

### VIII. Luther utca

Kétsávos ez a VIII. kerületi mellékutca, de ezt nem jelzi útburkolati jel, ezért sokan az utca közepén araszolnak. Jó lenne felfesteni a terelővonalakat.

• **A Luther utca csak egysávos, ezért nem kell útburkolati jel, csak a járműosztályozó hosszában.**

### XXI. Kossuth Lajos utca 158.

Sajátságosra sikeredett a szervizút kialakítása Csepelen. Már több tucat autó alja csapódott a szabálytalan kivitelezésű útszakaszra. Jó lenne legalább egy figyelmeztető tábla, hogy itt „hüppanó” következik.

• **A kerületi önkormányzattól kapott információ szerint egy közműépítő cég végzett munkálatokat a szervizúton. A Polgármesteri Hivatal felkéri a céget, hogy az útpályán az úthibát állítsa helyre.**

### XVII. Szabadság sugárút – Szentimre utca

Nagyon sok érthetetlen tilalom van kicsi fővárosunkban. A jelzett kereszteződésben is tilos balra fordulni, teljesen érthetetlenül. Sokan fordulnak balra, jó lenne engedélyezni.

• **A „Balra kanyarodni tilos” jelzőtábla a vasúti átjáróban való bentragadást előzi meg, így megszüntetése balesetveszélyes lenne.**

### XIV. Gyarmat utca 52.

Árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyszínen. Senki sem veszi komolyan, hiszen semmi értelme, teljesen felesleges. Jó lenne leszerelni.

• **A jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.**

A tájékoztatást Jenovai Zoltán forg.techn. főv. és Hamza Zsolt for.szerv.ov. adták.

SMS: 06-20-924-7645

E-mail: [lampafelelos@freemail.hu](mailto:lampafelelos@freemail.hu)

Üzenet: [www.iwiw.hu](http://www.iwiw.hu)



Időnként lebilincselnek néhány autót, aztán hetekig semmi. Vajon miért?



A csepeli Kossuth L. utcán több tucat autó alját darálta le a szakszerűen (!) kialakított útpálya



## Elkezdődtek a nagypályás öregfiúk labdarúgó-bajnokságok!

*Mindig örömmel számolunk be arról, ha a taxisok végre kikapcsolódnak, sportolnak, pihennek. Nekik nem csak a napi 12 (14-16) órás robot, a „kábitás” és a másnapi újabb robot jut, hanem örülni is tudnak. Például ilyen kikapcsolódást jelent a foci. Már négy nagypályás csapatuk van a taxisoknak, és ez igen örömdetes! Nézzük őket sorban.*



**Repülőrajtot vett a bajnokságban a 6x6 Taxi öregfiúk labdarúgócsapata**



**Egy nagy család továbbra is a Főtaxi Old Boys focicsapata. Minden mérkőzés ünnepnap, ahol csak a kikapcsolódásról, a játékról szól a történet**

### Kiemelt csoport

Itt játszik a 6x6 TAXI gárdája. És érdekességképpen a többiek: Budaörs, Ferencváros (!), I. FC Corrado (Szigetcsép), REAC, Budakeszi, ROJK FC, MTK-Hungária, Újpest Fc(!), BP. Honvéd (!), Budafok, Gázművek, 1908 Szac, Testvériség

### Közép csoport

Megalakulása óta először játszhat itt a FŐTAXI csapata, miután az előző bajnokságban kiharcolták ezt a jogot! Az ellenfelek: RE-FERI, Rákoshegy, Rákosmenti TK, Vasas (!), Unitravel, Fabulon, Postás-Matáv, Rába\_KÖG, Skála-Rosco, BVSC, RAFC.

### Területi csoport

A Pepitaxi játékosai minden mérkőzésükön a súlyos beteg Bozsik László elnökért küzdenek! Remélve, hogy minden pontszerzés közelebb hozza őt a teljes felépülésig. Akikkel meg kell küzdeni: ESMTK, Pestszentimre, Halásztelek, Soroksári TE, RSKK, Szabadkikötő SE, Százhalombatta, Dunaharaszti, Délegyháza.

### Old Boys bajnokság

Itt játszik a FŐTAXI másik csapata. Az ellenfelek: Honvéd Sashegy, Malév, Soroksári TE, Pestszentimre,

HÁGÓ-ÁKV, Közterület, Tipográfia, SZAC, SKÁLA-ROSCO, DINI SE, MTK-Hungária, Fc. Rákoshegy, Orbán Fc.

A bajnokság félidejében, a téli szünetben majd teszünk egy kis körszót a taxis focicsapatoknál. Rövid értékelést készítenek és közöljük a tavaszi sorsolást.

*Juhász Péter*

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

## Fizetendő járulékok 2006. október hónapra

### MINIMÁLBÉR (62 500 Ft) ESETÉN

#### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 62 500 Ft	Járulékalap 17%-a <b>10 625 Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>16 563 Ft</b>	Járulékalap 18,5%-a <b>11 563 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Járulékalap 4%-a <b>2500 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségmentesen elszámolható:	A járulékalap 11%-a 6875 Ft	A járulékalap 18%-a 11 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

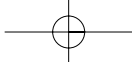
### MINIMUM JÁRULÉKALAP (125 000 Ft) ESETÉN

#### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 125 000 Ft	Járulékalap 17%-a <b>21 250 Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>33 125 Ft</b>	Járulékalap 18,5%-a <b>23 125 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 000 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Minimálbér 4%-a <b>2500 Ft</b> (Lásd a külön tájékoztatót!)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségmentesen elszámolható:	13 750 Ft	A járulékalap 18%-a 22 500 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

A tételes egészségügyi hozzájárulás nem járulékalap-függő, hanem fix költség. A vállalkozói járulékok mértékét, valamint a személyi jövedelemadó fizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulékalap bevezetése. A Pénzügyminisztérium állásfoglalása szerint: „A társadalombiztosítási járulékokat, a nyugdíjjárulékokat (magánnyugdíjpénztári tagdíjat) és az egyéni egészségbiztosítási járulékokat kell a 125 000 forint alapulvételével megfizetni. Sem az Szja-, sem a vállalkozói járulékfizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulékalappal kapcsolatos szabály.”

Forrás: pm.gov.hu 2006.08.29



## Nyilatkozzak vagy ne nyilatkozzak?

Ez a kérdés hangzott el legtöbbször a szeptemberi hónapban. Egymás közt a droszton, otthon családi körben, vagy a könyvelővel való beszélgetés során újra és újra felmerült: érdemes nyilatkozni a minimálbér után fizethető járulékokról, vagy fogcsikor-

nyereség esetén ugyanis a jogszabály lehetővé teszi, hogy a nyereséget ne jövedelem, hanem osztalék formájában vegye ki a vállalkozó, amelyre bizonyos körülmények között kevesebb közterhet kell fizetni.

Az a néhány taxis kolléga, aki úgy döntött, hogy járulékait ezentúl 125 000 forint, január 1-jétől 131 000 forint után fizeti, a következő indokokat találta döntése mellett:

- Egy év múlva nyugdíjba megyek, talán ez megemeli egy kicsit a nyugdíjamat.
- Nemrég szünt meg jól fizető főállásom, alapvető érdekem, hogy fenntartsam a nyugdíjig a magas járulékokat.
- Engem csak ne ellenőrizgessen senki.

Ezek bizony megfontalandó érvek, de teljesen érthető annak a

97%-nak az indoklása is, aki marad továbbra is a minimálbérnél. Egyébként több felmérés is készült, nemcsak taxis vállalkozók, hanem más területen működő mikro- és kisvállalkozások között is arról, hogy fizeti a járulékait a minimum-járulékalap után, vagy nyilatkozik a minimálbérről. Az eredmény a következő volt:

- Bejelenti a minimálbért 81%
- Fizeti a magasabbat 14%
- Már eddig is e fölött kerestet 4%
- Fogalma sincs mit csináljon 1%

Úgy tűnik tehát, nem nagyon lógunk ki a sorból, ami a járulékfizetési készséget illeti. És ez így van jól. A kisvállalkozások és egyéni vállalkozók együttesen több száz ezren vannak. Ha ezek nagy része – 80-95%-a – nyilatkozik arról, hogy nem kíván többet fizetni annál, mint amennyit a jövedelme megenged, akkor valószínűleg nem velük van baj, hanem ezzel az új előírással...

**Az APEH vizsgálata a nyilatkozók (egyszeres TB) közül a jelek szerint az alábbiakra terjed majd ki:**

**Azok az egyéni és társas vállalkozók, akiknek a bejelentett minimum-járulékalapot el nem érő jövedelmük mellett más forrásból származó legális jövedelmük nincsen, vállalkozásuk esetleg évek óta veszteséges, és csak nagy összegű tagi kölcsönökkel tudják biztosítani annak működőképességét. Szintén gyanúba keveredhetnek azok a mikro-vállalkozók, akik, bár nem veszteségesek, bevételük annyira alacsony, hogy abból minimális működése sem biztosítható. Ez utóbbi már átalányadósokra is vonatkozhat! Az átalányadózó vállalkozó évi 3 750 000 forint bevételnél „éri el” a minimálbér mértékét. Érdemes ezt a határt minél jobban megközelíteni...**

gatva ugyan, de ki kell fizetni a „dupla járulékot”? Elhangzottak pro és kontra érvek, okos indoklások és elképesztő marhaságot egyaránt. A mellette és ellene szóló érveket a szeptemberi Taxisok Világában részletesen elemeztük, ma már talán lehet „statisztikát” csinálni az első hónapról.

Alig néhányan voltak – legalábbis a BTI irodában érdeklődők közül – akik „megijedtek” a beigért ellenőrzéstől és inkább fizetik a 125 000 forint után a járulékokat. A nálunk jelentkező taxisok 97%-a arról nyilatkozott, hogy az ő jövedelme bizony nemhogy el nem éri, de meg sem közelíti a 125 000 forintot. Az átalányadósok saját bevételükkel bizonyítják be fehéren-feketén, hogy jövedelmük még a minimálbért sem éri el, nemhogy a dupláját. Taxis átalányadózás esetén évente 3 750 000 forintos bevétel kell(ene) ahhoz, hogy „kijöjjön” a minimálbér. Kevesen csinálnak ennyi bevételt. A tételes adózók, akik maguk szabják meg vállalkozói kivétjüket, legtöbbször szintén a minimálbért, vagy annál alig többet érvényesítenek. Nagyobb vállalkozói

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 17%-a	Járulékalap 26,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a	Járulékalap 18%-a

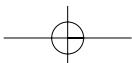
### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 10%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgyhónapot követő hónap 12-e.  
Az októberi hónapra tehát 2006. november 12.**

## BTI – Taxicentrum hírek

Várjuk azon kollégák jelentkezését, akik nem kívánnak bibelődni az elektronikus bevallások által támasztott követelményekkel. Irodánkban egy rövid ingyenes regisztráció után mindennemű elektronikus bevallási kötelezettséggel kapcsolatos feladatot átvállalunk. Ebben az esetben okmányirodai regisztrációra nincs szükség!



**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: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	2.100.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	1.90

A \*-gal jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek. Az árak az áfa összegét tartalmazzák.

**Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter)**

Időszak	98	95	gázolaj
Január	270.00	260.00	255.00
Február	266.00	253.00	259.00
Március	277.00	267.00	260.00
Április	272.00	262.00	259.00
Május	284.00	275.00	268.00
Június	298.00	285.00	278.00
Július	299.00	289.00	276.00
Augusztus	309.00	299.00	285.00
Szeptember	320.00	310.00	290.00
Október	306.00	295.00	290.00

Forrás: www.apéh.hu

2006-tól az APEH az eddigi negyedéves gyakoriság helyett havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

**A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA**

Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20 – 2006.06.19.	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24.	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28.	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26-tól	7,75%

Forrás: www.rmb.hu

## Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **1980 Ft**, az egyéves **3960 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL  
NORDEX CAR KFT.  
**AUTÓALKATRÉSZEK**  
1194 Bp., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.  
☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

**ÜZEMANYAGPUMPAK  
LÉGTÖMEGMÉRŐK**  
ALAPJÁRATI MOTOROK  
Kipufogó rendszerek  
Nyugati, keleti autóalkatrészek  
**KO-CSI Kft.**  
Bp., XXI. Szent István u. 171.  
Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220  
Tel.: 278-0198

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

**NORDEX TRADE Kft.**  
Autóalkatrész-szaküzlet  
AUDI, VW, Seat, Skoda  
1196 Bp., Ady Endre út 51.  
Tel.: 280-9739, 280-4567  
Nytva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig  
[www.nordextrade.hu](http://www.nordextrade.hu)  
Taxisoknak 10% kedvezmény!

**KERTIGÉP JAVÍTÁS**  
Kapáló gépek, fűnyírók,  
láncfűrészek javítása,  
karbantartása.  
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.  
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/  
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

**Octavia-Fabia alkatrészek**  
exportőre várja taxis kollegákat  
-10% -20%  
engedménnyel és egyéb akciókkal!  
Bp. XV., Arany J. U. 31.  
**Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96**

**AUTÓSZÁLLÍTÁS**  
1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.  
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,  
javítás, ingyenes taxi cserautóval is.  
**Taxik, rendszámok bérbeadása.**  
Sérült gépkocsik vétele.  
Tel.: 06-209-960-250

Autórugó javítás, készítés  
lengéscsillapítók javítása,  
forgalmazása  
**VÖRÖS AUTÓRUGÓ**  
Nytva: H-P: 7.30-16 óráig  
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

Ez az Ön  
hirdetésének a helye

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
Fertőd

### Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható)  
szobákban. Többgyermekes családok esetén  
családi szobában.

1 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 7.500 Ft/fő/éj  
2 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 13.000 Ft/2 fő/éj  
Apartman, svédasztalos reggelivel 17.500 Ft/éj

**Kedvezmények** gyermekek számára:  
0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%



A gyógyszálló  
a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.  
A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat  
térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön belül.  
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó  
(335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

**Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület**  
1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy  
**MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ**  
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.

Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178  
e-mail: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

**Mercedes Alkatrész**  
Az Ön igényének megfelelő ár és  
minőségi kategóriában  
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek  
raktárban  
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.  
1196 Bp. Báthory u. 51.  
**Telefon: 280-51-67**  
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény  
[www.mercedes-alkatresz.hu](http://www.mercedes-alkatresz.hu)  
[europolitan@europolitan.axelero.hu](mailto:europolitan@europolitan.axelero.hu)

**ICI AUTÓFESTÉK**  
Azonnali SZINKEVERÉS  
színek és színazonosítás alapján,  
bármilyen mennyiségben, minden típusú autéhoz.  
- 2 K. acryl - 2 K. Turbó acryl /buszok/  
- Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés  
- 1 Komponensű festékek - Fényezésű segédanyagok  
Budapest XIV., Póstyén u. 5.  
Telefon: 06-30 982-8167

2, 3 és 4 ágyas  
szobák kiadók  
2000,- Ft/fő/éj áron

Csoportos szobafoglalás esetén  
kedvezmény!

**Szobafoglalás:**  
06-99/370-096  
06-30/347-4344

Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

## ÉKSZERÉSZ BT.

**Ékszerkészítés**  
(hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.

Nytva: Hétfő-Péntek: 10-17

☎ 06-70/311-9213

**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

## Megnövelt bemutatóterem

# Ünnepség a Palota Automobilnál

Szeptember 21-én ünnepélyes keretek között adták át a Palota Automobil XV. kerületi autósalonjának megnövelt bemutatótermét.

A Palota Automobil 2002-ben kezdte meg működését a XV. kerület legfrekvenciáltabb részén, mint a Schiller Autó Család második tagja. Az ügyfeleknek köszönhetően már a megnyitást követő évben elnyerték az „Év márkakereskedője” címet. Azóta az ország egyik vezető márkakereskedésévé vált a Palota Autó. Ezt a megszerzett pozíciót nemcsak dicsőséggént, hanem feladatként, komoly kihívásként kezeli a menedzsment. Ennek szellemében született az elhatározás 2006 tavaszán: jelentős mértékben, az eredeti mintegy 60%-ával bővíteni kell a bemutató területet. A következők: a Škoda a

termékpalettájának minden modelljét és karosszériavariánsát egyidejűleg be tudják mutatni az érdeklődőknek.

Egyébként a szolgáltatási kör is bővült az eredetihez képest, hiszen tavaly óta a

Volkswagen modellek szervizelését is vállalják a 8 szerelőállásos műhelyben, ahol a javítási feladatok mellett karosszerialakatos és fényező munkákat, motordiagnosztikát, autóvillamossági munkákat is vállalnak. Megfelelő környezetet adnak a gyári alkatrészek és tartozékok értékesítéséhez, a szerviz- és bérautószolgáltatáshoz is.

Ezt az alkalmat ragadták meg a Palota Autónál arra is, hogy a Škoda-család új tagját, a Roomstert bemutassák a nagyközönségnek. Erre a típusra a taxisok is kíváncsian vártak eddig.



## Béééééla

Amerikai-magyar vállalat gyárába látogatóba érkezik az amcsi főnök. Nagy felhajtás, lógó nyelvek mindenfelé, egyszer csak megszólal a boss:

- Hát a Kovács Béla merre van?

Elkerekednek a szemek, szaladnak rögtön a gyártósorra a Béláért.

Boss: - Hi Béla, jó látni téged, este lesz egy kis muri nálunk, küldöm érte limuzin, te jönni el.

Másnap a Béla elkésik a munkahelyéről, jön az üzemvezető:

- Béla, te miért késtél?

- Hát tudod főnök, tegnap a boss-szal kicsit felöntöttünk a garatra, reggel nem birtam felkelni.

Főnöke felméri az erőviszonyokat és inkább hallgat. Két hét múlva az Államok elnöke érkezik gyárlátogatásra. Újból nagy a felhajtás, egyszer csak megszólal a president:

- Hát a Kovács Bélát merre találom?

Szemek újra elkerekednek és már szaladnak is a Béláért.

- Hi Bélám, hogy vagy te? Este Bécsben tartok egy partyt, küldöm érte helikopter, te jönni el.

Másnap a Béla megint elkésik. Főnöke dühöng, hogy a Béla tegnap az elnökkel itta le magát, de már nem bír magával és megkérdezi:

- Béla, te honnan ismeresz ennyi befolyásos embert?

- Én még a pápát is ismerem - mondja Béla. Főnöke elfehéredik, de nem hiszi el a történetet. Béla, hogy bizonyítsa állítását repülőre ülteti a főnökét és elrepülnek a Vatikánhoz. Megállnak előtte és azt mondja a Béla:

- Én most bemegyek és öt perc múlva a pápával együtt fogok integetni neked azon az ablakon.

Eltelik öt perc, a főnök felnéz az ablakban és tényleg ott a Béla az ablakban a pápával. Ott helyben összeesik és elájul. Jön egy japán turistacsoport és elkezdik élesztgetni a főnököt, aki nagy nehezen magához tér.

- Mi történt magával? - kérdezik a japánok. A főnök erőltlenül mutogat az ablak felé:

- Látják... azt... ott fenn...

A japánok felnéznek és megszólal az egyik:

- Jéé... ki az a fehér ruhás ember ott a Béla mellett?

## MORFONDÁRIÁK

Na mit mondtam?! Nincs új a nap alatt. Tessék. A Zóna Taxi. Ugyanazt csinálja a konzorcium, amit a „cégek” egy pár éve egymás ellen műveltek. Jól alámennek az árral a többieknek. Meg „jogilag” megszerzik a placcot. Emlékezzünk! Először csak a kocsimák, szórakozóhelyek. Ez a Cityé, az a Palié, amaz meg.... Aztán jöttek az irodaházak. Szerződés itt. Szerződés ott. Ki az olcsóbb? A megrendelők meg csendben mosolyogtak. Elhangzott eleinte itt is - ott is, hogy ezt is-azt is át-ávtágták, de a lényegen ezek a kilengések nem változtattak semmit. Aki reklamált, az természetesen korrektül kártalanítva lett. Sok helyen rájöttek, hogy eme tevékenység legfontosabb része az UTAS. Azért itt is adódtak érdekes esetek. Jó kolléga, megsajnálta a Mamit és felvett egy kültelki címet. Szilveszterkor. Jó háromnegyed óra múlva előkerült a kedves utas egy előre kitöltött csekkel. Tovább nem is részletezném. Térjünk csak vissza egy kicsit a reptérre. A minap haladok be a régi egyeshez a reptéri busszal. Azt hittem, hogy káprázik a szemem. Tömve volt a lépcső utasokkal. Volt, aki meglátván a szép Volvo buszt, elindult felé. Mindjárt belékarolt egy szép sárganyakkendős kisasszony, és szerintem ékes alapfokú angol nyelven mondott valamit, mire az UTAS visszament szépen a helyére. Szemlátomást elégedett volt. Tele jobbnál jobb benyomásokkal. A lényeg az, hogy a többi európai fővárosához hasonlóan ismét lehet a reptereinken taxira várakozni. Benne volt a TV-ben is. Mint a Hajós. Szép! Csak azt nem értem, hogy a „cégek” miért nem tesznek valamit. Szerintem vagy nem tudnak, vagy nem akarnak. Egy pár éve e lapban megjelent egy írás, miszerint nyugaton az ilyen taktikákkal élők szép csendben tönkremennek. Mégpedig azért, mert képtelenek teljesíteni a megnövekedett igényeket. Az jutott eszembe, (persze csak feltételelesen), hogy mi lenne, ha például a „kiszorított” cégek hétfőn nulla órától leállnának úgy 08-ig, majd 16.00-tól 00.00-ig. Természetesen a telefonokat sem vennék fél sehol. Meg az átjátszókat sem ártana karbantartani. Tessék mondani: a légitársaságok alkalmazottait is a zónások viszik? Ha jól tudom, ők továbbra is a megszokott csekkes, ún. halasztott fizetéses (két-három hónap) taxikkal utaznak. Száz szónak is a vége, ez egy boldog ország. (Vagy csak annak látszik?) Az az érzésem, hogy itt mindig pünkösöd van. Van-

nak is pünkösdi királyok. Kicsik. Megnyerik a lepényevést, hátrafelé futást, zsákfutást, és az ehhez hasonló mókás hülyeségeket. Na meg a választást is megnyerik. Gratulálok! Azon meg nem győzők csodálkozni, hogy itt eddig mindenki csak rózsaszínben látta a világot. Ismét ki merem jelenteni, hogy én már az év elején tudtam, hogy itt kivétel nélkül mindegyik politikus egymást próbálja felülmúlni a hazudozással. Annak idején ezen okok miatt nem is mentem el szavazni. Most meg sajnos nem tudtam magammal vinni még egy pár embert. Volt ugyan egy kis párt vezető asszonya, aki betartotta a szavát. Haragszanak is rá jó sokan. Hogy ő mit gondol? Még ilyen szemétséget... Hogy gondolja ez! Képes a maga útját járni. Nem úgy, mint a nagy IGAZMONDÓ. Emlékezzünk csak. Mit is mondott pár éve? Hogy a Józseffel. Ugyan. Szó sem lehet róla. Bizony, a szükség nagy úr. Orbán úr miniszterelnök lett, Torgyán úr meg mezőgazdasági és vidékfejlesztési miniszter. Nem hiszem el, hogy ennyire feledékenyek vagyunk. Arra a következtetésre jutottam, hogy minek egyáltalán iskolába járnunk érettségizni, ha úgyis ennyire vagyunk csak képesek. Szóval a kis párt asszonya nem felejt, a nők köztudottan nehezen felejtenek. Még nehezebben bocsátanak meg. Igen. Nem szeretne úgy járni mint, mint szép emlékü, és nem éppen szükségességéről elhíresült kis gazdák nagy vezére, aki most újból pártot szervez. Na, erre gondoltam az elején. Mármost, hogy nincs új a nap alatt. Egyébként az a meglátásom - nevezhetném tapasztalatnak is -, hogy a kis embereknek szoktak nagy, monumentális szobrokat faragni a történelem folyamán. Akik csak tesznek valamit a fejlődésért, azoknak elég egy szép nagy aulában egy mellszobor. Nekik általában a tetteik és az emléküik hatalmas. Megdöbbenett egy felmérés valamelyik TV-ben. Azt kérdezték fiataltól, öregtől, hogy ki volt Faludy György? Nem hiszem el! Itt tartunk? Sok egyéb mellett Einstein személyes jó barátja is volt. Alkotott, tett. Pedig hányszor milyen csúnyán átvették, cserbenhagyták. Itthon kapta a legtöbb pofont. Állta. Mosolyogva. Meggyőződésem, hogy élete utolsó percéig boldog volt. Jó sokáig kell várnunk, míg egy hasonló tehetség felűnik a világ kulturális egén. És nem azért fognak figyelni rá, mert a Soma izgalomba jön a zsűriben. Itt most kihagyok egy sort Faludy György tiszteletére:

ÉLT 96 évet.  
Tisztelettel:

*Kapitány*

## REFLEKTORFÉNYBEN A MAZDA

A Mazda az idei évben Európában elért két-számjegyű növekedés tudatában érkezett a Párizsi Autószalonra. A standon kiállításra került, magabiztosságot és zoom-zoom életérzést sugárzó járművek is erre a sikerre utaltak. Két Mazda modell európai premi-erjét is a francia fővárosban tartották. Egyikük a sportautós teljesítményt szabadidő-terepjárókra jellemző kényelemmel és funkcionalitással egyedi módon ötvöző Mazda CX-7, másik a Mazda Sanku tanulmányautó, melynek futurisztikus

technológiai megoldásai a közeljövőben egy szériagyártású Mazda sportautón is megjelenhetnek. Két izgalmas új modell volt még található a standon: az MX-5 Roadster Coupe a kabriózás és a kupék által nyújtott kényelem előnyeit egyesíti egy modellben, míg a teljesen új, strapabíró, négykerék-hajtású Mazda BT-50 pick-uppal görgyös földutakon is személyautós kényelemben lehet utazni. A kiállított modellek palettája



a világ egyik legerősebb elsőkerék-hajtású kompakt modelljével, a zoom-zoom filozófia savát-borsát egyesítő Mazda3 MPS-szel válik teljessé.

**A CX-7 motorházteteje alatt sportos jeleket találunk, az erőteljes MZR 2,3L DISI Turbo benzínmotor maximális teljesítménye 190 kW/258 LE 5500 1/min főtegelny-fordulatnál, míg 380 Nm-es legnagyobb nyomatéka már 3000-es fordulattól elérhető a dinamikus vezetési élmény érdekében. A sportos tulajdonságok, a szabadidő-autós megoldások, a komfortos, sokféleképpen átalakítható beltér és a gazdag alapfelszereltség miatt a CX-7 tökéletes választás a dinamikus, modern életformát kedvelő vásárlók számára**

Az igazat bármelyik bolond képes elmondani. De jól hazudni, ahhoz tehetség kell.  
*Samuel Butler*

Nyugati motor, keleti kényelem

## Erősít a SsangYong Magyarországon is



dízelmotoroknál, 1993-ban a luxus személyautóknál és a benzínmotoroknál vált kézzel foghatóvá.

1993-ban megjelent a Musso, a Mercedes-Benz tervezésű dízelmotorral és automata váltóval.

1995-ben az Istana haszongépjármű jelenik meg a pia-



Már hallok is az olvasói kérdést: mi erősít? Mi az a SsangYong? Pedig biztos vagyok benne, hogy a dél-koreai autógyár Korando-ját sokan megcsodálták a 80-as évek végén, Magyarországon is. Ez a típus igencsak hasonlított a világháborúban népszerűvé vált amerikai Jeep-re. Majd a Musso következett, ami a hazai terepjáró eladásokban, a 90-es években komoly eredményeket ért el. Növelte e típus népszerűségét a Mercedes-Benz által tervezett nagy dízelmotor is, melyre már a felirat is figyelmeztetett: „Powered by Mercedes-Benz”. Körülbelül ennyi, amit a jobban értesültek a SsangYong-ról tudnak. Érdemes tehát néhány mondat erejéig a dél-koreai autógyár történeténél megragadni.

1954 az alapítás éve. Ekkortól gyártanak kamionokat, buszokat, különleges, többcélú járműveket.

1986-ban megszerezték a Keohwa Motort, a Korando márkával együtt.

1988-ban fejlesztették ki az első négykerék-meghajtású szabadidő autót (SUV). Ekkor kezdődött a Korando gyártása is.

A '90-es évek elején a Mercedes-Benz AG tőkebefektetést hajtott végre a SsangYong Motor-ban, ami stratégiai szövetséget és együttműködést eredményezett. E kapcsolat 1991-ben a haszongépjárműveknél, 1993-ban a

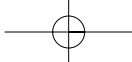
cokon, melyet mi itt Európában MB100-ként ismertünk meg.

1996-ban kerül piacra az erősen megújult Korando.

1997-ben a luxus személyautó, a Chairman következik,







mely a személygépkocsi-piacra is bevezeti a márkát.

Ám 1997 vége Koreának a gazdasági válságot is meghozta, aminek következtében a SsangYong-ot összevonták a Daewoo-val. Ennek a krízisnek 2000-ben lett vége, amikortól a gyár ismét függetlenül termel.

2001-ben kihozták a piacra a Rexton-t, melynek modern stílusa párosul a fejlett technológiával a koreai szabadidő-autók piacán.

2003 végén bevezették a személyautó piacon a New Chairman-t és a New Rextont a 2.7 literes dízelmotorral, mely a Mercedes-Benz licence alapján készül. Ez a magyar piacon is ismert közvetlen befecskendezésű, közös nyomócsöves CDI motor nagyon sok csillagos márkát hajt, a vevők legnagyobb meglegedésére.

2004 májusában kerül a piacra az igazán innovatív egyterű, a Rodius. Ez a valóban hatalmas autó a gépkocsivezetőn kívül 6 személy szállítására képes. Ám még a szemléltetés kedvéért sem érdemes párhuzamot vonni a taxi piacon már ismert, szintén hétüléses járművek és a Rodius között. Ez utóbbi ugyanis olyan, mint a bána a tengeri élőlények között. Már ami a méreteit illeti, vagyis hatalmas. Elöl két fotelben lehet elhelyezkedni, melyek előre-hátra, le, és fel állíthatók, hasonlóan az ülésalap és a háttámla dőlésszögéhez. Egy taxisnak például fejedelmi munkahelyet jelent úgy, hogy még a sofőr gyomra sincs kitéve az egésznapos görnyedésnek, összenyomásnak. A két első ülés között rekordnagyságú, kétféleképpen is nyitható tároló rekesz található, mely egyben könyöklő is.

Háttra két „normál” – tehát nem toló –

ajton lehet bejutni. Az ide ülőnek már a látvány is meglepő, hiszen az első „üléssor” két önálló, kétkarfás fotelből áll. Ezek egyébként 180 fokkal megfordíthatók, melynek következtében hátul egy külön tárgyalót lehet kialakítani néhány mozdulattal. A leghátsó ülésor egybefüggő és három személynek biztosít kényelmes utazást. Ám szükség szerint ez egy mozdulattal – hasonlóan a másik két önálló fotelhez – egy sínen előre-hátra mozgatható, előre-dönthető, elérhető.



Az állandó összkerekhajtással rendelkező egyterűt a már említett 2.7 literes közös nyomócsövű, közvetlen befecskendezésű 121 kW-os dízelmotor mozgatja, mely 2400-as fordulatonál 342 Nm nyomatékot biztosít. Így a Rodius nem csak komoly méretével, hanem utazósebességével is tekintélyt parancsol városban ország-

úton egyaránt. Ugyanakkor a fogyasztása nem éri el a 12 liter/100 km-t a városban sem, amit országúti használat mellett 8-9 literre lehet csökkenteni. Ez pedig egy összkerekhajtású, 5125 mm hosszú, 1820 mm magas 1915 mm széles, több mint 2 tonna önsúlyú, 7 üléses autónál igencsak barátinak számít. Pláne ha összehasonlítjuk egy korábbi, mondjuk 1.2 literes benzinmotorral hajtott kisautóval, mely városban azért utasokkal legalább 9 liter körül „eszik”.

A Rodius felszereltsége is minden igényt kielégít. Rendelhető hozzá többek között T-Tronic 5 sebességű automata váltó, mely a városi közlekedésben igen kényelmes vezetést biztosít.

A szériafelszereltség része például a blokkolásgátló/ABS/, a menetstabilizáló program /ESP+EBD/, a vezető- és utasoldali légszák, az automata klíma berendezés, az elektronikus indításgátló, a tetősín, a sötétített üvegek a B oszlop után, az első ködfényoszórók, a hátsó tető spoiler, az elektromosan állítható és behajtható, fűthető külső tükrök, az elektromos ablakemelő elől, hátul, a szervokormány, a tolatóradar, a pohártartók elől-hátul. Természetesen a felsorolás nem teljes, csak néhány elemet emeltünk ki a hosszú listáról. Végül a Rodius ára: a Plus 4WD változatért 9 020 000 Ft-ot kérnek, amit csak a hasonló méretű és felszereltségű egyterűk árával érdemes összehasonlítani. A 3 év vagy 100 000 km-re vonatkozó garancia, a SsangYong Assistance szolgáltatás természetesen szintén „jár” az autohoz. A márkakereskedések minden érdeklődőt szívesen várnak.

### Tisztelt Asszonyom!

Üzletünk fontolgatja, hogy kitalálta az ön családját a területéről, férjének rendszeresen tanúsított zavaró viselkedése miatt. Az alább egy listát mellékelünk azokról a ténykedésekről, mellyel az ön férje a többi vásárlót zavarta, illetve megbotránkozásra készítette, miközben ön vásárolt nálunk. Minden alábbi ténykedését a biztonsági kamerák felvételei alapján ellenőriztük.

1.) Elvett 24 db óvszert a polcra és más vásárlók kosarába rejtette, amikor azok nem figyeltek.

2.) A háztartási osztályon minden ébresztőórát beállított úgy, hogy azok 5 perces

eltérésekkel kezdjenek csörögni.

3.) Paradicsomléből egy csíkot húzott a padlón a WC-ig.

4.) Odalépett egy eladóhoz és hivatalos hangon a következőt mondta: „3-as kód a háztartási osztályon”, majd figyelte, mi történik.

5.) Az ügyfélszolgálati pultnál egy csomag M&M's-et próbált meg az ingyenes házhozszállítási szolgáltatásunk keretében hazaszállíttatni.

6.) A „Vigyázat, nedves padló!” táblát egy padlószőnyeggel borított terület közepére tette át.

7.) A kempingosztályon felállított egy sátrat és az arra haladókat beinvitálta azzal a feltétellel, hogy hozzanak

maguknak párnát az ágyneműosztályról.

8.) Amikor egy eladó megkérdezte tőle, hogy segíthet-e, sírni kezdett és azt kiáltotta „Miért nem tudnak békén hagyni végre?!”

9.) Közelhajolva egy biztonsági kamerához tükörnek használva annak lenszóját az orrát túrta.

10.) A vadászosztályon a fegyverek próbálgatása közben a többi vásárló által is jól hallható emelt hangon megkérdezte az eladót, hogy merre talál antidepresszáns gyógyszert.

11.) Körbelopakodott az üzletben, miközben a Mission Impossible című film zenéjét dúdolta hangosan.

12.) Az autófelszerelés osztályon különböző méretű tollcsépeket a mellkasára rakva próbálgatta a „Madonna kinézetet”.

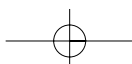
13.) A ruhaosztályon elbújt a ruhák közé és amikor az emberek közelértek, kiáltozni kezdett: „Engem! Engem! Engem válassz!”

14.) Amikor a hangosbeszélő megszólalt, a földre vetette magát és csecsemőpózban azt sikoltozta: „Neee-neee! Azok a hangok megint!”

15.) Bement egy próbafülkébe, majd némi várakozás után hangosan kikiabált: „Elnézést, de itt elfogyott a WC-papír! Tudna hozni valaki?”

Tisztelettel:

*Igazgatósg*



# Telefonálás vezetés közben

Európa egyre több országában tilos vezetés közben – kézben tartott készülékkel – telefonálni. De nem mindenhol! Ugyanis nagy a vita még mindig, két szempontból is. Egyik maga a telefonálás ténye, a másik a telefonálás közben tartása. Sokan magát a telefonálást is betiltanák, mert szerintük sok vezető figyelmét elvonja az autóvezetéstől. Az átlagember négyfelé tud figyelni egy időben. Vezetjük az autót, hallgatjuk a rádiót, beszélgetünk az utassal, de felfigyelünk a telefoncsörgésre is. Vannak és voltak különleges emberek: például Napóleon általában egy időben hét (!) dolgra tudott figyelni. Azonban nagyon sokan még egyre sem... Nekik tényleg meg kell tiltani a telefonálást vezetés közben! Mindennap találkozhatunk olyan autóvezetővel, akiről messziről észrevenni, fogalma sincs merre jár! Automatikus nyomja a gázt vagy a féket. De az irányjelző használatáig nem jut el a tudata! Nem beszélve egy váratlan közlekedési szituációról! Tehát sokan magát a telefonálást tiltanák meg vezetés közben. Mások viszont azt mondják, ha szabad telefonálni, miért nem lehet közben kézben tartani a telefont? Ugyanis a hamburger-evés sincs megtiltva. Vagy a fagyaltozás. Nem beszélve a cigizésről. Ehhez mind-

mind egy kéz kell! Amíg tart a vita a szakemberek között, addig nézzünk szét Európában az ADAC Motorwelt, a Német Autóklub lapja segítségével. Hol tilos vezetés közben kézben tartott készülékkel telefonálni és mennyi a büntetés, ha mégis megteszük. A büntetéseket forintba számoltuk át.

Ausztria	7 500-tól
Belgium	30 000-tól
Bulgária	4 500
Csehország	10 500
Dánia	20 000
Finnország	23 000-ig
Franciaország	6 600-tól
Görögország	45 000-ig
Hollandia	39 000
Horvátország	21 000
Írország	18 000
Lengyelország	15 000
Lettország	4 500-ig
Luxemburg	22 000-ig
Nagy-Britania	13 000
Németország	12 000
Norvégia	49 000
Olaszország	22 000-től
Portugália	36 000-től
Románia	6 000-től

Spanyolország	27 000-ig
Svájc	19 000
Szlovákia	12 000
Szlovénia	25 000

Juhász Péter



**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**

1139 Budapest, Teve u. 41.  
www.csergo.hu

**13 EZER FÉLE  
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT  
ALKATRÉSZ  
OPELEKHEZ**

**TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY**

**10%  
SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)  
20%**

**(06-1) 330-0010  
(06-30)**

## Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



### Mercedes-Benz E 220 CDI

2004. 07. 21.  
15 909 km  
obszidiánfekete  
metál/antracit szövet,  
bőr kormány, bőr váltó-  
kar, CD rádió, osztot-  
tan dönthető hátsó  
üléstámla, 5 fok. auto-  
mata váltó, tempomat,  
klíma, (Euro4), elektr.  
behajtható külső tükrök,  
CD-cserélő a köz-  
zépső konzolban, „Elegance” kivitel

Ár: 8 990 000 Ft

### Mercedes-Benz E 220 CDI

2004. 09. 28.  
18 447 km  
brillantezüst metál/  
antracit szövet,  
bőr kormány, bőr váltó,  
osztottan dönthető hátsó  
üléstámla, 5 fokozatú  
automata váltó, tempomat,  
klíma, pohár-  
tartó, növelt üzem-  
anyagtartály, „Elegance” kivitel

Ár: 8 990 000 Ft

### Mazda 6 2,0 Sport TE

2005. 09. 22.  
25 000 km  
beige ezüst/szürke  
metálfény, klíma, auto-  
mata váltó

Ár: 4 790 000 Ft

### Chrysler PT Cruiser

2005. 12. 23.  
23 077 km  
kék/szövet,  
klíma, ABS, szervokor-  
mány, riasztó, közpon-  
tizár, elektromos ablak,  
magyarországi forga-  
lomba helyezés

Ár: 3 990 000 Ft

### Mercedes-Benz E 270 CDI T

2004. 12. 03.  
73 000 km  
ezüstszürke  
metál/„Paris” antracit  
szövet,  
parkolás- és tolatássegí-  
tő rendszer, sízák, osztot-  
tan dönthető hátsó  
üléstámla, 5 fokozatú  
automata nyomaték-  
váltó tempomattal,  
riasztóberendezés,  
klímaautomatika,  
Bi-Xenon fényszórók,  
„Elegance” kivitel

Ár: 8 900 000 Ft

### Mercedes-Benz E 200 CDI

2005. 04. 14.  
6 442 km  
ezüst metál/antracit  
szövet,  
parkolás és tolatássegí-  
tő rendszer, sízák, osztot-  
tan dönthető hátsó  
üléstámla, 5 fokozatú  
automata nyomaték-  
váltó tempomattal,  
dízel részecskeszűrő,  
elektromosan behajt-  
ható külső tükrök, ka-  
nyart bevilágító Bi Xenon  
fényszórók mosó-  
berendezéssel, fűtött  
szélvédőmosó berende-  
zés és fűvókák, növelt  
üzemanyagtartály,  
„Elegance” kivitel

Ár: 9 350 000 Ft

- ▶ Kevés kilométerrel.
- ▶ Kedvező lízinglehetőségek.
- ▶ Átvizsgált járművek.
- ▶ Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!



Mercedes-Benz

Pappas Auto Magyarország Kft., 1117 Budapest, Hunyadi J. út 6. • Tel.: 463 7400, fax: 463 7431

## VII. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ-KUPA

## BAJA, 2006

Szeptemberben ismét elérkezett a nagyon sokunk által várva várt bajai taxis kupa ideje. Ezen a már komoly hagyományokkal rendelkező tornán ragyogó időben, ideális körülmények között, kiváló hangu-

eldönthetik a további helyezéseket, játékkal. Nem volt kedvük...A háromszor fél óra még gyalogolva is sok, hát még ha ellenfél is van a pályán...

Talán a kupa története során először, nem volt veszekedés a csapatok között (csapaton belül igen, de az

más). A szervezők gondoskodtak különböző külön díjakról is. Például a legidősebb pályára lépő játékost is jutal-

részvevő nevében a tavalyi taxis torna után tragikusan elhunyt apukája emlékére. Ő volt a bajai taxizás megteremtője és nem mellesleg az eddigi foci-tornák lelkes segítője is. Emléke a következő bajai taxiskupák az ő nevét fogják viselni. A mérkőzések kezdete előtt egyperces gyász-szünettel emlékeztünk a tavaly még résztvevőként megszeretett, azóta fiatalon elhunyt szekszárdi kollégánkról, Osztermajer Gáborról is. Na de a mérkőzésekről is essen írás. A két csoport a következő volt.

**A csoport:**

Gemenc Taxi, Szekszárd

Hírös Taxi, Kecskemét

6X6 Taxi, Budapest

Termál Taxi, Békéscsaba

**B CSOPORT**

Súgó Taxi, Baja

Budapest Taxi, Budapest

Fótaxi, Budapest

Gabriel-Plusz Taxi, Szeged

A csoport felsorolása a selejtezők vég-eredményét is mutatja.

A párosítás a döntőbe jutásért:

Gemenc Taxi – Budapest Taxi	1-2
-----------------------------	-----

Súgó Taxi – Hírös Taxi	3-0
------------------------	-----

A 3.-4. Helyért vívott küzdelem eredménye:

Hírös Taxi – Gemenc Taxi	3-4
--------------------------	-----

A mérkőzésen csere nélkül felálló kecskeméti csapat 0-3-ról egyenlített ki, majd az utolsó 30 másodpercben öngólt rúgott a menteni szándékozó kecskeméti játékos. Az 1-2 helyért óriási csata folyt, melynek végeredménye:

Súgó Taxi–Budapest Taxi	6-1
-------------------------	-----

A döntő a műfüves pályán került megrendezésre a médiák érdeklődése közepette. A helyi csapatot meglepte az „öcsibácsi”



**A Budapest Taxi védelme**

latú, sportszerű mérkőzéseket vívtak a résztvevő csapatok. A meg- és felhívásra kilenc csapat nevezett, de ténylegesen sajnos csak nyolc érkezett meg. A szervezők szombaton már fáradtan fogadták a csapatokat, hiszen előző nap – vagyis pénteken – érkezett egy népes előcsapat. Mint a Formula 1-ben, „pályabejárásra”. Ennek következtében a helyi főszervező, NAGY ATTILA, szombat reggel úgy hitte, hogy legalább 16 csapat érkezett. Pedig csak erős duplán látástól szenvedett a reggel 4-ig tartó „pályabejárástól”. Viszont az éjszakai előszervezésbe befogott Fótaxi gárdája megkönnyeztette az edzőtábor. Ők ugyanis 12 kiló vöröshagymát pucoltak és daraboltak fel, segítve ezzel a szakácsok munkáját. A szombat esti eredményhirdetés utáni záró vacsorához közel 100 kiló pontyot főztek bajaiasan hallének. (De nem a Helénnek. Bocs!) Több csapat is lelkes szurkolótáborral érkezett. Ráadásul ezek a rajongók nők voltak és nem mellesleg meglehetősen szépek is, akikre azután a szervezők különleges feladatot bízta: ők választották ki a torna legjobbnak vélt játékosát. Szerintem viszont mást is néztek, nem csak a labdakezelést...

A sorsolást követően a nyolc csapatot két négyes csoportba osztottuk. A szabályok egyeztetése után eldöntöttük, hogy ezekből az első kettő jut tovább, majd „keresztbe játszással” döntik el az elődöntőbe, illetve a döntőbe jutás sorrendjét. Feljánlottuk, ha van kedvük és erejük, a többiek is



**A döntő után a Hírös csapat**

mazni kívánták. (Szerintem Sipeki Józsi csak ezért igazolt át a 6x6 Taxihoz. Bocs' Józsi!) A legjobb játékosnak Holló kollégát választották, a tornán újoncként induló szegedi Gabriel-Plusz Taxitól. A legjobb kapusnak a sérülés miatt „beugró” Lossó Gézát választották a kecskeméti Hírös Taxisok közül. A legjobb góllövő Nagy Zoli lett a bajai Súgó Taxitól. A legidősebb (mindössze 1.5 másodperce) pályára lépő játékos Sipeki Józsi volt a 6X6 Taxitól. Különdíjként „Futball Oszkárt” ajánlottak fel az újonc szegediek, amelyet a bajai Haász Tamás kapott.

Nagy Attila szervezőnek emlékéremet adott át Sipeki Józsi a 6x6 Taxi és minden



**A legidősebb játékos megpróbál elindulni**

által vezetett Budapest Taxi. Ők a félidőben meglepetésre még vezettek. És ha a helyiek nem nyertek volna, akkor jó pár évig ismét várhattak volna a kupa végleges elnyerésére. Ám a szerencse és a tudás (meg az erő) velük volt. Az



**A legjobb kapus**

lászlével, majd jó hangulatú és hangos estét okoztunk a bajai városiaknak is. Köszönjük ezúton is a hallé-áradatot ami igencsak jóra sikeredett.

Nem utolsósorban köszönjük a résztvevő csapatoknak amelyek pénzt, szabadidőt, energiát nem sajnálva,



**Csel a Thermál Taxi színeiben**

egyenlítő gól után 3 perc alatt eldöntötték a meccset. Megérdemelték a kupa immár végleges elnyerését (így most vásárolhatnak egy másik ugyanilyen szép kupát, hogy jövőre is legyen miért küzdeni).

Ezt, és a tisztálkodást követően jóízűen teleettük magunkat a verhetetlen ha-



**Akik a legjobb játékost kiválasztották**

részvételükkel emelték a rendezvény színvonalát. Jövőre is számítunk mindenki részvételére az új jelentkezők mellett, hogy egy-két egészségtelenül jó napot tudjunk eltölteni, a halászlé fővárosában és Nagy Attiláék vendégszeretetében. Tisztelettel köszöni a türelmet:

**LOSSÓ GÉZA,**  
az egyik okoskodó szervező

## LESZ NYUGDÍJUNK?

**Eltart valaki, vagy dolgoznod kell nyugdíjasként?**

A jelenlegi nyugdíjrendszer több szakértő egybehangzó véleménye szerint tarthatatlan. Az aktív keresők átlag 30%-a a minimálbér alapján fizeti a nyugdíjjarulékot (talán ezért született a minimum-jarulékalapról szóló jogszabály). A nyugdíjasok közel harmada nem öregségi nyugdíjas, hanem rokkantnyugdíjba menekült a munkanélküliség, vagy vállalkozóként a magas járuléktérhek elől. A jelek szerint a rokkantnyugdíj szabályainak nagymértékű szigorítása is várható.

A TB kassza csak állandó költségvetési támogatással tudja biztosítani a nyugdíjak kifizetését, a nyugdíj alapjai rogyadoznak. 10-12 éven belül a helyzet drámaira fordul, ha csak valami alapvető változás nem történik. A mai ötvenes korosztály – és ebben a szakmában sokan vagyunk ilyenek – komolyan el kell hogy töprengjen azon, miből fog megélni nyugdíjas éveiben.

A nagy ellátórendszerek reformerei már jelenleg is az öngondoskodást preferálják, azt látják a legjobb kivezető útnak a felosztó-kirovó rendszer által állított csapdából. A már ma is működő magánnyugdíjpénztárak mintájára egyéni számlán gyűjtött nyugdíjjarulékot tartanak helyes és követhető útnak. Legalábbis nagyobb részben, mint ahogy az most történik. Ha megtörténne ez az átállás, rengeteg előnye lenne: a nyugdíjak kifizetése nem lenne a mindenkori költségvetés helyzetének függvénye, és a költségvetés helyzete sem változna a folyó nyugdíjkifizetésektől függően. Akár az is elképzelhető lenne, hogy megszűnne a nyugdíjkorhatár fogalma: a járulékfizetők maguk dönthetnének el – biztosítás-matematikai számítások alapján – mikor változtatják járadékra az addig megtakarított összeget. Természetesen azért lennének határok: ha a befizetett összeg olyan alacsony, hogy a nyugdíjas még szociális segélyre szorulna 62 vagy 65 év alatt, akkor természetesen nem lehetne hozzájárulni.

Jelenleg a statisztikák szerint a magyar lakosságnak csak egyharmada készül nyugdíjas éveire valamifajta megtakarítással, és biztos vagyok benne, hogy ez az arány a taxisoknál még rosszabb. A legtöbben a biztosítás alapú öngondoskodási formát választják, vagy önkéntes nyugdíjpénztár, vagy életbiztosítás formájában. Ennél kevesebben választják a befektetéseket, gyaníthatóan leginkább befektetni való tőke hiányában... A ma 45 évnél idősebb korosztály legalább egyharmada nyugdíjazása után könnyen kerülhet nehéz anyagi körülmények közé: ez az a csoport amelynek nincsen semmilyen komolyabb megtakarítása, nem vesz részt az öngondoskodás formáiban és olyan alacsony a jövedelme vagy az olyan mértékben származik a szürkegazdaságból, hogy a nyugdíjuk valószínűleg nagyon alacsony lesz. Az ebbe a csoportba tartozók az átlagnál nagyobb arányban tervezik, hogy nyugdíj mellett is dolgozni fognak. A taxisok szinte kivétel nélkül mind ilyenek.

Van kiút? Szerintem igen. Az a vállalkozó, aki a fenti életkori kategóriába tartozik, tehát 45-55 éves, sokat tehet saját nyugodt nyugdíjas éve érdekében. A teendő egyszerű: máától kezdve minden hónapban, minden héten, minden nap tegyél el magadnak egy bizonyos összeget, amihez nem nyúlsz nyugdíjas éveid első napjaidig. Tedd félre ha jó napod volt, ha rossz. Tedd el akkor is, ha emiatt aznap nem veheted meg a söröd. A tőke már akár tíz év alatt is kedvező összegre hízik és a kamatos kamat is sokat lendít majd a dolgon. Nyugdíjas éveiben áldani fogod magad, hogy ezt megtetted...

**Az öreg székely a városi rokonoktól dobozos sört kap ajándékba. Előveszi a bicskáját, körbevágja a dobozt és megszizza a sört.**

**Mondja neki a rokon:**

**– Nem úgy kell azt, bátyám!**

**Majd megmutatja egy másik dobozon, hogy kell felbontani.**

**– Így csinálja, akinek nincs bicskája! – válaszolja a székely.**

# VÁLLALKOZÓI KÖZTERHEK

A minimum-járulékalap bevezetésének hatására egyre többen kezdenek el újra foglalkozni, vállalkozásuk jövedelmezőségével. A számítások megkönnyítése érdekében összefoglaltuk, hogy melyek azok a közterhek, amelyeket egy főfoglalkozású egyéni vállalkozónak fizetnie kell ahhoz, hogy vállalkozását szabályosan tudja működtetni. Az összegek és százalékok december 31-ig érvényesek, januártól néhány közteher emelkedik, és a minimálbér is 3000 forinttal több lesz a tervek szerint. Megjegyezzük, hogy összeállításunk az október 5-én rendelkezésünkre álló adatok és körülmények ismeretében készült.

Főállású egyéni vállalkozásban az alábbi közterhekkkel kell számolni.

## Tb-járulékok:

Nyugdíjjárulékra befizetendő 26,5%, amelyből:

- Vállalkozás által fizetendő nyugdíjbiztosítási járulék 18%
- Magánszemély által fizetendő nyugdíjjárulék 8,5% (magánnyugdíjpénztári tagság esetén 0,5%, és a magánnyugdíjpénztárba 8%)

Egészségbiztosításra befizetendő 17%, amelyből:

- Vállalkozás által fizetendő egészségbiztosítási járulék 11%
  - Magánszemély által fizetendő természetbeni egészségbiztosítási járulék 4%
  - Magánszemély által fizetendő pénzügyi egészségbiztosítási járulék 2%
- Tételes egészségügyi hozzájárulásra befizetendő: 1950 Ft

A járulékok alapja:

A tételesen adózó egyéni vállalkozó a vállalkozói kivét, az átalányadózó vállalkozó az átalányadó-alap, de havonta legalább 125 000 forint minimum járulékalap után fizeti meg az egészségbiztosítási járulékot és a nyugdíjjárulékot. Ha a tényleges vállalkozói kivét nem éri el a 125 000 Ft minimum járulékalapot, átalányadózonál az átalányadó-alapot, és a vállalkozás a tárgyhónapot követő hónap 12-ig nyilatkozatot adott be a 06T1031-es nyomtatványon, úgy tényleges vállalkozói kivét, de legalább a minimálbér után fizeti meg a társadalombiztosítási járulékot.

## Vállalkozói járulék:

Mértéke: 4%

Alapja az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem, a fentiek szerint.

## Személyi jövedelemadó:

A vállalkozói kivét után személyi jövedelemadót kell fizetni; azonban erre nem vonatkozik a minimum járulékalap szabálya, tehát ezt nem a 125 000 Ft után, hanem a vállalkozási kivét tényleges összege után kell fizetni, akkor is, ha ennél kevesebb, és a vállalkozó nem él bejelentéssel.

## Egyéni vállalkozók különadója:

Mértéke: 4%.

Alapja a vállalkozói bevételnek a vállalkozói költséget meghaladó része, átalányadó-soknál az átalányadó-alap. 2006. szeptember 1-től áll fenn ez az adókötelezettség, de fizetni majd az Szja-bevallás határidejében – legkésőbb 2007. február 15-ig – kell.

## Iparüzési adó:

Mértéke: 2%

Alapja az ún. korrigált nettó árbevétel, amely a bevétel anyagköltséggel csökkentett része. Az egyszerűsített adómegállapítást választók – jellemzően átalányadó-zók – esetében az átalányadó-alap 1,2-del szorzott összege. Ha a korrigált nettó árbevétel nem éri el a fővárosban – a 700 000 forintot, adót fizetni nem kell.

## Nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal...



Nagyon örülünk a városzerte található útburkolatcseréknek, de nem jó a sok helyen látható szervezetlenség! Például a fényképen látható II. kerületi Csalogány utcában az útburkolat csere után nagyon szépen felvették, hogyan kell parkolni. Igen ám, de közben kinnfejtették a „Megállni tilos” táblát!

Igaz, ez az ellentmondás csak egy pár napig volt látható, de ez nem vigasztalja azt az autóvezetőt, akinek éppen akkor bilincselték le az autóját, hiszen „Megállni tilos” tábla hatálya alatt parkolt.

Hasonló a helyzet a sebességkorlátozással is! A XI. kerületi Budaörsi úton az útburkolatcsere után még hetekig kint volt a 30 kilométeres sebességkorlátozó tábla! Vagy most október közepén az Üllői úton még

mindig ott vannak a sebességkorlátozó táblák, az I. kerületi Fő utcában meg már kihelyezték őket! Az Üllői úton már régen végeztek a munkálatokkal, a Fő utcában pedig – jelen sorok írásakor – még el sem kezdték. Az eredmény ugyanaz. Lehet jönni a sebességmérő autóknak, lehet dörzsölni a kezeket! Jó lenne összehangolni ezeket a munkálatokat napról napra, percről percre!

Amikor felfestik a parkolóhelyeket, akkor szereljük le a „Megállni tilos” jelzőtáblákat. Ha meg újra lehet „normális” tempóban autózni, akkor ne legyenek ott a sebességkorlátozó táblák!

Juhász Péter

- Foglalkozása?
- Postán dolgozom, leveleket pecsételek.
- Nem unalmas?
- Mindennap más a dátum!

Éjjel kettőkor zörögnek a székely ablakán. Kiszól:

- Ki a?
- Há' én, a szomszéd!
- Mi kö?
- Van zöd tentája?
- Nincs!

A szomszéd el, az atyafi meg megpróbál visszaaludni. Két óra múltán ismét zörögnek az ablakán:

- Ki a?
- Há' én, a szomszéd!

- Mi kö?
- Hoztam zöd tentát.

\*\*\*  
- Honnan tudod, hogy egy nő okosat fog mondani?  
- Úgy kezdí a mondatot, hogy „egyszer egy pasi azt mondta nekem...”

\*\*\*  
- Miért van a nőknek kisebb lábuk, mint a férfiaknak?  
- Ez az evolúció. Közlebb tudnak állni a mosogatóhoz.

\*\*\*  
- Hány férfi kell, hogy kinyisson egy üveg sört?  
- Egy sem. Nyitva kell lennie, mikor az asszony kihozza.

Több ponton is megújult

# Renault Thalia

A Renault 2006 szeptemberében a modell újabb változatát dobta piacra. Az autó elülső traktusa új, színre fényezett lökhárítókat kapott, míg a korábbi lökhárító védőszegélye kecsesebb sávnak adta át a helyét. Az új keretbe illesztett hűtőrács és a megújult, ködlámpákkal felszerelt orr-rész szintén a magas státusz benyomását erősíti.

Hátul az új Thalia magabiztosabb formájú lökhárítóval lett gazdagabb, míg a csomagtartó az új Renault emblémát viseli büszkén, a csomagtartó zárja a Renault logót ábrázolja, akárcsak a Lagunánál. Piacról és felszereltségi szinttől függően az új Thalia kapható a karosszéria színére fényezett oldalsó védőcsikkal, külső visszapillantó tükrökkel és kilincsekkel, melyek szintén az autó dinamizmusát hangsúlyozzák. Ezt erősíti továbbá a kétféle új, 14 colos díszár-

csa és az új, 14 colos, ötküllős könnyűfém keréktárcsa is.

Ezek a változások egybeesnek az új Thalia utasterén végzett számos stílusbeli és minőségbeli fejlesztéssel. Az utaster kifinomultabb, szebb kivitelű, és a magasabb kategóriájú autók minőségét idézi, elsősorban – piactól és verziótól függően – a bőrborítású kormánykeréknek és sebességváltókarnak, az új műszerfalnak és a Clio Campus-tól örökölt új ajtópaneleknek köszönhetően, melyek meghittebb, modernebb hangulatú



belsőteremtene.

A felszereltségi szint másik jellegzetessége a műszerfal két új grafikai eleme, melyek ezúttal fehér háttér előtt, könnyebben leolvasható formában jelennek meg. Az utaster új, világos és sötétszürke színekben pompázik, valamint új üléskárpitokat is kapott. A három felszereltségi szint (a magyar választékban Premiere, Expression és Prestige) további jellemzője, hogy három különböző üléskárpit választható: belépő szinten szürke „Astramix”-szal, a második szinten „Rythme Petit”-vel – kék árnyalatokkal –, végül a „Kota Rouge”-szal, amely, ahogyan elnevezése is elárulja, meleg és dinamikus hangulatot varázsol. Az új Thalia új metálfényezésekkel kapható: Olíva, Acélkék, Metilkék és Fehérbors.

A Renault úgy döntött, megmarad amellett a motorválaszték mellett, amely korábban a Thalia sikeréhez vezetett. A magyar piacra készülő Thaliákat 1,2 literes, 16 szelepes, 55kW-os (75 lóerős) vagy 1,4 literes, 16 szelepes, 72kW-os (98 lóerős) benzínmotor, illetve 1,5 literes (98 lóerős) dízelmotor hajtja.



**GÖRDÜLŐK2000**

**AUTÓMENTÉS  
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfatól szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsérült vagy kitörött kerekű gépjárművét (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).

**Balesetes taxi gépkocsikat** a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál **INGYENESEN (!)\***, a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!  
**24 órás telefonos ügyeletünk:**  
**+36 1 2900626, +36 1 2970252**  
**+36 70 3706890, +36 70 3706880**  
szállítást éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

\*45 napos opcióval, részletek az autómentés vezetőjénél

**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**

**SAP-ART Hiteles hírek:**

**SZABADFELHASZNÁLÁSÚ ÉS  
LAKÁSHITELEK (Támogatással is)**

Közel minden Mo.-i bankhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban. THM: 4,44%-tól (CHF) Akár **0%** közv. díjért. Ha hitelt szeretnél, v. családod ingatlan vásárol, feltétlen gyere el **ingyenes** tanácsadásra döntés előtt!

**Nem baj, ha**

nincs jövedelmed (legalábbis papíron), BAR listás vagy, nyugdíjas vagy (mert nincs lejárat korlát), problémás a felajánlott ingatlan, **APEH és egyéb végrehajtás sem akadály.**

**MIKROHITEL:** (támogatott Ft hitel)  
Nincs devizakockázat!(pl.: 3M Ft 5 év, össz. kamat 5 év alatt: 450.000 Ft)

**Bíró László, (volt)City 767**  
**SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ**  
Bp,1138 Esztergomi út 12.

**Tel/fax: 1-7893090; 70-3838767; 70-3162071; 30-5760361**

**sap-art@chello.hu**

**www.lendulet.hu/palyazatirok-pestm.**

Jó estét, személyit, jogosítványt, forgalmi kérek!

# Igazoltatási körkép

Magyarországon becslések szerint évente kétmillió igazoltatást végeznek a rendőrök. Ez azt jelenti, hogy statisztikailag minden ötödik állampogárra évente egyszer sor kerülhet.

A rendőr feladata során igazoltathatja azt, akinek a személyazonosságát valamely okból meg kell állapítania – ez áll a rendőrségi törvényben. A rendőr tehát utcán, szórakozóhelyen, egyéb nyilvános intézményben bárkit kötelezhet személyazonosságának igazolására. Ez azonban csak addig tarthat, amíg megállapítják személyazonosságát, vagy azt, hogy nem áll-e körözés alatt. Önmagunk igazolása kötelező, abban az esetben is, ha nem látjuk célját, ellenkező esetben a rendőr bekísérhet az őrre. Személyazonosságunk bizonyításra elfogadható az útlevél, a személyi igazolvány vagy akár egy jogosítvány. Lényeg, hogy az igazoló okmányban szerepelni kell fényképnek, névnek, születési helynek és időnek, saját kezű aláírásnak, állampolgárságnak, az okmány sorszámanak és érvényességi idejének. A rendőr megkérdezheti szóban is az adatokat és összevetheti az igazolványban szereplőkkel.

Abban az esetben, ha semmilyen igazolvány nincs kéznél, egy velünk lévő egyéb személy – aki viszont megfelelően képes magát igazolni – közlését is elfogadhatja a szerv. Az igazoltatásnál személyi adatainkat csak akkor jegyezheti fel magának a hatóság képviselője, ha erre további eljárás céljából szüksége van, például mert egy közlekedési balesetnek vagy bűncselekménynek tanúja voltunk.

Az intézkedést követően az állampolgárnak joga van megismerni az igazoltatás okát, kivéve abban az esetben, ha az a közbiztonságot veszélyezteti. Amennyiben az eljárás során panasz merül fel, az állampolgárnak jogában áll meg tudni a rendőr nevét és szolgálati helyét. Panasz általában nyolc napon belül tehető a felettes szerveknél.

A nem egyenruhás rendőr köteles magát szóban és szolgálati igazolványával is igazolni, kivéve ha ez az intézkedést veszélyezteti.

Az ellenőrzés további esete az igazoltatáson túl a ruházat, csomag és a jármű átvizsgálása. A rendőrnek erre is joga van, ha személyazonosság megállapításához szükségesnek tartja, vagy ha bűncselekmény, illetve szabálysértés gyanúja merül fel. A ruházatátvizsgálás azonban nem azonos a testi motozással, és a ruházatot is csak alapos gyanú esetén vizsgálhatja át. A motozás már a büntetőeljárás törvény hatálya alá esik, tehát csak abban az esetben alkalmazható, ha elkövetendő tárgy vagy bizonyíték van az igazoltatottnál. A motozás nem folytatható le a nyílt utcán, és a hivatali helyiségben is csak azonos nemű személy végezheti.

A gépkocsi átvizsgálása nem jelenti azt, hogy „szétszedhetik” az autót, pusztán a csomagtartóba és az utasterbe tekinthetnek be az intézkedő rendőrök. A gépjármű teteles átkutatása csak alapos gyanú fennállása esetén történhet meg.

Az igazoltatások hatékonyságára és elfogadottságára vonatkozó közvélemény-kutatási

adatok alapján a lakosság többsége hatékony és indokolt intézkedésnek tartja az igazoltatást, pártolják a rendőrségi szigorot olyannyira, hogy az általános rendőri munkavégzéssel kapcsolatban felmerülő elégedetlenség okaként legtöbbször a rendőri fellépés erélytelenségét és a rendőri jelenlét hiányát jelölték meg...

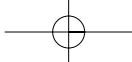
## Vadászati tanácsok az őszi idényre

*E tárgyban említett vad, a puna minden veszélyessége ellenére nagyon kedves és becses állatka. Forró égöv alatt, dombos, szakadékos helyen él. Fiatal korában egy kis forrás tövében lapul, később bozót nő körülötte. A puna kifejlődési ideje 15-18 év. Alakjáról a tudósok nem tudnak megegyezni, mert szem csak ritkán látja, olyan rejtetten él. Szőrméje különböző színű lehet: világos, vagy sötét, szőke, barna, esetleg vörös. A fekete puna a legvérmesebb. Az ápolt punának sajtás illata van. A kifejlett példányok néha vért köpnek, ilyenkor vadászati tilalom van rá. Egyébként természete odaadó. Kizárólag húsevő. Bár fogazata nem fejlődött ki, a csontkeménységű húst szereti. Ha hozzájut, boldog, lélegzete eláll, levegő után kapkod, néha harap. A puna igen elterjedt, értékes állatka.*

*Szegény és gazdag egyforma hévvel vadászik rá. A szegények vagyoni helyzetüknél fogva csak egy punát tartanak, és lövöldözgetik tehetségük szerint. Egyesek külön erre a célra berendezett puna-lövöldébe járnak, ahol belépődíjat fizetnek. A puna vadászata igen veszélyes sport, ezért óvatos vadászok gumipáncéllal védekeznek. A punának egy-két lövés meg se kottyán, ellentétben a többi ragadozóval, sőt élvezettel túri. A puska láttán nem menekül el, azt bevárja és le is fekszik előtte. Különösen kedveli a nagy kaliberű löfegyvert. A punát nem lesből, hanem egészen közelről lövik. Legmegszokottabb a fekvő helyzetből való lövés. Az állva lövést is gyakorolják, de nem különösebben ajánlatos, mert a vadász lába hamar elfárad. Fiatal vadászok ismétlőpuskát használnak, nem ritka esetleg egy alkalommal a három-négy lövés sem. Idősebb sporttársak már egy, maximum két lövéssel beérik. Előregedett vadászok annyira megbarátkoznak a punával, hogy már nem is lövnek rá, csak cirógatják, nyalják, falják.*

## Az élet 4 szakasza





# Foglaltak a taxiállomások!

*Kommentár nélkül nézzük a budapesti taxiállomásokról készült fényképeket. Jelentős részüket továbbra sem lehet használni! Hiába adtak át a belvárosban néhány drozdot, mindegyiket civil autók foglalják el!* **Tóth Tibor**



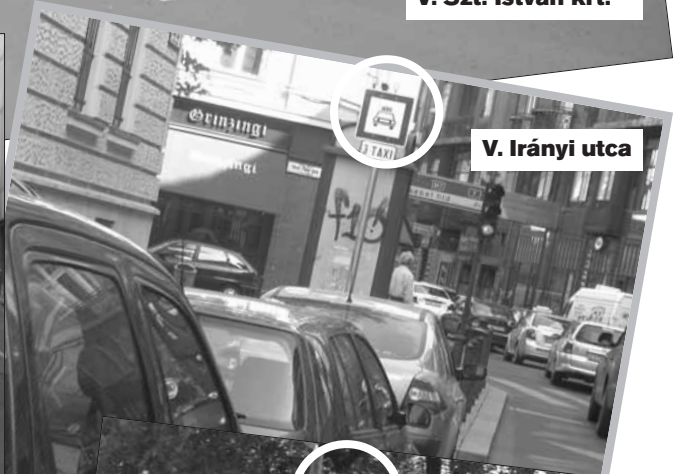
**I. Ostrom utca**



**V. Szt. István krt.**



**V. Petőfi Sándor utca**



**V. Irányi utca**



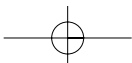
**V. Bécsi utca**



**VIII. József körút**



**XVIII. 1. repülőtér**





A K H T . T Á J É K Ö Z T A T Ó J A

## Új taxiállomások az V. kerületben

A Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság részéről tájékoztatom az érintetteket, hogy a főváros V. kerületében megkezdődött tizenegy új taxiállomás építése, a Belváros-Lipótvárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületeken. Ugyanitt szeptember folyamán várhatóan további hét droszt készül majd el, ugyanis összesen tizennyolc állomáson, hatvanhárom férőhely létesítésére mutatott fogadóképiséget a helyi Polgármesteri Hivatal Műszaki Osztálya.

A táblák kihelyezése és az útburkolati jelek felfestése azokon a helyeken kezdődhet meg, amelyekre vonatkozóan valamennyi engedély rendelkezésre áll. Az említett hét taxiállomás esetében még várni kell, – remélhetően csupán egy-két hetet – az illetékes szakbizottság hozzájárulására.

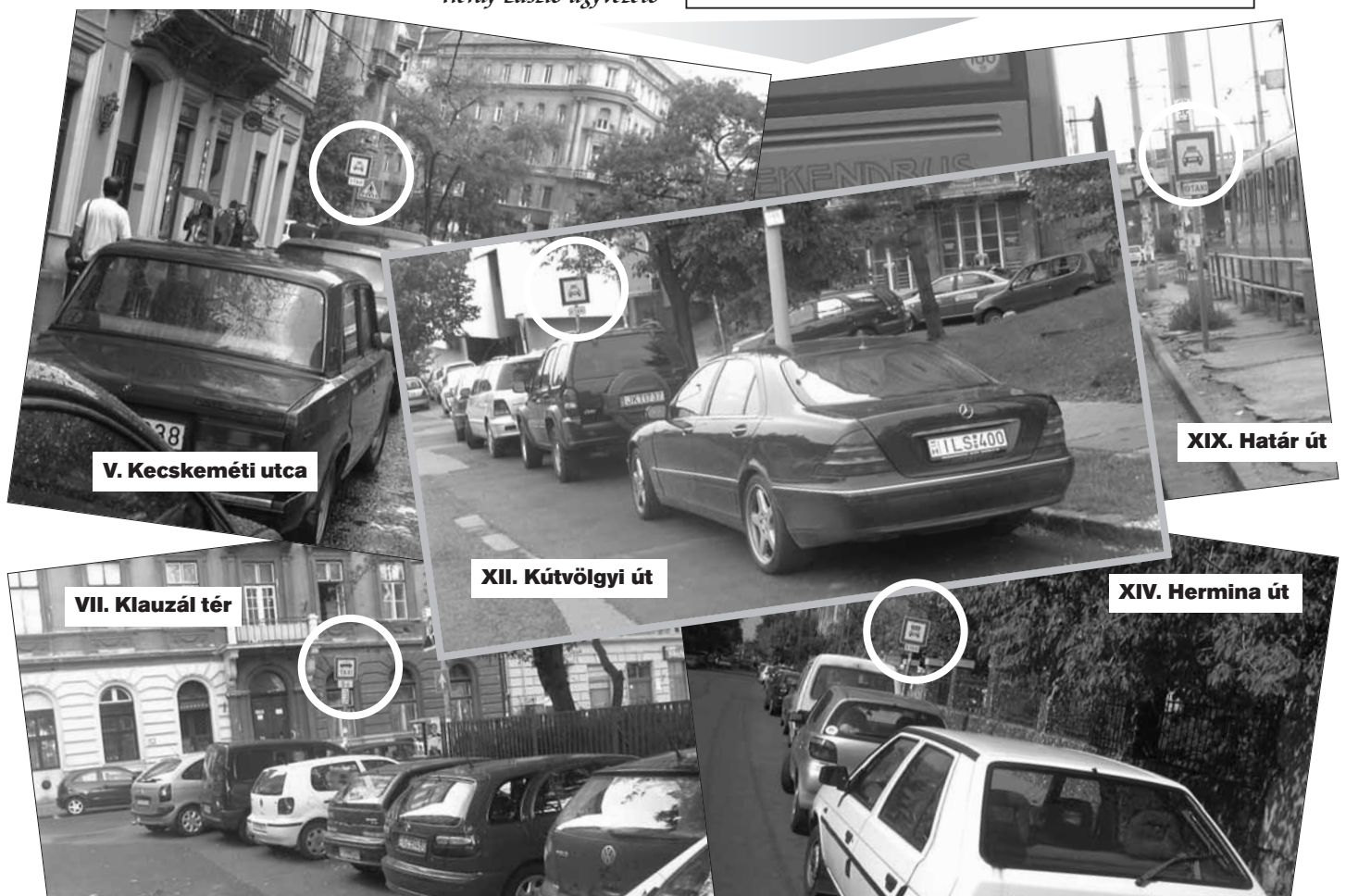
Köztudomású, hogy fenti témában, a Belváros-Lipótvárosi Önkormányzattal több mint hat esztendőn keresztül folytak a tárgyalások, egyeztetések. Időközben Budapest területén kiépült a hálózat, az V. kerület mégis részlegesen fehér foltnak számított, hiszen itt csak fővárosi tulajdonú területen épülhettek taxiállomások.

A kissé megkésett „hiánypótlás” révén, a taxiszolgáltatás szempontjából legfrekvenciáltabb kerületben, összesen immár harminchárom droszton, százhuszonhat férőhelyet vehetnek igénybe a taxis vállalkozók. Ennek alapján elmondható, hogy ez a szűk belvárosi kerület rendelkezik majd rövidesen az így háromszázharminc taxiállomásra bővülő fővárosi hálózatnak pontosan tíz százalékával. A változás eredményeként Budapesten, egy időben ezeröttszázöt taxigépkocsi várakozhat utasra, a drosztrendelet alapján kialakított, illetve biztosított beálló helyen.

Héray László ügyvezető

## Kerületi tulajdonú taxiállomások a Belváros-Lipótvárosban

05-01	Podmaniczky F. tér	4 férőhely
05-02	Petőfi Sándor u. 12-14.	5 férőhely
05-05	Szabadság tér 16.	3 férőhely
05-07	Kecskeméti u. 1-3.	3 férőhely
05-09	Bécsi u. 4.	3 férőhely
05-11	Irányi u. 16.	3 férőhely
05-12	Apáczai Cs. J. u. 2.	4 férőhely
05-19	Kecskeméti u. 19.	3 férőhely
05-23	Apáczai Cs. J. u. 9.	5 férőhely
05-24	Hold u. 21.	5 férőhely
05-26	Semmelweis u. 2.	3 férőhely
11 taxiállomás		41 férőhely
05-08	Szervita tér	3 férőhely
05-13	Vigadó tér	2 férőhely
05-21	Belgrád rkp. 2.	3 férőhely
05-22	Szabadság tér TV old.	3 férőhely
05-34	Harmincad u.	4 férőhely
05-35	Dorottya u. 1.	3 férőhely
05-36	Szabadság tér 8.	4 férőhely
7 taxiállomás		22 férőhely
<b>Összesen:</b>		<b>18 taxiállomás</b>



V. Kecskeméti utca

XIX. Határ út

VII. Klauzál tér

XII. Kútvölgyi út

XIV. Hermina út

## Az Ostrom utcai taxiállomásról



**Ahogy az várható volt, a sáron, bozótan, bokrokon törtetnek át az utasok, mielőtt beülnek a taxiba. Boldog lehet a taxis...**

# GPS

**MITAC MIO**  
180 | P350 | P550

**2 év garanciával**

iGO térképszoftverrel is

**hihetetlen áron!**

CITY 146  
**06-70-38-38-146**

# NAVIGÁCIÓ

### A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése „Autópálya vége”. A táblát elhagyva már egy új táblával („Autóút” vagy „Főútvonal”) megjelölt úton fogunk haladni. Tehát a taxi sebességét már a tábla elérése előtt kell mérsékelni a másik úton megengedett értékre.

**2. Helyes a „B” válasz.** Lakott területen kívüli mellékútvonalon a veszélyt jelző tábla és a veszély helye között a távolság 150–250 méter.

**3. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Várakozási övezet (zóna) vége”. Természetesen az övezeten kívül sem tilos a várakozás, ha más közúti jelzésből vagy valamelyik várakozást tiltó szabályból az nem következik.

**4. Helyes a „B” válasz.** A „Sebességkorlátozás” tábla hatálya általában a következő útkereszteződés kezdetéig tart.

**5. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Kőomlás”.

**6. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Lakó-pihenő övezet”. Az ilyen helyen a taxi sebessége nem haladhatja meg a 20 km/h-t.

**7. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Kötelező megállás”.

**8. Helyes a „B” válasz.** Az út vagy közmű építésére, fenntartására, illetőleg tisztítására szolgáló jármű 22 és 6 óra között – a megfelelő biztonsági intézkedések megtétele mellett, legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet az osztott

pályás út bal oldali úttestjén a menetiránnyal szemben, ha ez a munka végzése érdekében elkerülhetetlen. Azonban ilyen az esetben sem veszélyeztetheti a személy- és vagyonbiztonságot és a forgalmat lényegesen nem akadályozhatja.

**9. Helyes a „C” válasz.** Az autóbusz-forgalmi sávban való közlekedés csupán megengedett a taxi számára, de sohasem kötelező.

**10. Helyes az „A” válasz.** A taxi sebességét hirtelen fékezéssel csökkenteni abban az esetben szabad, ha ezt a személy- vagy vagyonbiztonság megóvása szükségessé teszi.

**11. Helyes a „B” válasz.** Járművel az úttesten kell közlekedni.

**12. Helyes a „B” válasz.** Az előzést csak akkor kell irányjelzővel jelezni, ha a manőver irányváltoztatással is együtt jár.

**13. Helyes a „B” válasz.** A forgalmi sávokat – a gyorsabb előrehaladás érdekében – kis távolságon belül ismételtelen nem szabad változtatni.

**14. Helyes a „C” válasz.** Az ábrán látható egyenrangú utak kereszteződésében elsőként a jobbra kanyarodó „A” jelű személygépkocsi, majd másodikként a „B” jelű gépkocsi folytathatja az útját. Utolsó lesz a balra kanyarodó lassú jármű, mert elsőbbségadásra kötelezett a szemből érkező és egyenesen haladó „B” jelű személygépkocsinak.

### BÚCSÚZUNK

Megrendülten és fájdalommal tudatjuk, hogy életének 52. évében elhunyt

**Hegedűs László (Turul 36.)**

Hónapokig harcolt a gyilkos kör ellen, amely végül őt 2006. október 1. éjszakáján a győri kórházban utolérte.

1989-től Turul taxis Tatabányán. Példamutató családapa és kiváló kolléga távozott tőlünk.

Emlékét örökké őrizzük!



*A Turul Taxi kollektívája*

### Búcsúzunk!



**Kemencés György URH 29.**

ami csak a fuvarozásban eltöltött időt jelenti, hiszen az életkorodból még nem következik egyenesen ez a minősítés. Korán elmentél. Nagyon korán. Elhallgatnánk még a poénjaidat napestig. De nincs tovább. Már csak az emlékedből, a veled kapcsolatos élményekből tudunk táplálkozni. Van belőlük bőven. Szerencsére sok történetet hagytál magad után. Hiánnyal egy újabb seb keletkezett a City Taxin, amit nem nagyon lehet begyógyítani. Enyhíteni csupán azzal lehet majd, hogy emlékedet itt őrizzük továbbra is magunk között nap mint nap, hiszen minden porcikáddal te is részese voltál a City Taxinak. Végleg kikapcsoltad az URH-t, hiszen az égi droszton már nincs rá szükség. Ott már nem szólítják meg a sorelsőt.

A családodnak sok erőt és egészséget kívánunk a hiányod elviseléséhez.

*Nyugodj békében, Gyuri!*