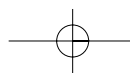




XVII. évf. 7. sz.

2007.

Július



TARTALOM

Csökkent az átlagos fuvartavolság	4.
Gondolkodjunk!	5.
Central European Taxi Forum, Wien, 2007. június 1-2.	6.
Pisztollyal vett elégtételt a török	10.
Jogszabály-figyelő	11.
Hasznos útravalók a nyári utazásra	12.
Sebességkorlátozások az osztrák autópályákon	16.
GPS-eszközök az autóban	17.
Tudod vagy tippelsz?	21.
Fótaxi Taxis Nap 2007	22.
A BTI kínálata	24.
Gáz a Škodákban	28.
A szabályok és az ő betartásuk	31.
Rövid fuvar, rossz irányba	33.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	34.
Ezüstérmes a 6x6 Taxi	37.
Találtunk egy verset	39.
Morfondáriák	40.
Adóügyi közlemények és információk	44.
Küldj egy receptet!	45.
C-Crosser	46.

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

Tarijaemelésre várva

A nyáron már biztosan nem emeli a Fővárosi Közgyűlés a maximált taxi tarifa felső határát. Sőt, az sem biztos, hogy erre az ősszel egyáltalán sor kerül. Ugyan- is a nyár elején lezajlott egyeztetési folyamatban kiderült, az egyik hatóság egy- általán nem ért egyet az alacsony kihasználtsággal dolgozó taxik tarifájának emelésével. Így majd jön ősszel az újabb egyeztetés, nagyon bizonytalan kimene- ttel. Tehát a bevételek tarijaemeléssel történő növelésére egyelőre nem sok az esély. Erre azonban van más mód is.

Mielőtt ez az írás elkezdődne, érdemes né- hány alaptételt rögzíteni. A legelső: a taxi- zás üzleti célú vállalkozás. Ezt, gondolom, nem vitatja senki. Vagyis a tevékenység cél- ja a haszonszerzés, a minél magasabb be- vétel elérése a lehető legalacsonyabb köl- ségráfordítással. A másik nehezen vitatható állítás, hogy ennek a célnak elérése – igencsak leegyszerűsített megközelítéssel – legalább kétféle módon lehetséges. Nézzük a két legegyszerűbb módot: az egyik a fu- vardíjak emelése, a másik a különféle köl- ségek csökkentése. Természetesen a legjobb megoldás a kettő kombinációja lenne, de ne álmodozunk. Az előbbi csak úgy hozna kézzelfogható eredményt, ha az áremelést nem követné jelentősebb fuvarszám-csök- kenés. Am ezzel a kérdéssel úgy tűnik megint nem érdemes foglalkozni, mert a fővárosban ismételten parkoló pályára ke- rült a maximált tarifa felső határának eme- lése, vidéken pedig – a fizetőképes kereslet hiánya miatt – szóba sem jöhet az áreme- lés. Pedig ott többnyire szabadárás a taxi- zás, vagyis nincs felső korlát. Marad a má- sodik alternatíva, a költségek csökkentése. E kérdés is igen sokféleképpen közelíthető meg. Hosszú ideig „működött” a takaré- kosságnak az a módja, mely a különféle adók, járulékok be nem fizetésére alapult. (Majd csak lesz valahogy, ha kérdezik, akkor a nagy pénzéből élek stb. Ismerős, nem?) Ettől ma már mindenkit óva intünk! E lap hasábjain szinte havonta figyelmeztetjük olvasóinkat az egyre szaporodó adóvizsgá- latokra, ellenőrzésekre, melyek bizony egy- re inkább „lényegretörők” és egyre inkább figyelembe veszik a szakmai sajátosságokat is. Remélem, ez az állítás konkrétumok említése nélkül is érthető. Akit pedig meg- fognak, annak lehet, hogy a büntetésre rá- megy majd az eddig megspórolt adón kí- vül a jövője is. Mindenkinek érdemes tehát egy kicsit átgondolni a következőkben kö- vetendő stratégiát.

Marad tehát az „üzemeltetési” költségek lefaragása. Például a sokszor emlegetett „guruló” javításával nagyon komoly mér- tékben változtatható a hatékonysági muta- tó, vagyis növelhető az egy „összes” kilo- méterre eső bevétel. Ma a fővárosban a ta- xik kihasználtsága általában nem éri el az 40%-ot sem! Gondoljuk csak végig: reggel üresen megy az autó az első bázisig, majd még mindig üresen a felvett címig. Ezt kö- vetően az utas ugyan fizeti a megtett utat,

ám a bázisra már többnyire megint üresen megy vissza a taxi. Sőt, a következő címre szintén saját költségen jut el a kolléga. A munka közben intézett ügyekért megtett távolság sincs ingyen, azt is az utas fizeti végső soron. Nos, ebből adódik, hogy a ta- xik többségének kihasználtsága jó, ha 40% körül van. Ami – lássuk be – nem nagyon segíti a hatékony, gazdaságos működést. Csak hogy legyen összehasonlítási alap: ko- rábban a Fótaxinál 65% alatti gurulónál páros lábbal rúgták ki a taxist, pedig az egy állami vállalat volt, ami a „közösből” mű- ködött. Prémiumot csak ennél is jobb telje- sítményért fizettek. E téren tehát lenne mit javítani. Ehhez viszont a meglévő drosz- tokat ki kellene használni (drosztelső rend- szerű címkidás), és bizony valamilyen – a nyugati országokban immár évtizedes múlttal rendelkező – korszerű címkidó rendszerre is szükség lenne már végre. Ezek együttes használata a leg gazdaságosabb címhez jutást biztosítaná, persze minden- kinek, nem csak a nagypályásoknak. Ezért aztán a hangadók ezt a kérdést szinte min- denhol azonnal leszavazzák. Tehetik, mert bár ennek ellenkezőjéről hallani, de azért a cégeknél ezt tényleg a taxisok döntik el, (le)szavazással. Erről szintén sokszor esett szó e lapban. Sajnos tapasztalataink szerint

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
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

Tendencia vagy pechszeria?

Csökken az átlagos fuvertávolság

Évekkel ezelőtt olvastam a Taxisok Világa újságban egy érdekes összeállítást a fuvarok átlagos hosszúságáról. Akkor – ha jól emlékszem – 7, 4 kilométer volt egy átlagos fuvar itt Budapesten. Kíváncsiságból én is figyeltem a fuvarok hosszát heteken keresztül. 323 utas természetesen nem statisztikai adat, de mindenképpen érdekes információ.

A fuvarok hossza csak a kérdés egyik oldala. A másik kérdéskör, mennyi van ezekből összesen. Tehát egy várost összegezve. Ezt az adatot nyilvánvalóan senki sem tudja. Nem mehetünk oda egy taxishoz, „Hé, komám, ma mennyi utasod volt?”, „Honnan tetszett gyünni, az adóhivataltól?” Persze megkérdezhetnénk a taxitársaságokat is, hogy nekik hány fuvarjuk van naponta, és hány fuvar „esik” egy gépészre?

De ezek az adatok minden társaságnál „bizalmasak”, és amúgy is nehezen követhetőek. Mert akkor figyelni kell (kellene) a kihelyezett rádiókat, a mozgó diszpécserok fuvarrendeléseit is! Marad az átlagszámítás. Az én esetemben – 2007 májusában – 6,5 kilométer volt a fuvarok átlagos hossza. Azaz több mint egy

kilométerrel rövidebbek a fuvarok, mint néhány évvel ezelőtt!

Érdekes a fuvarok eloszlása is. Én önkényesen (nem tudományosan) négy kategóriát különböztetek meg. 1000 forintig (3 kilométerig) „karcsúnak” tartok egy fuvert. 2000 forintig (7 kilométerig) „elfogadható” a „löket”. 4000 forintos „kanyar”-ig (16 kilométerig) „ez már döfi!” 4000 forint felett „enyém a világ!” 16 kilométer felett...

A 323 utasból 106 nem ment a taximmal 3 kilométert. 124 utas esetében éppen megközelítettük a 2000 forintot. Magyarul ez a két réteg teszi ki a taxizás kétharmad részét! 69 fuvar közelítette meg a 4000 forintot, és mindössze 23 utas ment többet, mint 16 kilométer. Ez általában a repülőteret jelentette.

Ez egy szomorú jelentés, és rám nézve kristálytisza, a valóságon nyugvó adathalmaz. Ennyit változott az életem (életünk) néhány év alatt. És ha a tendencia folytatódik, a legközelebbi beszámoló már csak 5 kilométeres átlagfuvarról szólnak...

Mészáros Szabolcs

a gazdaságosság javításához elengedhetetlen – elismerem, kissé bonyolult számításkkal alátámasztott – érveinket bizony sokan nem értették meg. A fajlagos tarifa, a határsebesség, a kihasználtság és a rezsikilométer fogalma önmagában sem egyszerű kérdés, ugyanakkor ahhoz, hogy a saját gazdasági mutatóinkat érdemlegesen javítani tudjuk, még ezek egymásra hatását is alaposan vizsgálni kellene. Anélkül, hogy a részletekbe most belemennénk, legyen elég néhány figyelemfelkeltő adat, komolyabb számítások nélkül, tényleg csak a példa kedvéért. Tehát vegyünk egy 7 kilométeres fuvert, 5 perc kegyegéssel. Ebből egy átlagos fővárosi kedvezményes tarifával durván 250 Ft-os fajlagos kilométerdíjat lehet kiszámolni. Vagyis, ha az utas – mondjuk – egy 7 kilométeres útért 1750 Ft-ot fizet, akkor ezt visszaosztjuk a megtett távval – vagyis 7-tel – így kapjuk meg a 250 Ft-ot egy kilométerre vetítve. (A számítás kissé leegyszerűsített, ám a számok valóságközeliek.) Amennyiben 65%-os kihasználtságot vennénk alapul, mint az előbb említett régi főtaxis időkben, arra jutnánk, hogy ebből egy „összes” kilométerre már csak 162,5 forint jutna. Ugyanakkor 40%-ra engedve a kihasználtságot rájövünk, hogy így már csak 100 forint körüli összeget keresünk „összes” kilométerenként, a többi bizony elautózzuk. Ami pedig a felvetett problémában a leglényegesebb: körülbelül 70-100 Ft-ra jön ki ma egy átlagos taxi rezsikilométerre! Ez nagyon fontos adat ahhoz, hogy megértsük, miért is rokkan bele annyi taxis a napi robotba? Ha ugyanis többet megy, mint korábban, de a kihasználtsága valamilyen módon nem javul, akkor is csak kb. 100 forintot termel egy „össz-

szes” kilométerre vetítve, ami továbbra is megegyezik nagyjából majd a rezszi összegével. Vagyis bármilyen furcsa is kimondani, de bizony szinte semmivel többet nem keres azzal, ha többet dolgozik. Ennyit ugyanis hosszú távon el is költ az autójára. A legnagyobb csapda abban van, hogy ez azonnal nem látszik! A nap végén még keveset látszik a bevétel, amit a kollégák túlnyomó többsége el is költ. A gond hosszú távon úgy jelentkezik, „dolgozom annyit, mint az állat, mégsem jutok semmire”, ugye ismerős? Hát bizony ez többnyire abból adódik, hogy az a 100 forint körüli összeg, ami a fenti számításból bevételként összejön, az évek alatt el is megy az autóra. Az egyéb dolgokra, mint adó tb., nyugdíj és a fizetés ebből nem nagyon futja. Trükkökkel sem. Erre csak annak a fránya gurulónak a javításával lenne lehetőség. Meg persze az alapdíj vagy a tarifa emelésével, de erre kevés az esély, mint azt már említettük. De térjünk vissza a számításához. A különbség tehát több mint 60 forint kilométerenként. Anélkül, hogy árat emeltünk volna. Szigorúan csak a hatékonyság 25%-os növelésével, vagyis egy kicsit kevesebb gurulással. Ezt már csak tovább kell szorozni: napi 150 kilométer esetén a bevétel-növekedés több mint 9000 Ft. 26 munkanappal számol-

va havonta ez már közel 250 000 Ft-ot, vagyis közel évi 3 milliót hozna a konyhára! Ez pedig egészen elképesztő eredmény, nem? A számokat mindenki „átírhatja” saját maga számára, én csak egy lehetséges verziót érzékeltettem. Ha magasabb a fajlagos tarifa, mint 250 Ft/km, vagy jobb a guruló, mint a példában említett 40%, természetesen az eredmény is javul valamit. De a nagyságrendek nem nagyon változnak. Valószínűleg nem volt véletlen, hogy a korábbi állami cégnél a Fótaxinál, vagy a gebines jelleggel működő Volán Taxinál nem engedték a felesleges gurulgatást. Ezt csak az tehette meg, aki sokat kegyegett. Vagyis anélkül, hogy az autó ment volna, pénztermelt, amit később következmények nélkül el lehetett gurulni, de csak egy határon belül. Ma ilyen fék nincs a taxisoknál beépítve. Évente az így kidobott pénz egy kisebb-nagyobb autó ára, ám a megoldás a taxisoknak jól láthatóan nem kell. Inkább marad a megszokott kályhataxizás, sokkal rosszabb hatásokkal, nem egy esetben már veszteséggel. Ki érti ezt?

Nézzünk más megoldást a költségek csökkentésére. Lehetőség van az üzemanyag fordított kiadások lefaragására is.

Költségeid

Többször foglalkoztunk már e hasábon a taxisok költségeinek nagyságrendjével és megoszlásával. Ezúttal csak emlékeztetőként szerepeltetünk egy rövid felsorolást:

Állandó költségek: a futott kilométerektől független, az eltelt idővel arányos költségeid. Ide tartozik:

- kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás, esetleg casco
- teljesítmény-adó (régiben súlyadó)
- taxitársasági tagdíj
- minimálbérhez kötődő járulékok
- amortizáció idővel arányos része
- műszaki vizsga díja
- taxióra-hitelesítés díja
- drosztdíj
- adminisztráció (könyvelési díj, illetékek stb.)

Változó költségek, a megtett kilométereid arányában növekednek

- üzemanyagköltség
- szervizköltség (gumi, aksi, olajcsere, javítások stb.)
- amortizáció megtett kilométerekkel arányos része

Nézzünk egy számítási példát, persze annak a fenntartásával, hogy sem átlagos taxis, sem átlagos taxiautó nem létezik, ezért az adatok csak „tájékoztató jellegűek”.

A kilométer-teljesítménnyel arányos költségek összege tehát 62 forint. Amennyiben napi 150 kilométerrel és 26 munkanappal számolsz, az állandó költségek mértéke (124.318 Ft) kilométerenként (26x150km=3900km) közel 32 forintot tesz ki. Ez a kilométerenkénti összesen 94 forint

Ez is egy (esetleg további) lehetőség, amit elérhetünk például az alacsonyabb fogyasztású dízelautók vásárlásával, illetve a PB-gázzal hajtott autók üzembe állításával. Ez utóbbira ma már sok kereskedő (pl.: Chevrolet, Opel), illetőleg egy importőr (Skoda) is nyújt megfelelő színvonalú lehetőséget. Sőt, a már meglévő autókat – a Prímagáz Hungária Zrt. által e lapban is hirdetett „Príma Taxi” akció keretein belül – részletfizetésre is fel lehet szerelni modern, minden igényt kielégítő gázzal. Ez esetben is érdemes egy kicsit számolni. Amennyiben autónk benzinből mondjuk 8 litert fogyaszt a városban, úgy egy kilométert (290 Ft-os benzinnel számolva) 23.2 forintért teszünk meg. Kizárólag az üzemanyagot számolom, nehogy valaki elfelejtse: a rezsiköltség, melyben a gépjárműre fordított minden összegnek szerepelnie kell, ennél természetesen jóval magasabb! Amennyiben „elgázosított” autót veszünk, úgy a fogyasztásunk kicsit magasabb lesz. Ez az autó típusától, a motor állapotától függ leginkább, de átlagosan 15-20%-kal érdemes többet számolni. Az APEH 1.2-es szorzót ad meg, számoljunk mi is ezzel. Tehát ha benzinből 8 litert fogyaszt az autónk, úgy gázból kb. 9,6 litert, kerekítve 10 litert „eszik” majd. Viszont más áron. 165 forintos gázzal számolva kiderül: egy kilométer így csak 16.5 forintunkba kerül. Az adatokat 150 kilométerre vetítve a következő eredményt kapjuk: benzines autótól 8 literes fogyasztás esetén 3480 forintot költünk naponta, míg ugyanez gázos autónál csak 2475 forintunkba kerül. A megtakarítás tehát naponta – a 150 km-es távval számolva – 1000 forint. 26 munkanappal számolva 26 000. Vagyis az átlagos autótörlesztő-részlet, vagy

Gondolkodjunk!

Sorban mennek el 50 év körüli kollégáink. A nekrológokat ti is olvashatjátok e lapban újra és újra. Legtöbbször hirtelen, váratlan módon ragad el a halál, de sokakat egy hosszán tartó betegség visz el. A legmegdöbbentőbb azonban, hogy jó néhányan önkéntesültek véget életüknek és ezzel együtt – úgy gondolják – problémáiknak is. Arra, hogy a családnak, a barátoknak mit hagynak hátra, nem gondolnak már az ilyen „megoldást” választók...

Talán érdemes egy kicsit elgondolkodni ezen, mi az, ami idáig viszi az alapvetően élni szerető embereket? A leggyakoribb ok az öngyilkosságra az anyagi összeomlás. Gondolkodjunk! Az előző rendszerben az „állam bácsi” gondoskodott mindenről. Alánk tette például az autót, ha az elromlott, megjavította. Cserébe adott egy kis fizetést, mi meg kaptuk még a juttot. Meg hát ügyeskedtünk, ahogy tudtuk... De ennek – ma már jól látszik – vége! Vállalkozók lettünk. Pontos számot senki sem tud, de úgy tűnik, ma a taxisok nagyobb része / kényszer! / vállalkozó, kisebb része pedig alkalmazott. És itt kell nagyon észnél lenni! Gondolkodjunk azon, hogy mire is vállalkozunk! Megdöbbenve hallok a 10 évre (!) kihozott, havi 60-80 ezer forintos törlesztési részlettel terhelt autóról! 10 év! Mi lesz egy autóból 10 év múlva? Közben szervizelni kell őket, és fizetni az adókat, a társadalombiztosítást, az autóbiztosítást, a taxitársaság díját, a taxiállomás díját, a súlyadót, az iparűzési adót, a forgalmi adót, meg még nagyon sok „házi” kiadást. A villanyt, a gázt, a közös költséget, az esetleges lakástörlesztést, a gyerekek ruháit, és még ki tudná felsorolni mi mindent? Ez alatt a tíz év alatt nem lehetünk betegek, nem mehetünk hosszabb időre (egyfolytában két hétre sem) szabadságra, tíz évig nem törhetik össze az autónkat! Mert bármelyik esetben szinte azonnal megindul a taxis „lefelé”! „Áthidaló” kölcsönöket vesz fel, hogy abból fizethesse a napi kiadásokat. Aztán kölcsönöket vesz fel, hogy törlesse az előző kölcsönöket!

És innen már általában nincs megállás a lejtőn. Egyetlen megoldás van: Előre gondoljuk, át mire is vállalkozunk, mi az ésszerű és mi az ami nem! Sok amerikai íróasztalán ott a kis tábla: „THINK!”. Gondolkodni! Képzletben mi is helyezzük ki a műszerfalra a magunk figyelemztetését.

Ferenczy P. Károly

a havi tagdíj fele. Öt év alatt ez a megoldás is 1.5 milliót jelent, amit például egy újabb autóra lehet befektetni, vagy ha úgy jobban tetszik, ennyivel kevesebbet kell félretenni a bevételből. Természetesen nagyobb étvágyú autók esetén, vagy több mint 150 kilométeres napi futás esetén ennél komolyabb összeget is meg lehet az elgázosítással takarítani. Mindez egyszeri befektetésként 250-300 000 forintos beruházást igényel, amit lehet részletre is kérni. Sőt, például a Skoda importőr felár nélkül adja autóit gázzal felszerelve. Számoljon mindenki magának.

Természetesen számos más bevételnövelő, vagy költségcsökkentő megoldás létezik. Örömmel vesszük olvasóink javaslatait, ötleteit is, melyekkel kollégáinkat hozhatjuk kicsit jobb anyagi helyzetbe. A célja ennek a rövidke írásnak mindössze az volt, hogy néhány ötletet adjunk olvasóinknak arra az „átmeneti” időre, míg a (fix?) tarifa nem éri el az optimális szintet, amíg a taxik száma nem csökken az elvárt mértékben, amíg a már jól megfizetett fuvarok száma nem emelkedik legalább a '80-as évekből mértékre. Am ezek hiánytalan megvalósulása esetén sem árthat egy kis extra profit, gondolom, minden kollégánál lenne helye... **berkó**

Állandó költségek

	Havonta
Gépkocsiadók és -biztosítások	7.000.-
Taxitársasági tagdíj	55.000.-
Minimálbérhez kötődő járulékok	33.718.-
Amortizáció időarányos része (évi 5%)	17.000.-
Műszaki vizsga	2.000.-
Taxióra-hitelesítés	500.-
Drosztdíj	2.100.-
Adminisztráció	7.000.-
Összesen	124.318.-

Változó költségek

	Kilométerenként
Üzemanyag (8 l/100 km benzines)	23.-
Szervíz	30.-
Amortizáció megtett kilométerekkel arányos része	9.-
Összesen	62.-

az ún. rezsiköltség. Persze, miután kiragadott példáról van szó, az eredmény változhat mondjuk 70 Ft és 120 Ft között. A lényeg, hogy amennyiben az összes bevétel elosztod az összesen megtett kilo-

méterekkel, és a fentihez közeli összeg jön ki, megnyugodhatsz: kiválóan fenn tudod tartani az autót.

Csak éppen nem kerestél egy vasat sem... **-ol-**

Kovács találkozik nyugdíjas szomszédjával, és kérdezi:
 – Na, mi van az öreg tragaccsal, szomszéd úr?
 – Köszönöm, megvan. És a maga felesége?

* * *

Kollégiumban a nevelőtanár végigsétál a lányok folyosóján. Az egyik szobából erőteljes zajok szűrődnek ki. A tanár beszól:
 – Mi folyik itt? Embert ölnek?
 – Nem, tanár úr! Épp ellenkezőleg!

* * *

Kovácsné elmegy az orvoshoz, és valami izgatószer

kér a férje számára. Az ad is egy doboz tablettát és kéri az asszonyt, hogy feltétlenül számoljon majd be a hatásról. Másnap a nő el is megy.

– Fantasztikus volt, doktor úr! Már a levesnél nézni kezdett, a bécsi szeletnél egészen felpörgött, a desszert után feltett az asztalra és háromszor a magáévá tett!
 – De akkor maga miért ilyen szomorú?
 – Mert ez volt a kedvenc éttermünk. Soha többé nem mehetünk oda.

Ez év áprilisában a budapesti taxicégek meghívást kaptak a Közép-Európai Taxi Fórum első alkalommal Bécsben megrendezett kétnapos szakmai konferenciájára. A T.F.T.Sz., vagyis a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetségének vezetősége úgy hatá-

A szakmai konferencia fő támogatója a három bécsi taxicég (31300, 40100, 60160) amelyek a népes vendégsereg szállítási feladatait is profi módon ellátták mindkét napon. A rendezvény főszponzoraként a Mercedes Benz aktuális kedvezm-

régebb óta szabadon várakozó) taxigépkocsit. A telefonközpontosok által rögzített adatokat (pontos cím, utas adatai, kívánságok stb) GPRS-rendszerrel továbbítják a taxikolléga részére, aki a kocsijában elhelyezett eszközök segítségével a központ irá-

sére, mely alapjaiban reformálja meg a taxizást. A cseh kollégáktól megtudtuk, hogy a „kulcsra-kész” rendszer használatát a prágai taxisok egy két és fél napos intenzív tanfolyamon sajátították el. A taxiközpont beruházási költségei átszámítva nagyságrendileg 50 millió forintba kerültek, ezen kívül az egy kocsira vetített költségek közel 400 ezer forint beruházást igényeltek.

Mielőtt most a kedves olvasó nagy ívben sarokba hajtaná kedvenc szakmai lapját, hadd kérjem szíves fi-

kollégáknak, egyáltalán van-e értelme a jól bevált és évtizedek óta megbízhatóan működő URH-szrendszerek cseréjének. Jelentem, van!

Több szempontból is bizonyították a prezentáción, hogy a bemutatott rendszer a kihasználtság, a hasznos (utasal meggett) kilométerek növekedése mellett a taxisok biztonságos működését is segíti.

A Bécsben használatos rendszer – alkalmazkodva a különböző időszakok fuvarigényeihez – támaszkodik a városban kialakított kb. 250

Central European Taxi Forum, Wien, 2007. június 1-2.

rozott, hogy szövetségi szinten két fővel képviselteti tagjait. A demokratikusan megtartott szavazás alapján Pásztor Györgyöt, a Buda Kft. (Budataxi, Tele5Taxi) ügyvezető-tulajdonosát, és Lengyel Sándort, a 6x6 Taxi Kft. taxi-üzletág igazgatóját választották ki a szövetség tagjainak képviselőit.

A kétnapos és igen gazdag programmal

nyes taxisakciójával szintén képviseltette magát a konferencián.

A rendezvény első napján az osztrák FMS Datenfunk G.m.b.H. és az Austrosoft Detenverarbeitung Ges.m.b.H. szakemberei egész napos termékismertetővel és bemutatóval kápráztatták el a résztvevőket. A két cég taxiközpontok, taxiirányító rendszerek fejlesztésével, telepítésé-

nyába szintén képes információkat küldeni, vagy akár információkat kérni, hogy az adott körzetben, melyben szabadon várakozik, hányadik a sorban, esetleg a környező körzetekben milyen esélyekkel tud előbb



A konferencián előadás előadást követett



A rendezvény egyik fő szervezője, Leopold Müllner

gyelmét, ugyanis a lényeg a részletekben rejlik. Márpedig nem elhanyagolható részlet, hogy a magyar viszonyokhoz képest valóban jelentős beruházási összegek milyen hasznot hoznak a

taxiállomás adataira is, hiszen a csendesebb időszakokban, mikor kevesebb telefonos rendelés érkezik a taxiközpontokba, a bécsi taxisok a drosztokon várakoznak utasra. Amikor

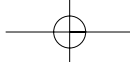
szervezett konferencia Bécsben az Arcotel Wimberger Hotel konferenciatermében került megtartásra, mintegy 200 fő részvételével. Európa szinte összes országán kívül az Egyesült Államok és Ausztrália delegáltjai is jelen voltak a rendezvényen.

vel, üzemeltetésével foglalkozik. A bemutatott taxiirányítási rendszer egyik alappillére a GPS helymeghatározás, mely alapján a taxiközpont automatikusan, emberi beavatkozás kizárásával választja ki a megrendelési címhez legoptimálisabb (legközelebbi, leg-

fuvarhoz jutni. Igyekeztünk minden részletre figyelni, hiszen nálunk is évek óta vitatéma, hogy érdekes-e pénzét áldozni egy olyan rendszer bevezeté-



A három bécsi taxicég autói



Az egyszerűbb változat

ajánlja ki a címet. Persze önmagában, a taxisok aktív közreműködése nélkül a GPS/GPRS alapú címkiadás nem tudna hatékonyan működni. Lényeges eleme a bemutatott rendszernek, hogy a taxisok is képesek folyamatosan informálni a taxiközpontot. Például csúcsidőben, mikor a megrendelési cím körzetében, és a szomszédos körzetek egyikében sem talál a rendszer szabad taxit, ami belátható időn belül a megrendelési címre küldhető, akkor az utassal haladó, azaz még foglalt taxisok által küldött adatok alapján választ a rendszer. A virtuális körzetek, melyek általában nappali forgalomhoz mérve 5-10 perces címre érkezési idővel kerültek kialakításra, a kezdő kollégáknál egy kisméretű táblázaton szerepelnek felsorolásként. Az ottani gyakorlott, azaz profi taxisok egy idő után fejből tudják az adott körzetek számát. Amikor belül a kedves utas, és közli a célállomás címét, a bécsi kolléga vagy megnézi a táblázatot, vagy fejből tudja a végzés helyének körzetszámát, melyet a taxiban található fedélzeti egység pár gombjának megnyomásával to-

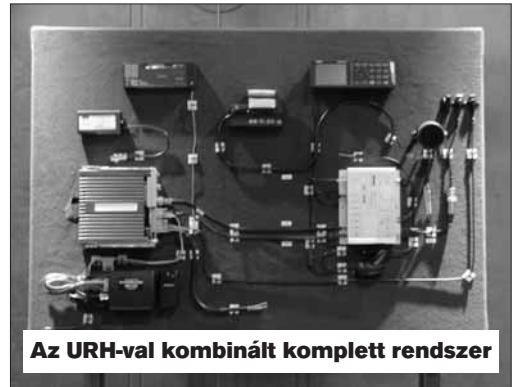
vábbít a taxiközpontba. Így csúcsidőben gyakorlatilag úgy áll sorba a következő címért, hogy még szállítja az utasát. Tehát a bécsi kollégák nem a tutikba söpörnek ezerrel üresen, akár a város egyik végéből a másikba, hanem általában a végzés helyéhez legközelebbi drosztok valamelyikét használják. Ja, igen! Bécsben ugyanannyiba kerül a taxivitel díj droszton történő beüléskor, mint telefonos rendeléskor, ugyanis Bécsben működik a hatósági rögzített ár, amit mifelénk fix tarifának neveznek. Persze eh-

taxicégek, leginkább Ausztriában, Németországban és Svájcban. Köszönhetően a folyamatos fejlesztéseknek, mostanra ez a szám 53-ra emelkedett, azaz Európával szemben, többnyire nagyvárosokban, már 53 taxicég működteti utaskiszolgálási rendszerét a GPS/GPRS technológiára építve, ami tekintélyesnek nevezhető növekedés. Az előbb felsorolt országokon kívül Franciaország, Hollandia, Belgium, Dánia, Svédország nagyvárosaiban is több taxicég választotta a modernizációt. Legtöbb Csehországban,

abba a körzetbe érkezik megrendelés, ahol a taxis a droszton szabadon várakozik, akkor a kolléga a drosztról hajt a címre.

Bécs 200 darab virtuális körzetre van felosztva, aminek a jelentősége az, hogy például a csúcsidőben, mikor sok megrendelés érkezik a taxiközpontokba, a rendszer ne a teljes állományt „vizsgálja”, mivel ez lassítaná a fuvarki-

adás folyamatát. Csak azt a körzetet térképezi fel, ahová a megrendelés szól. Az elsődleges keresési szempont alapján ott is csak a szabad taxikat veszi figyelembe. Csúcsidőben előfordul, hogy az adott körzetben a rendszer nem talál szabadon várakozó taxit. Ebben az esetben a szomszédos körzeteket veszi sorra, és az ezekben legrégebb óta szabadon várakozó taxinak



Az URH-val kombinált komplett rendszer

hez a fentebb vázolt kintőn működő bécsi modellhez párosul a létszám szabályozása is, ami nem egyenlő a nálunk sokszor követelt korlátozással, csupán nem adatik meg bárki-nek, hogy akkor válják belőle taxis, mikor erre kedve szottyán, és ami még ennél is fontosabb, az a hatékony és következetes ellenőrzés éjjelnappal, mely kellő vizsztatartó erő az zavarosba tévelygők számára. Ennek köszönhetően a bécsi taxisok híre jó, használják is szolgáltatásaikat helyiek és külföldiek egyaránt.

Legutóbbi 2004-es látogatásunk alkalmával a Bécsben mindhárom taxicég által működtetett, mifelénk „csendes címkiadási rendszernek” nevezett taxiirányítási technológiát Európa 18 városában használták

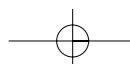
Prágában vezették be, ami két prágai taxicég egyesülésének köszönhetően valósulhatott meg.

A folyamatos fejlődés bizonyítéka Bécsben például az, hogy 2004-ben a mintegy 4000 bécsi kollégából kb. fele-fele arányban dolgoztak „mezítlábasan”, illetve a három bécsi cég valamelyikénél szervezett formában. Mára ez az arány a céges taxisok javára mintegy 2500 főre bővült, miközben a bécsi taxisok létszáma változatlan, azaz cégen kívüliek kb. 1500-an maradtak. A magyarazat egyszerű. A „csendes címkiadási rendszer” segítségével a hatékonyság, kihasználtság, azaz az utasokkal megtett hasznos kilométerek aránya 70% feletti.

Ha ehhez vesszük a budapesti 40% alatti



A vacsora alatt a bécsi rádió zenekara szórakoztatta a vendégeket





Este a vendégeket Bécs polgármestere köszöntötte

kihhasználtsági mutatókat, akkor azt gondolom, nem kell doktorálni matematikából, hogy belássuk, lassacskán nálunk is megérett az idő a változtatásra.

A nap hátralevő részében a taxikban használatos egységekről tartották meg a megjelent gyártók (HALE, Kienzle Argo) a bemutatójukat. Például a fedélzeti számítógépről, melyek a címmel kapcsolatos adatok fogadásán kívül alkalmasak a hitelkártyák kezelésére is, leg-

újabb fejlesztésű taxi-órakról, printerekről, melyek az autóillatosítókhoz hasonlatos csipetős megoldással minden gépkocsitípusban fúrás-faragás nélkül illeszthetőek a szellőzőberendezés rácsaihoz.

Az egész napos rendkívül informatív előadás-sorozat végére a budapesti delegáció arra az álláspontra jutott, hogy a T.F.T.Sz. soros elnökségi ülésén javasolni fogja, hívjuk meg Budapestre az osztrák fejlesztő cégeket egy prezentációra,

ahol bemutatják minden érdeklődőnek – taxicégeknek, taxikollégáknak, taxióragyártóknak, URH-rendszerfejlesztőknek és üzemeltetőknek, szoftverfejlesztőknek és mindenki számára, akik elhivatottságot éreznek a biztonságos, korszerű és hatékony megoldások megvalósítása iránt – az Európa-szerte taxisok tízezrei számára hasznos modellt.

Az egész napos informatív bemutatót követően, rövid pihenés és gyors átöltözés után a konferencia valamennyi résztvevőjét azok családtagjaival kiegészülve, panorámas buszokkal és jó néhány taxival a bécsi városházára szállították. A hatalmas bálteremben a közel ezer fő részvételével megtartott pazar estélyen a világ szinte minden részéről meg-

hívott taxisszakembereket Bécs polgármestere köszöntötte, majd az Európai Unió közlekedési biztosa mondott rövid beszédet. Az unió biztosa beszédében kiemelte a taxiközlekedés szerepét a nagyvárosi tömegközlekedésben, továbbá a fokozódó parkolási gondok enyhítésében. Az estélyt a bécsi taxizás „motorja”, a taxisszakmában világszeret ismert, és méltán elis-

mert szakember Leopold Müllner úr nyitotta meg, akinek szavait nagy tapsal köszönte meg a lelkes közönség.

Az est további része jó hangulatban telt, melyet a felszolgált finom ételek, és pompás italok mellett a bécsi rádió zenekarának kitűnő muzsikája tett emlékeztetővé.

Folyt. köv.

Légyegyeztes: Lengyel Sándor



A díszvacsora a bécsi városházán

Csak vétség

Pisztollyal vett elégtételt a török

Az alábbi történetet hallgatva egyszerűen tátva maradt a szám. Arról szinte napon-ta hallani véleményeket különböző helyekről, hogy Magyarországon az igazságszolgáltatást felváltotta a jogszolgáltatás, ám ezt az ember gyomra többnyire nehezen veszi be. Az alábbi eset is felvet több kérdést, bár lassan kezdünk hozzászokni, hogy válszok nincsenek. Aki a történetét elmondja: Amsbacher Attila, 6x6 taxis:

Június elsején éjjel körül az M3 bevezető szakaszán, az OMV benzinkútnál kávézattunk kollégámmal. Szívtuk a cigarettát, miközben odajött hozzánk egy osztrák rendszámú bérelt személyautó sofőrje, egy török férfi, aki egy térképet lobogtatott a kezében. Kérdezte – németül – hogyan juthat el a Nyugatihoz, illetve a Westendhez. Valami buszpályaudvarról érdeklődött. Elkezdtem magyarul merre menjen, de ő kérte, ne mondjam, hanem vezessem fel. Jó, kicsit alkudoztunk, majd megegyeztünk 2000 Ft-ban. Elköszöntem a kollégáimtól, még össze is nevetünk, hogy legalább nem megyek haza ingyen a tubiba. Elvezettem a Nyugatihoz, a buszpályaudvarhoz. Kiszálltam, de ő magyarul azt mondta, hogy nem, ez így nem jó, egy hídhöz akar menni. Atmen-tünk tehát a Ferdinánd hídhöz, ott is kiszálltam,

de az sem tetszett neki igazán. Akkor már a Gogol utcába akart menni mindenáron. Jó, elvezettem a Gogol utcába, ott a Kávés Katica oldalán mutattam neki az utcatáblát, hogy „Gogol” utca. Megint kiszálltam mindketten az autóból, ő nyújtott egy ezrest. Mondtam, hogy ez nem jó, nem arról, hanem kétezerről volt szó. Erre adott még egy 200-ast, mondtam ez sem jó még, adjon még 800 Ft-ot, ahogy megbeszéltük. Erre közölte, hogy nem ad, mert én hülyének nézem, mit képzelek magamról stb. Mondtam neki, hogy ez esetben segítséget kérek rádión a kollégáimtól, és akkor majd biztosan fizetni fog. Ezt nyilván fenyegetésnek vélte, mert visszaült az autójába és elővett egy légvédelmi ágyú méretű pisztolyt. Az ajtót felrántva elkezdett lövöldözni a lábam felé, miközben mindenféle átkokat vagy szitkokat mondott törökül, németül vagy kirgizül. Erre nekem tele lett a gatyám és visszaadtam neki gyorsan az 1200 Ft-ot. Mondtam, oké, nem kell fizetni, ingyen volt, jó barátom vagy – csak hogy ne lövöldözzön rám. Hadonászott tovább is felém, kerülgettük az autót, miközben megesküdött, hogy szétlövi a fejemet. Tettünk így két-három kört az autó körül, majd ledobott a földre egy kétszázat, mondván, hogy annyit érdelek, majd beszállt az autójába és elhajtott. Én azonnal beszóltam a központba, hogy mi

történt. Rádión javasolták, menjek utána és olvassam le a rendszámát. Elindultam azonnal, ki az éjszakai Váci útra. Itt hamar jött egy kolléga, majd később egy másik is, és próbáltuk leszorítani a törököt. Ő viszont érzékelve a helyzetet, rárántotta a kormányt a kollégára, aki alig tudta megmenteni autóját az ütközéstől. Kergettük tovább, mire – a Tesco magasságában a Váci úton – kihajolt az ablakon és lövöldözött visszafelé, ránk. Közben próbáltuk a rendőrséget hívni, akiket érdekes módon nem lehetett elérni se-hogy sem. Egyszerűen nem vették fel a telefont. Sem a 112, sem a 107. Nagy nehezen a XIII. kerületi rendőrkapitányságon megünhíhatták a csöregést, de addigra mi átértünk már a XV. kerület-be. Erre mondták, hogy akkor inkább átkapcsol-nak minket a XV. kerületi rendőrkapitányságra. Közben persze folyt az üldözés az éjszakai város-on keresztül egy ránk lövöldöző törökkel. Átér-tünk Palotára, és a régi Főti útnál észrevettünk egy rendőrautót. Odacsikorogtam melléjük, hogy jöjjenek, mert lönek ránk. Ők már reagáltak, leadták a drótot, és jöttek más rendőrök az Erdőkerülő és a Szentmihályi út sarkon is. Ezek már felkapcsolták a villogót is, közben pedig érkeztek a taxik is mindenfelől. Akkor a török rá-jött, hogy baj van, és bevágódott a villogó rend-őrautó elé. Majd azonnal kiugrott az autóból – a pisztollyal a kezében – és kiabálni kezdett, hogy „csak gázipisztoly, csak gázipisztoly!” A rendőrök rálökték a motorháztetőre, megbilinc-selték, elvették a pisztolyát. Majd lehelyszíneltek. Még ott frissiben elmondtam mindent,

Jogszabály-figyelő

Nagy összegű készpénz forgalma az EU-ban

Az Európai Unió 1889/2005 sz. rendelete előírja, hogy az Unió területére belépő, vagy azt elhagyó személyek kötelesek bejelenteni a náluk lévő készpénzt, amennyiben annak összege meghaladja a 10 000, azaz tízezer eurót. E rendelet végrehajtását a vámhatóság ellenőrzi, ennek keretében jogosult a személyek, poggyászok és gépkocsik ellenőrzésére. Bankkártyán korlátlan mennyiségű összeg kivihető.

Módosult a biztosítási törvény

A személyszállítókat érintő szabályok elsősorban a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás területén változtak. Biztosítóváltásnál például a jogszabály kötelezi a régi biztosítót, hogy akár az ügyfél, akár az új biztosító részére a kártörténeti igazolást (bónuszigazolást) 15 napon belül adja ki. Eddig ezt hónapokig is elhúzhatták a biztosítók.

Meghatározták, ill. pontosították az ismeretlen gépjármű fogalmát, ugyanis az ilyen járművek által okozott károkat nem a kötelező gépjármű-felelő-

ségbiztosítás keretein belül térítik meg. Változott a kártérítésre kifizetendő összeg felső határa.

Fontos változás, hogy határidőt szabtak a kárkifizetésekre. A kárigény benyújtásától számított 3 hónapon belül a biztosítónak kártérítési javaslatot kell tenni, ha a felelősség kérdése nem vitás, vagy indoklással ellátott választ adni a kárigényre, ha a felelősség, vagy a kár összege vitatott.

Bevonják a régi ezreket

A Magyar Nemzeti Bank 2007. augusztus 31-én bevonja a 2006. előtt kibocsátott ezer forintos bankjegyeket, így szeptembertől már csak az új, hologram hatású vörösréz színű fémcsikkal ellátott ezer forintosokat kötelesek elfogadni a kereskedők és szolgáltatók, így a taxisok is.

A bevonás után is beválthatók a régebbi ezresek a kereskedelmi bankok, a nemzeti bank és a posta fiókjában, legalább hat hónapig. Ezt követően a 2006. év előtt kiadott 1000 forintosok csak a Magyar Nemzeti Bankban válthatók be még húsz évig, vagyis 2027. augusztus 31-ig.

- Mit mondott Adám, mikor először meglátta Évát?

- Jobb, ha félreállsz, baby, még nem tudom, mekkorára nő...

* * *

A helyi városi tanács észreveszi, hogy a város leggazdagabb ügyvédje sohasem adott még jótékony célú adományt. Hogy meggyőzze, a polgármester magához hivatja.

- Uram, látom hogy az ön évi jövedelme 600 000 dollár körül mozog. Ennek ellenére még sohasem adományozott jótékony célra közösségünknek.

- Ha már ilyen személyes információkkal rendelkezik, tudomása lehet róla, hogy anyám beteg, és az általa szükségelt gyógyszer ára többszörösen meghaladja a személyes jövedelmét – vág vissza az ügyvéd.

- Nem tudtam róla – szabadkozik a polgármester.

- Továbbá, a bátyám hadirokkant, tolszékhez van kötve, és ráadásul vak.

A polgármester már kezd szégyenkezni, de az ügyvéd folytatja:

- Ezenkívül a nővérem egy autószerencsétlenség áldozata lett, három árvt hagyva maga után.

- Bocsánat, uram, nem tudtam – mondja a polgármester végleg megalázva.

Mire az ügyvéd:

- Nem látom be, miért adnék önöknek pénzt, ha nekik sem adok.

ahogyan történt, ezután bementünk a rendőrkapitányságra, ahol kiderült, hogy ez bizony nem fegyveres támadás. Sőt, koránt sem olyan komoly az ügy, mint aminek mi taxisok gondoltuk! Mivel mindez csak gázpisztollyal történt – magyarázták a rend őrei –, ez maximum vétség, nem garázdaság, vagy egyéb bűn. Az egészért, maximum pénzbírsággal sújtható a török. Nem lett megszondáztatva sem, hogy ivott-e? Nem lett a kocsi átkutatva, nem volt téma, hogy drogozott-e esetleg? Semmi ilyesmi. Csak azt várták a XV. kerületi rendőrök, hogy mikor jönnek már át kollégáik a XIII. kerületből és mikor viszik el tőlük jó messzire a pasit, meg az egész ügyet. Mondták, hogy csak addig marad a fogdában, amíg el nem viszik a XIII. kerületiek kihallgatni. Ott biztosan elengedik majd. A folytatásban pedig kap majd egy idézést, és ha arra eljön... Hát, ha nekem Isztambulba el kellene mennem egy vétség miatt, én nem biztos, hogy mennék. Szerintem ő is így gondolta. Mert hogy csak gázpisztoly volt, amivel rám lövöldözött. Ez persze akkor számomra nem derült ki, hiszen végig azt hittem én is, meg az üldöző kollégák is, hogy ez „rendes” pisztoly. Kapkodtam is a lábaimat, ahogy eltaláljon. Kérdezték a rendőrök is: nem

láttam, hogy nem csapódnak be az utcakőbe a golyók? Jó kérdés, biztosan erre figyel az, akire egy vérben forgó szemű török lövöldöz átkozódva, egy iszonyú nagy mordállyal a kezében! Én akkor komolyan feltettem az életemet. Ezen lehet utólag mosolyogni, de akkor valahogy nekem nem tűnt viccesnek a helyzet. A dolog utóélete sem túl vicces. Úgy tűnik, a lövöldözésnek semmiféle következménye sem lesz. Nem is tettem feljelentést, semmi értelme nem lett volna. Hivatalból ezt ugyan állítólag megtették, de én már aznap éjjel sem maradtam a kapitányságon. Sem vallomást nem kellett tennem, sem egyebet nem vártak tőlem. A rendőrség azóta sem keresett ez ügyben, nyilván lezárták az esetet. Utána én még visszamentem a helyszínre, a Gogol utcába, ahol akkor éjjel a kerületi rendőrök valóban ott voltak. Keresték a kilótt teltényhüvelyeket, nézték a nyomokat a kövezeten, már pakoltak össze, amikor megálltam és kérdeztem, hogy tényleg helyszínelni jöttek-e? Nem voltak túl közvetlenek és barátságosak, de mondták, hogy ebben az ügyben vannak ott. Ennyi. Ma már ez csak egy történet, ami pont velem esett meg, és ami szerencsére baj nélkül végződött.

Már csak az a kérdés, hogy tényleg ennyi? Gondoljunk bele: kinegy egy magyar Törökországba vagy Ausztriába, és viszi az autójában a méretes gázpisztolyát. Már ebből is komoly ügy lenne, ha erre fény derülne. Hát ha még lövöldöznie is vele az idegen ország fővárosának utcáin egy taxisra! A demokrácia mintaországában, az USA-ban, ha valaki a rendőr előtt fegyverrel a kézben száll ki autójából, kérdés nélkül lelővik. De vissza Európába; vajon kinek az érdekeit védené a török vagy osztrák rendőr egy ilyen szituációban? Ezt a feltűnően hülye kérdést csak Magyarországon lehet feltenni. Ez az igazi szegény, amivel ezek szerint együtt kell élnünk.

-kó-

Havi aforizma

Sosem voltam szegény, csak olyan, aki tönkrement. Szegénynek lenni – lelki beállítottság. Az anyagi csőd pedig csupán átmeneti állapot. *Mike Todd*

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Ne a bírságra költson!

Hasznos útravalók a nyári utazásra

Horvátország

Idén is az Adria lesz a legnépszerűbb összefüggő vízfelület, ahová honfitársaink igyekeznek hűsölni és kikapcsolódni, ám van néhány szabály és megfontolandó jó tanács, amit érdemes megszívlelni.

Az idegenforgalmi szezonra nem csak a turizmussal foglalkozó vendéglátások készülnek Horvátországban, hanem a rend őrei is. Akik gépjárművel közelítik meg a tengerpartot, azok bizony számíthatnak az autópályákon ellenőrzésre csakúgy, mint az alsóbbrendű utakon. A sebességhatárok a hazai szabályokkal megegyezők, vagyis, autópályán maximum 130 km/h, autóúton 110 km/h, egyéb utakon 90 km/h, míg lakott területen belül 50 km/h. A rendőrök néhány szabályra különösen odafigyelnek. Ezek között a legfontosabb: Horvátországban sem lehet egyetlen korty alkoholt sem fogyasztania a gépjármű vezetőjének. Akit ittas vezetésen tettenérnek, annak a jogosítványát is bevonják és gyorsított eljárásban a bíró elé állítják, függetlenül attól, hogy ezzel a magatartásával előidézett-e a balesetet vagy sem.

Kötelező a tompított fény használata nappal, amennyiben erről bárki is megfedkez-

ne, úgy 300 kuna büntetésre számíthat. A hazai gyakorlattól eltérően, aki a gyalogos-átkelőhelyen nem adja meg az elsőbbséget, azt akár 1000 kuna bírsággal is büntethetik, sőt, 3 hónapig terjedő vezetéstől eltiltással is sújthatják (ez utóbbi külföldiekkel szemben nem alkalmazzák). A biztonsági öv használata minden utas számára kötelező, amely hiányáért személyenként 500 kuna helyszíni bírságot róhat ki a rendőr.

Déli szomszédunknál is kötelező a láthatósági mellény. Aki lakott területen kívül a gépjárműveiből az út szélén kiszáll, annak ezt viselnie kell abban az esetben is, ha nem műszaki probléma miatt kényszerült megállásra.

Különös figyelmet fordítanak a hatóság képviselői ellenőrzésük során a gépkocsitartozékok meglétére és a zöldkártya érvényességére.

Az első ülésen 12 éves kor alatti gyermek nem utazhat. A közúti baleset részesei kötelesek a rendőrséget értesíteni a legki-

sebb koccanás esetén is, és megvárni a rendőri intézkedést. Ki kell tölteni az úgynevezett európai bejelentőt, és a résztvevők adatait rögzíteni, majd a bejelentőt a feleknek egymás között ki kell cserélni. Aki erre nem hajlandó, azt megbírságoznak 1000-3000 kuna közötti összegre. A közlekedési baleset esetén a vétkes fél útlevelét akár 72 órára bevonhatják a hatóságok. Amennyiben a magyar fél járműve sérült, úgy a rendőrségtől erről igazolást kell kérni, e nélkül nem hagyható el az ország.

Horvátországban egyre több honfitársunk már nem csak lubickol a tengerben, hanem hajótulajdonosként élvezi a tenger nyújtotta lehetőségeket. A külföldi jachtot vagy kishajót vezető személy köteles a Horvát Köztársaság part menti és nyílt-tengeri felségvizeire beérve a legrovidebb úton a legközelebbi nemzetközi forgalmat lebonyolító kikötőbe behajózni határellenőrzésre, és beszerezni a tartózkodási engedélyt igazoló matricát a kikötői kapitányságon vagy annak képviseletén.

Külföldi jachtot vagy kishajót vezető személy, ha szárazföldön érkezett a tengerhez, kihajózás előtt köteles a matricával és legénységi listával rendel-

kezni, valamint a matricát a hajótest vagy a felépítmény látható részére felragasztani.

Horvátországba a turisták továbbra sem vihetnek húst, hústerméket, tojást és sajtot. Erről a honfitársaink elég gyakran megfedkeznek. A határ-

Románia

Déli szomszédunknál a közelmúltban jelentősen szigorították a közlekedési ellenőrzéseket, mert a baleseti statisztika rendkívül magas számokat és kedvezőtlen tendenciákat mutatott. (Erről korábban magazinunkban is beszámoltunk.) Éppen ezért a szabálytalankodókkal szemben kevésbé elnézőek a román rendőrök. A sebességhatárok lakott területen 50 km/h, azon kívül 80 km/h, az autópályán 120 km/h. A biztonsági öv használata kötelező. Az országba belépve érdemes tájékozódni arról, hogy az adott útszakasz használható-e díj nélkül, mert a legtöbb szakaszon – nem csak az autópályán – úthasználati díjat kell fizetni. Akik nem rendelkeznek matricával, azokat megbírságozzák.

Szlovénia

A közlekedési szabályok betartását ebben a kis országban is komolyan veszik, ezért átlépvé a határt a nagyobb városok felé vezető utakon számítani kell – főleg a turistaszakaszokban – forgalomellenőrzésre. A főbb útvonalakon, néhol lakott területen is engedélyezik a 70 km/h sebességet, de a feloldás után számítani lehet a sebességmérésre. Autópályán ugyan 130-cal lehet haladni, ám autóúton csak 100-zal. Egyéb utakon 90, míg lakott területen ott is az 50 km/h óra a megengedett. Kötelező a világítás használata napközben is, érdemes induláskor felkapcsolni, mert ezért a feledékenységért is bírság jár. A láthatósági mellényt célszerű az autóban tartani és szükség esetén, lakott területen kívül, az országúton történő megálláskor felvenni és használni. Viszonylag enyhe szabálysértésekért is magas összegű büntetést rónak ki a szlovén rendőrök. Gyorsajtásért 50-500 euró, ittas vezetésért (bár náluk a 0,05%-ig engedélyezett az alkoholfogyasztás) 200-500

euró, mobiltelefon használataért és a biztonsági öv be nem kapcsolásáért 100 euró (előhátul ülőknek kötelező), pirosan történő áthajtásért 200 euró a bírság. Célszerű a bírságot aznap befizetni, amikor a csekket a szabálysértő kezébe adják, mert az idő haladtával az összeg növekszik.

Közlekedési szabálysértés esetén az eljáró rendőrnek joga van a helyszínen bírságot kiszabni, valamint jogosult a bírságot be nem fizető külföldi útiokmányainak visszatartására, ilyen esetben azonban 24 órán belül szabálysértési bíró elé viszik az ügyet, aki dönt. Ez ellen helyben lehet fellebbezést benyújtani.

Az ország nagyobb városaiban szigorú parkolási rendet vezettek be. A fővárosban sárga, kék és fehér zónára osztották fel a parkolóhelyeket. A sárga és kék zónában csak parkolójeggyel lehet parkolni, ám a fehér zónában és sétálóövezetben még azzal sem. A parkolást ellenőrzik, s a vétők autójára a fürge kezek pillanatok alatt felvarázsolják a kerékbinccset, amelytől csak súlyos összegekért tud a figyelmetlen külföldi megszabadulni.

őrök és vámosság viszont ha ilyen találják, ha az a napi elfogyasztandó mennyiségnél több, akkor visszafordítják a belépni szándékozó külföldit. Az elkobzással és egyéb „időt rabló” eljárásokkal nem foglalkoznak.

Vámmentesen vihető be az országba 300 kunának megfelelő arumennyiség. Ezenfelül nem kell vámot fizetni 200 db cigaretta, 1 liter égetett szesz, 2 liter bor vagy likőr, 50 gramm parfüm és 250 ml. kölnivíz után. A 17 évnél fiatalabb turisták dohány- és alkoholtartalmú termékek esetében nem vehetik igénybe ezt a kedvezményt. Nem árt tudni, hogy 300-5000 kuna értékű termékek után egységesen 10% vámot és 22% áfát kell fizetni, míg 5000 kuna fölötti érték után a vámtarifa-táblázatban megadottak szerint számolnak a fináncok.

Folytatás a 15. oldalon

Folytatás a 12. oldalról

Szlovákia

A biztonsági öv használata településen belül is kötelező. Alkoholfogyasztás terén a 0 tolerancia az érvényben lévő szabály, tehát egyetlen korty alkohol sem lehet a szervezetben. A megengedett legnagyobb sebesség lakott területen a 60 km/h, azon kívül 90, míg autópályán és autópályaszerű (egy haladási irányba többsávos) közúton 130 km/h. Rejtett sebességmérésre és radarpisztoly használatára is lehet számítani a főbb utak mentén. A gépjárművek kötelező felszerelése közé tartozik az elsősegélyláda, vontatókötél, elakadást jelző háromszög és az üzemképes pótkerék. Az izzókészletet ugyan nem említi a szabálykönyv és a tartalék biztosítékokat sem, de azért nem hátrány, ha ezzel is rendelkezik a külföldi. Az első üléseken 12 évesnél fiatalabb gyermek nem utazhat és tiltják a háziállatok szállítását is ezeken a helyeken. A láthatósági mellény használata ebben az országban is kötelező. A mobiltelefont csak kihangosítóval lehet használni.

A városközpontokban csak a kijelölt parkolókat szabad használni. Parkolójegyet automatákból, trafikokban, újságárusoknál vagy közvetlenül a parkolójegy-árusoktól lehet beszerezni, és a gépjármű szélvédője alatt, jól látható helyen kell elhelyezni. A tilosban parkoló autókat kerékbilincssel „jutalmazták”, ha a forgalmat veszélyeztető helyen áll, elvontatják.

A rendőrség helyszíni bírságot, amelynek legmagasabb összege 500 korona lehet, ám ha a szabálytalankodót feljelentik, ez elérheti a 10 ezer koronát is. A rendőr intézkedése ellen annak parancsnokánál lehet panaszt tenni.

Ügyelni kell a készpénzre is. Személyenként maximum 15 ezer kunát lehet Horvátországból kivinni 100 kunás címletekben, banki igazolás felmutatásával. Amennyiben valaki 40 ezer kuna vagy a föltötti értékben óhajt készpénzzel távozni az országból, úgy a banki igazoláson túl a vámhatóságnak ezt köteles külön bejelenteni.

Hobbállatok (papagájok, szárazföldi teknősök, hullók stb.) állatorvosi igazolás mel-

lett csak a nemzetközi CITES igazolvánnyal együtt szállíthatók. Kutyá, macska gazdájának rendelkeznie kell a háziállat oltási könyvével, amelyben szerepelnek az állat azonosító adatai, jelei. A három hónapnál idősebb kutyáknak, macskáknak veszettség elleni oltással kell rendelkezniük, azzal a kikötéssel, hogy az oltásnak a beutazás előtt legalább 15 nappal, de legfeljebb 6 hónappal kellett megtörténnie. Egyéb háziállat-

ok tekintetében (díszmadarak és hasonlók) állatorvosi bizonyítvány szükséges arról, hogy egészségesek, mely dokumentumnak tartalmaznia kell az azonosító adatokat és jeleket.

Lőfegyvert és töltényeket csak abban az esetben lehet az országba bevinni, majd kihozni, ha a fegyvertartási engedélyt a határátlépéskor az érintett személy bemutatja és ezt dokumentálják, akár csak a fegyver és lőszer típusát és mennyiségét.

A nyaralni indulóknak célszerű külön figyelmet fordítaniuk majd a vagyonvédelemre is, ugyanis a német gyártmányú gépkocsik különös veszélyben vannak. Első sorban az Audi és BMW típusokra szakosodott bűnelkövetői köröket füleltek le az utóbbi időben a horvát bűnüldöző szervek, de ezek a típusok továbbra is a keresettek közé tartoznak. Nem célszerű továbbá a gépkocsiban látható helyen értékeket tartani, mert a tengerparton és a lakott területeken is feltörhetik a gépkocsikat, lakóautókat. Akik kempingekben nyaralnak, azok számára is célszerű a biztonságos értékmegőrzők, széfek használata, még ha ez plusz költséget is jelent. Az okmányokat és értékeket itt tudhatják csak biztonságban a pihenni vágyók.

Utazás előtt érdemes tájékozódni a határátkelő forgalmáról, az esetleges várakozási időről, no és az időjárásról, amely idén is bővelkedett változatosságban.

k.z.t.

MÉG EGYSZER A KÉT ÜVEG SÖRRŐL

Még tavaly mutattuk be azt az európai körképet, melyben többek között szó volt az alkohol minimális fogyasztásáról vezetés közben. Az uniós szinte minden országában engedélyezik az 1-2 üveg sör, vagy 1-2 pohár bor elfogyasztását. Ha valaki megiszik egy kevés alkoholt, az ott még nem részeg! Ismerjük a hazai reakciókat: ha megengednének Magyarországon az egy-két üveg sört, akkor biztosan ennél is többet innának. És pont ez a lényeg! Bizzunk végre a felnőtt állampolgároknak! Az ADAC Motorwelt-ben, illetve a Taxisok Világában megjelent írást elküldtem az illetékesnek, amire most megérkezett a válasz.

Először nézzük az elküldött levelet, majd a választ.

Tisztelt Miniszter Úr!

Javaslom, hogy engedélyezzék a mellékelt újságcikkben leírtakat, az 1-2 üveg sör, 1-2 pohár bor elfogyasztását járművezetés közben, úgy, mint az Unió összes (!) országában. Köszönettel és tisztelettel:

Juhász Péter

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Egyes közlekedési szabályok megváltoztatásával kapcsolatosan Dr. Kóka János miniszter úrhoz küldött szakmai javaslatait, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975 (II.5.) KPM-BM rendelet (KRESZ) jelenleg folyamatban lévő módosításának előkészítése során – a közúti közlekedés biztonságának javítására vonatkozó hatásainak vizsgálata alapján – hasznosítani fogjuk.

Szűcs Lajos mb. főosztályvezető

Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Infrastruktúra Szabályozási Főó.

Mediterrán országok

Olaszországban a láthatósági vagy fényvisszaverő mellény használata kötelező, sőt egyes hírek szerint a gépjárműben annyi mellénynek kell lennie, ahányan utaznak. A sebességhatárok megegyezők a hazával, ám háromsávos autópályákon a 130 helyett 150 km/h-val lehet közlekedni, ezt azonban táblával is jelzik. Rossz időben, nagy eső esetén, netán sűrű ködben a legnagyobb megengedett sebesség 110 km/h. Természetesen továbbra is érvényes az a kitétel, miszerint az út- és a látási viszonyoknak megfelelően kell megválasztani a sebességet. Ez alól nem ad felmentést ez a szabály sem. Az általános érvényű és a hazai gyakorlattal megegyező szabályok ismertetésétől eltekintünk. Amire érdemes odafigyelni: a mediterrán országokban a közlekedési szabályokat a helyiek kissé szabadon értelmezik, így azon sem szabad csodálkozni, ha a közlekedési lámpa tilos jelzése ellenére halad át a másik fél, vagy éppen a mögöttes gépjármű hangjelzéssel sürgeti az előtte állót. Mindezek ismeretében egy esetleges közlekedési balesetkor célszerű rendőrt vagy csendőrt hívti és az esetről jegyzőkönyvet készíttetni a kár későbbi rendezéséhez.

Görögországban, Törökországban, Spanyolországban és Portugáliában a közlekedési szabályok szinte teljesen megegyeznek a hazával. A gépjárművek felszerelése közé tartozik viszont a porral ol-

tó készülék. A nagy hőségben előfordult már, hogy a nem megfelelő műszaki állapotú, idősebb autók kigyulladtak, amit egy porral oltóval pillanatok alatt el lehet oltani, és különösebb kár így nem keletkezik. Ám ha ez nincs, akkor az egész autó leég, sőt, ha a tűzoltók oltják el a lángoló autót, ennek a költségét is kiszámlázhatják, a bírságról nem is szólva, amit a rendőrök a felszerelés hiánya miatt rónak ki. Törökországban továbbra is két elakadási jelző háromszöget követelnek meg a hazai autósoktól. Egyiket előre, a másikat hátra kell kihelyezniük, de ezt a külföldiektől nem kéri számon. A közlekedési morál viszont a legtöbb helyen minősíthetetlen. A vakációzókat motorral, mopeddel éppúgy száguldoznak, mint ahogyan teszik ezt a forgalomban a gépkocsikkal. Nem szabad meglepődni, ha a járdáról kerül elének egyik pillanatról a másikra egy motoros vagy egy szűk átjáróban, annak van elsőbbsége, aki előbb ér oda, gyorsabb és erősebb az autója. Türelemmel kell viselkedni a délen tapasztalható közlekedési szokások iránt, és erre célszerű felkészülni. Legtöbb üdülőövezetben rendőrt csak akkor látni, ha megtörtént a baleset, akkor viszont nem fukarkodnak a bírság összegével. Mindezek ellenére a pihenést, kikapcsolódást nem szabad hagyni elrontani. A szabályokat ki-ki tartsa be és számoljon ezekkel a számunkra szokatlan jelenségekkel, és ettől még kitűnően telhet a vakáció.

A klímavédelem érdekében

Sebességkorlátozások az osztrák autópályákon

Köztudottan Németország az egyetlen hely, ahol nincs sebességkorlátozás az autópályákon. Mindenhol máshol valamilyen módon korlátozzák a sebességet. Sőt! A Taxisok Világában rendszeresen olvashattok a különböző rendkívüli sebességkorlátozásokról. Például Franciaországban esőben vissza kell venni a tempóból. Vagy van, ahol a próbajogost-vánnyal rendelkezőknek, a kezdő autóvezetőknek lassabban kell haladni a gyakorlottabb vezetőknél. Kísérletképpen van, ahol éjszaka kell vissza venni a lendületből a „csendrendelet”

soha nem látott vihar, télen nem volt tél, most meg hetek óta káni-



ben. Nyilvánvalóan másképpen „zenél” egy kipufogócső 100-as vagy 130-as tempónál. A szakemberek évek óta figyelmeztetnek bennünket a klímaváltozás veszélyeire. Most mi is, mindnyájan tapasztalhatjuk a rendkívüli időjárás szélsőségeit. Tavaly augusztus 20-án lecsapott egy

kula tombol. A klímavédelem ezer feladatából az egyik a kipufogógázok csökkentése. Most egy érdekes újdonságról olvashattunk az ADAC MOTORWELT-ben, a német autókлуб lapjában.

E szerint Ausztriában elsőként az A12 autópályán rendelik el a sebesség csökkentést hajnali 5 óra és éjszakai 23 óra között, vagyis napközben. Későbbiekben az A10-es autópályánál találkozhatunk hasonló korlátozással. A szakemberek az év végéig gyűjtik az így kapott adatokat a levegőszennyeződés változásáról, és ezt követően döntenek a folytatásról. Számunkra a lényeg, hogy folyamatosan figyeljük a jelzőtáblákat, ne vesszünk megszokásból.

Juhász Péter

Az alábbi felhívást a BRFK juttatta el a sajtóhoz. Vegyük komolyan és tegyük javaslatokat. Ki ismerné jobban a város gondjait, mint a gyakorló taxisok? Hátha tényleg megfontolják és orvosolják a legégetőbb problémákat.

Ki a dugóból!

Órákig áll a dugóban, soha nem ér oda a megbeszélte időpontra?

Vannak a város területén olyan útszakaszok, ahol csak lépésben tud haladni?

Megfigyelte már, hogy mindig ugyanott kerül dugóba?

Ha igen, és a fenti problémák nap mint nap megkeserítik az életét, akkor segítsen nekünk, hogy mi is segíthessünk!

A Budapesti Rendőr-főkapitányság felmérést végez a fővárosi közlekedés legkritikusabb pontjairól, és ebben kérjük az Önök segítségét. Mondják el nekünk, hogy tapasztalataik alapján melyik Budapest 10 olyan pontja, ahol a gépkocsival való közlekedés a legtöbb akadályba ütközik! Melyek ezek az akadályok és miért okozhatnak problémát?

Célunk, hogy rendőri erőforrásainkat úgy alakítsuk, hogy a legszükségesebb helyeken és legfontosabb időkben lehessenek jelen.

Válaszaikat e-mailben várjuk.

Címünk: sajto.brkf@budapest.police.hu

BRFK KOMMUNIKÁCIÓS OSZTÁLY

Az őseMBER és a neje üldögél a tűz mellett. Megszólal az őseMBER:

– Asszony, gyere szeretkezni!

– Nem megyek – válaszol az asszony.

– Miért ?

– Csak.

Bunkósból elő, és bang az asszony fejére.

– Na, most már jössz ?

– Nem.

– Miért nem?

– Fáj a fejem...

* * *

– Azonnal add ide az összes pénzedet! – kiált rá a rabló az utcán egy járóelőre.

– De kérem! Én egy befolyásos politikus vagyok! – szól a delikvens. A rabló nagyot néz, és így folytatja:

– Akkor add ide az én pénzedet!

A strandon megszólal a hangosbemondó:

– **Achtung! Achtung! Egy**

német kisfiú várja a szüleit a gyerekmedencénél.

* * *

A románok bejelentik, hogy Erdélyben felépítik a világ legnagyobb stadionját. A vállalkozáshoz a környező országok segítségét kéri. A felajánlások sorban meg is érkeznek minden országtól, kivéve a magyarokat. Rettentő diplomatikusan felteszik a kérdést:

– Hát ti, magyarok, miért nem adtok?

– No! A telek nem volt elég???

Két pasi véletlenül összetolja a bevásárlókocsiját a supermarketben.

– Jaj, bocsánat, hogy nem figyeltem, csak a feleségemet keresem.

– Szintén a feleségét keresi? A magáé hogy néz ki?

– Gyönyörű, hosszú combú, vékony, nagy mellű, szőke, hosszú hajú. És az öné?

– Hagyjuk, keressük meg inkább a magáét!

Egyre több navigációs berendezést adnak el világszerte

GPS-eszközök az autóban

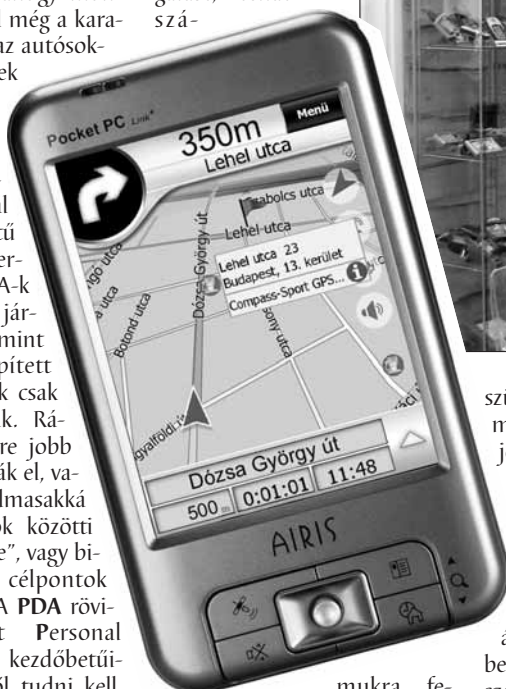


Meleg ide, nyár oda, nem csökken azoknak az érdeklődőknek a száma, akik szerkesztőségünket tanácsért hívják fel. Kérjük, segítsünk abban, milyen navigációs eszközt vegyenek, milyen szoftverrel és hol? Erre nagyon nehéz korrekt módon válaszolni. Felkerestük ezért a GPS TRADE KFT.-t, a Compass-Sport GPS és outdoor üzleteket, ahol amúgy is igen sok taxis megfordul, mit tanácsolnak ők, ha hasonló kérdést tesznek fel a hozzájuk betérő bizonytalankodók? A választ Guttman Zoltán ügyvezetőtől kaptuk.

• **Kezdjük az elején. Mi indokolja ezt az igen erős érdeklődést a különféle kézi számítógépek és a rajtuk futtatott szoftverek iránt?**

• Néhány évvel ezelőtt az autógyártók a kis-, illetve középkategóriás termékeikbe nem szereltek „gyárilag” navigációs berendezést. Még azt sem tették lehetővé, hogy aki kéri, annak utólag ez esetleg beépíthető legyen. Sőt, a luxus kategóriában sem minden esetben lehet az autóst a tájékozódásban segítő berendezés. Nos, ahogy mondani szokták, ettől még a karaván halad, vagyis az autósoknak ügyes emberek – felismerve a piac igényeit – a számítógépekhez hasonló elven működő, ám azoknál jóval kisebb méretű berendezéseket terveztek. Ezek a PDA-k éppúgy segítik a járművezető dolgát, mint a „gyárilag” beépített eszközök, ám áruk csak töredéke azokénak. Rádásul ezeket egyre jobb programokkal látják el, vagyis például alkalmasakká váltak az országok közötti utak „áttervezésére”, vagy bizonyos kiemelt célpontok megtalálására is. A PDA rövidítés egyébként Personal Digital Assistant kezdőbetűiből áll. Amit erről tudni kell, hogy a készüléken többnyire Windows operációs rendszer fut, Office programokkal. A térkép-szoftvereket utólag kell föltelepíteni rájuk. Ám alkalmasak MP3 lejátszásra, a képnézegető és videó-lejátszó funkciók mellett a mobiltele-

font is helyettesíthetik, és segítségével az internet is elérhetővé vált. Például az autóban, vagy bárhol, ahol a mobiltelefon működik. Tulajdonképpen bármilyen, a személyi számítógépeken már megszokott programmal bővíthetők. Ugyanakkor az autósok jelentős része nem vár mást egy ilyen berendezéstől, mint a hangos navigálást, tehát szá-



mokra felesleges a bővített tudású PDA. Nos, a gyártók rugalmasan reagáltak erre az igényre is. Az eredeti készüléket csúnya szóval „lebutították”, így született meg a PNA, a Personal Navigation Assistant. A rövidítés jelentése: személyi

navigációs asszisztens. Ez előre telepített térképével navigációra kiválóan alkalmas, ám sokkal többet ennél többnyire nem tud, viszont olcsóbb is mint a nagytestvére. Mindkét üzletünkben jól nyomon követhető az a folyamat, amely kiválasztja a felhasználókat igényeik szerint.

• **Mióta foglalkoznak ilyen berendezések árusításával?**

• A pozíció-meghatározó navigációs eszközöket már 13 éve árusítjuk. Persze akkoriban még nem ezeket a mostani, térképalapú szoftverre épülő ké-

már mindkét üzletünkben – akár a Lehel út 23-ban, akár a Nagymező utca 12-ben – a forgalom jelentős részét a különféle PDA-k, illetve a PNA-k adják. Ezekhez ugyanis olyan jó minőségű szoftverek társulnak, melyek az autósok és ezen belül a taxisok között méltán népszerűek. Az utóbbi évek tendenciája, hogy a PNA-kat hasonló nagyságrendben keresik, mint a PDA-kat. Azonban ahhoz, hogy az ember tudja mit is akar, információk kellenek. Naponta tucatnyi érdeklődő van, aki azt szeretné eldön-



A Lehel utca 23. alatt található üzletet az utcáról nem könnyű észrevenni. Ám aki betér, mindent megtalál, amire szüksége lehet

szüleket árultuk. Hanem a műholdakról sugárzott GPS-jelekből, a pillanatnyi pozíció néhány 10 méteres pontossággal történő meghatározását biztosító eszközöket. Ezeket különféle minőségben ma is nagyon sokan keresik túrázók, sportolók, általában a kalandkereső emberek. Ám a hosszúsági, illetve szélességi koordináták csak a beavatottaknak jelentenek segítséget, az átlagos autós nem ezeket keresi. Mi 1998-tól árusítjuk például a GARMIN GPS-eket PNA-kat. 2003-tól már kiegészítő szoftverekhez és különféle alkalmazásokhoz is hozzájuthatnak vásárlóink. Ma

tenni, milyen készüléket is vegyen. A kérdések mögött többnyire árérzékenység tapasztalható, ám a felhasználási terület sem elhanyagolható szempont. Látni kell, hogy alapvetően kétfajta igény van. A PDA-n sokféle szoftvert, alkalmazást lehet futtatni. Akinek ez nem kell, csak a navigáció, annak viszont elég a PNA.

• **Mennyibe kerülnek a készülékek?**

• Fentebb említett üzleteinkben navigációs eszközöket már bruttó 39 900 Ft-tól lehet kapni. Méghozzá a taxisoknak részletre is! Ezzel a lehetőséggel nagyon sok taxis élt már, sőt az érdeklődés nem csökken. Ezért

cégünk vezetése törekszik arra, hogy a taxitársaságok vezetőivel, tulajdonosaival olyan használt fizetési konstrukciót dolgozzon ki, melyek nem igényelnek bonyolult, hosszú, nehézkes banki elbírálást. Vagyis az a célunk, hogy a taxisnak csak be kelljen jönni a két üzletünk valamelyikébe. Itt a megfelelő eszköz kiválasztása után, az előleget kell csak kifizetni, és máris a taxiba helyezhető a garanciával ellátott, jó minőségű berendezés. A vételárból fennmaradó részt pedig a továbbiakban három részletben lehet kifizetni. Amiből tapasztalataink szerint általában probléma szokott lenni, az a vásárlók ismerethiánya. Többnyire ugyanis nem rendelkeznek még az ún. felhasználói szintű ismeretekkel sem. Vagyis a beüzemelésnél, a különféle beállításoknál bizony segítségre szorulnak. Ezt a mi vásárlóink minden esetben megkapják. Ugyanakkor nemegyszer olyan taxisok is hozzánk fordultak, akik máshol vették a navigációs eszközt. Nekik az esetek nagy részében valamit sikerült elállítaniuk vagy elrontaniuk, viszont ezzel a gondjukkal már nem volt hova

fordulni. Természetesen nekik is segítünk, ám azon érdemes elgondolkodni mindenkinek, hogy például csak kevesen vásárolnak tartós használatra műszaki cikkeket piacon, vagy az aluljárókban. Ugyanis, ha gond van, nincs kihez for-



GPS-TRADE WEBSHOP

dulni. Aki biztosra megy, az olyan terméket vásárol, melyre van tényleges garancia és megfelelő javítóbázis arra az esetre, ha valamilyen probléma merül fel. Ezt pedig praktikus egy üzletben kaphatja meg az ember. Itt ugyanis elemi érdeke

az eladónak, hogy vevője legközelebb is hozzá forduljon, mert elégedett volt azzal a szolgáltatással, amit kapott. Ezért említettem, hogy cégünk 13 éve van ezen a piacon...

• **Sokszor igen csak nehéz elmagyarázni, mit is tapasztal az ember vezetés közben. Előfordul, hogy ugyanaz a szoftver, ami a kollégánál jól működik, nálam kifejezetten rossz útvonalat javasol. Ennek mi az oka?**

• Anélkül, hogy az ember látna a készülék működését nehéz bármit is mondani, de valószínűleg egyszerű beállítási kérdésről van szó. Sokszor csak a *leggyorsabb a leggazdaságosabb, vagy a legrövidebb* útvonaltervek között kell jól választani. Ám nekünk nagyon komoly felhasználói szintű tapasztalatunk is van, amit ilyen kérdések megválaszolásakor is hasznosítani tudunk. Különféle játékokat, csapatépítő tréningeket is szervezünk cégeknek. Például a MULTINAVIGÁTOR GPS versenyeket hoszszú ideje ügyfeleink legnagyobb elismerése mellett bonyolítjuk le.

Összefoglalásképpen talán annyit tanácsolnék: mindenki először azt döntse el, mit is szeretne. Mit vár el a készüléktől és mit nem kell, hogy megvásároljon? Mi az, amire nincs szüksége? Milyen szoftverrel kívánja azt üzemeltetni, és a szükséges frissítéseket hogyan oldja majd meg? Mert a frissítés elengedhetetlen a pontos navigációhoz. Utcákat, tereket, utakat zárnak le, vagy építenek át. Ezeket „ismernie” kell a szoftvernek is, különben bosszúságot okoz, és nem segít. Ha elromlik, vagy véletlenül elprogramozódik a navigációs eszköz, hol és hogyan kívánja azt megjavíttatni? Garanciát tud-e érvényesíteni, ha erre szükség lenne? Talán ennyi kérdés elég is. Mi mindenkit szívesen látunk, nyitvatartási időn belül, mindkét üzletünkben!

• **Köszönöm a tájékoztatást!**



COMPASS SPORT
GPS
& OUTDOOR SHOP

Budapest Lehel utca 23.
Budapest Nagymező u. 12.

*Drágám, ma kereken egy hónapja nem szeretkeztünk.
– Csak te!*



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 gépjárművet (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

szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepeken!

*45 napos opcióval, részletek az autómentés vezetőjénél

SAP-ART Hiteles hírek

**MIÉRT JÁRSZ JOBBAN, HA LAKÁS-
VAGY HÁZVÁSÁRLÁS ELŐTT
HOZZÁNK JÖSSZ HITELÉRT
ÉS NEM A BANKBA?**

Mert minden jelentős hazai bankkal kapcsolatban vagyunk, míg a banki ügyintéző csak saját feltételeit ismeri.

Mert a hitelhez, a lízinghez, a szocpolhoz, a lakáskasszával és a biztosítással kombinált hitelekhez is értünk. Van, ahol tudunk alkudni a kamatokból.

!Egyedi engedélyek és kamatok nálunk!

Pl.: Szabadfelhasználású hitel 10M 20 évre
70.094 Ft/hó, a kamat nem változik a futamidő végéig! Váltsd ki velünk a hiteled erre!
Minden banknál fiókvezetői szinten képviselünk, így kiemelt ügyfél leszel.

**Bíró László (volt) City 767
SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ**

1138 Bp., Esztergomi út 12.

Tel: 70-3838-767; 70-316-2071

Fax: 1-788-8295; sap-art@chello.hu

Mai besTHM: 4,46%

– Mi van a pap sírkövére vésve?
– ???
– Vizsgázni mentem.

Szöveg az intenzív osztály üzenetrögzítőjén: – Kérjük, hagyja meg az üzenetét, lehetőleg a hosszú sípszó előtt!

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**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az útkereszteződés előtt egy ilyen táblakombinációt lát. Bekanyarodhat-e taxijával jobbra a keresztező úton lévő autóbusz forgalmi sávra?

- a) Igen, mert a személytaxi részére megengedett az autóbusz forgalmi sávon való haladás.
b) Csak akkor, ha az autóbusz forgalmi sávot az út menetirány szerinti jobb szélén jelölték ki.
c) Nem.



2. Taxijával, a táblával jelzett helyen merre folytathatja útját?

- a) Csak egyenesen.
b) Csak egyenesen vagy jobbra bekanyarodva.
c) Bármely irányba.



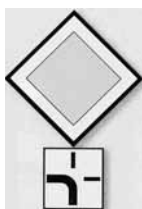
3. Az ilyen táblával megjelölt útszakaszon bekanyarodhat-e a menetirány szerinti bal oldalon lévő ingatlanra?

- a) Igen.
b) Nem.



4. Taxijával a tábla hatálya alatti útszakaszon akar visszafordulni. Végrehajthatja-e a manővert, ha a szemből érkező forgalom miatt rövid időre meg kellene állítani a gépkocsiját?

- a) Igen.
b) Nem.



5. Lehet-e elsőbbségadási kötelezettsége, ha taxijával az útkereszteződésben a kiegészítő táblán vastag vonallal jelzett irányban halad tovább?

- a) Igen, a szemből érkező járművek részére.
b) Igen, a gyalogos részére, amelyek azon az úttesten halad át, amelyre a taxi érkezik.
c) Nem.



6. Áthajthat-e taxijával a táblával megjelölt övezeten, ha ott megállni nem akar?

- a) Igen.
b) Nem.



7. Milyen következménnyel járhat, ha az ilyen táblával megjelölt helyen jogosulatlanul várakozik taxijával?

- a) Kerékbilincs alkalmazásával rögzíthetik gépkocsiját.
b) A rendőrhatalóság elszállíthatja gépkocsiját.
c) Legfeljebb helyszíni bírságot kell fizetnie.

8. Jelent-e a taxi felnőtt utasának személyes felelősséget, hogy a gépkocsi biztonsági övével rögzítse magát?

- a) Igen.
b) Nem, ez kizárólag a taxis felelősségi körébe tartozik, hiszen az utasnak nem kell ismernie a KRESZ-t.

9. Mi minősül a jármű össztömegének?

- a) A járműnek, valamint a rajta levő személyeknek rakományának és egyéb tárgyakkal az együttes tömege.
b) Csak a tüzelőanyaggal feltöltött és a szükséges tartozékokkal ellátott üres jármű tömege.
c) A vezetőt, illetve az utasokat nem számolva, a jármű és a rajta lévő rakomány egészének a tömege.

10. Az útkereszteződés forgalmát rendőr irányítja. Mit jelez mindkét karjának oldalirányú kinyújtásával?

- a) A kinyújtott karjaival párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat.
b) Azt, hogy a forgalom iránya megváltozik.
c) A karjára merőleges irányból érkezők jobbra bekanyarodhatnak.

11. Az alább felsorolt világító- és fényjelző berendezések közül melyiknek az állapotát (működését) köteles naponta ellenőrizni, mielőtt taxijával első ízben a telephelyéről elindul?

- a) A nappali menetjelző lámpákat.
b) A ködfényszórókat.
c) A helyzetjelző lámpákat.

12. Köteles-e a taxi vezetője a járdaszegély mellől elindulva irányjelzést adni?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha az elindulás irányváltoztatással is jár.
c) Csak akkor, ha a közlekedés biztonsága megkívánja.

13. Az alábbiak közül mi az előfeltétele annak, hogy az úttesten őrizetlenül hagyott személytaxiját éjszaka elegendő legyen csak az úttest közepe felé eső egy-egy első és hátsó helyzetjelző lámpával kivilágítani?

- a) Lakott területen álljon.
b) Lakott területen kívül álljon.
c) A közvilágítás kellően megvilágítsa.

14. A képen látható helyen vezeti a taxiját. Áttérhet-e a menetirány szerinti bal oldalra, hogy kisebb íven haladjon, és ezáltal csökkenjen a kisodródásának a veszélye?

- a) Igen.
b) Legfeljebb a szemből érkezők zavarása nélkül, ha szándékát irányjelzővel is jelzi.
c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Június 24-én délelőtt 10 óra után nem sokkal Garamszegi Miklós vezérigazgató üdvözölte az egybegyűlteket. Majd ünnepélyes keretek között a hosszú évek hűségét kifejező aranygyűrűket adott át a főtaxis kollégáknak.

Majd elkezdődött az egész napos program. Szinte hihetetlen, de a nagy meleg ellenére a gyepen óriási lendülettel rúgták a labdát a fiúk. 17 csapat jelentkezett előzetesen, és közülük 14 csapat ténylegesen meg is jelent a versenyen. A nagy sátor alatt a szurkolók, kollégák, hozzátartozók népes serege elevenítette fel a régi idők taxis napi rendezvényeit.



City Taxi I. helyezett focicsapat

A bátrabbak megülték a műbikát, illetve a quadokkal rótták a köröket. Ettől sokaknak hamar szürke lett a tekintete, de még a sör habján is vékony rétegben leülepedett a felvert por. A probléma nem vált háborús okká, mert a leleményes rendezők egy határozott intézkedéssel a quadok nyakába „zúditottak” egy kis esőt, amitől azok kissé hasonlónak váltak az elölkertben dagonyázó malacokhoz.

A Rodeósok az idén is kitettek magukért, megtanították ijjal lőni, lovagolni a taxis csemetéket. A városlakókhoz közel hozták az állatokat (tevé, kismalacokat, lovakat, ormányos medvét) egyiket-másikat meg is simogatták némelyek, a bátrabbak. Delelőre hágtott már az idő, amikor lány szellő hozta a hírt: elkészült az ebéd. Különösebb tolongás nélkül, már egy órával a meghirdetett idő előtt, jó étvágyal fogyasztották az ebédet kicsik, nagyok egyaránt.

Ebéd után érkezett a Madarak házibuli zenekar, mely retro zenével megalapozta a táncos bemutatókat. A Rodeósok itt is bizonyították,



Gyűrűátadás

FŐTAXI TAXIS NAP 2007

hogyan nem csak lovagolni, de táncolni is kitűnően tudnak. Igaz, tartalmilag egy



kissé különös, vad, egyedi táncbemutató volt.

Ezt ellensúlyozta a Jumpers táncsoport könnyed, légies, később latinos táncbemutatóival.

Közben befejeződött a focibajnokság és eljött az eredményhirdetés ideje. Aranyeső hullott a City Taxi, ezüsteső a Rent a Car Adrienn, bronzeső a Hírös Taxi Kecs-kemét csapatokra.

A Fair Play díjat a Főtaxis Pepita csapata nyerte el. Tárgyjutalomban részesítették még a legjobb kapust, a legtöbb gölt rugó játékost.

A díjátadás után rögtön kezdetét vette a



K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291
Nyitva tartás: 8-17 óráig

GPS

2 év garanciával
Térképszoftverrel is
☛ Hihetetlen áron! ☛

NAVIGÁCIÓ

City 146
06-70-38-38-146

BTI - Taxicentrum hírek

Kérjük azokat a kollégákat, akik iparüzési adójuk és NYENYI bevallásuk elkészítését és továbbítását ránk bízták, fáradjanak be a saját példányukért és a feladási igazolásért. Kérjük továbbá az elektronikus bevallások második negyedéves munkadíjának fizetését, aki még nem tette volna meg.

A BTI iroda augusztus 17-én, pénteken zárva tart.

tombola, ahol a fődíj az idén is egy egyhetes beutaló volt balatoni nyaralásra. Már- már azt hihetnénk, ez volt a nap vége, de korántsem: a pazar, lendületes lovasbemutató következett. Ez indiánokkal, igen látványos és nehéz kaszkadóelemekkel kápráztatta el a nézőket. Később - önfelédtszurkolás kíséretében - a kicsik először a saját cipőjüket keresték az előkertben, majd amikor ezeket megtalálták, feladatként a malacok nyakából a szalagot kellett kioldozniuk. A nyertes egy hatalmas plüss malackát ölhelhetett magához.

Nem sokkal később, szinte az est fénypontjaként, kezdetét vette egy gyönyörű leány bemutatója - ha lehet így titulálni - páratlanul szép lovával. Saját szemünkkel láthattuk, hogy - amit ha elmesélnek is, kételkedve hiszünk csak el - a ló és a lovasa között olyan kapcsolat tárult elénk, ami ámulatba ejtett mindenkit. A nap során már szilajságáról többször is tanúbizonyságot tett ló estére szinte tánc lépésben vitte lovasát előre, oldalra, hátra lépcsőn fel, le. Később megdöbbenve néztük, hogy a tűzön átlépésben óvatosan, szinte testével megvédvé lovasát mozgott a gyönyörű állat. Páratlan látvány és élmény volt.



Taxis csemete lovagol



Malacfogó



Rent a Car Adrienn II. helyezett focicsapat



Szép lány szép lóval



Hírös Taxi Kecskemét, a III. helyezett focicsapat



Táncosok

Természetesen a délután folyamán sokan bizonyították, hogy nem csak a kocsiban, vagy az íróasztal mellett tudnak ülni, hanem ha akarnak, a parkett ördögei is lehetnek.

Tartalmas, eseménydús nap volt ez a vasárnap, mintegy 500-600 fő részvételével. E szórakozással eltöltött nap alkalmával minden résztvevő bizonyította együtvé tartozását, független attól, hogy főtaxis volt vagy sem.

A nap krónikása:

Csaba Péter

Fotók: Horváth György - köszönet érte

- Nilsson, ön nagyon jó munkát végzett a múlt szezonban, jutalmul a vállalat költségén egy hétre Mallorcára utazhat a feleségével.

Nilsson rohan a telefonhoz, és lélekszakadva hívja a feleségét.

- Akarsz velem Mallorcán tölteni egy hetet?

- Igen!!! Kivel beszélek?

Egy apáca beül egy taxiba és bmondja a címet. Elindulnak, de a taxis gyakran néz rá kacéran. Végül az apáca nem bírja tovább, és megszólítja:

- Gyermekek! Miért bámulsz rám ilyen forró és kéjes tekintettel? Mondd csak el bátran, mire gondolsz!

- Bocsásson meg érte, anyám! Egész életemben arra vágytam, hogy orálisan kielégítsen egy apáca...

- Fiam! Berta nővér vagyok, és azt hiszem, segíthetek a problémádon. Mi a neved?

- Karcsi.

- Nős vagy?

- Nem!

- Akkor rendben.

Azzal megesik az aktus. Miután végeztek:

- Ez isteni volt - lelkesedik a taxis, majd sírva fakad.

- Hazudtam, anyám! Nem Karcsinak hívnak, nős vagyok, van három gyerekem.

- Semmi gond! István vagyok, csak most már kapcsolj rá, mert lemaradok az álarcosbálról.



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*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	1.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.500.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
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 (házsámos) és környéke (44 település) atlasz	2.950.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis Angol nyelvkönyv	2.300.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj	LPG autógáz
Január	266.00	259.00	260.00	
Február	269.00	259.00	265.00	
Március	259.00	248.00	243.00	
Április	269.00	259.00	250.00	
Május	279.00	267.00	252.00	
Június	283.00	276.00	256.00	
Július		287.00	260.00	162.00

2007 második félévtől az adóhivatal nem jelzi a 98-as oktánszámú benzin elszámolási árát, mivel ennek az üzemanyagfajtának a forgalmazása megszűnt. Új elemként ugyanakkor megjelent az autógáz elszámolási ára.

Az APEH 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.

Forrás: www.apeh.hu

- Te vagy az új alkalmazott itt a cégnél?
- Igen.

- Akkor kezdheted a napot azonnal, hogy kitakarítod a rak-tárat.

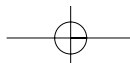
- De kérem, én mérnök vagyok!
- Nem baj, majd én megmutatom, hogy kell csinálni.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
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 – 2006.10.24.	7,75%
2006.10.25 – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26-től	7,75%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (ön-revizio) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkorin jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.



Fizetendő legkisebb járulékok 2007. **JÚLIUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a 9825 Ft	Járulékalap 29,5%-a 19 323 Ft	Járulékalap 21,5%-a 14 083 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 5240 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2620 Ft
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 8%-a 5240 Ft	A járulékalap 21%-a 13 755 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a 19 650 Ft	Járulékalap 29,5%-a 38 645 Ft	Járulékalap 21,5%-a 28 165 Ft (A magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	A minimálbér 4%-a 2620 Ft A vállalkozói járulékokra nem vonatkozik a minimum-járulékalap!
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 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

Liberális anyukák sétálnak egymás mellett, tolják a gyerekkocsikat. Az egyik megkérdezi a másiktól: *- Mondd, neked mid van: fiad vagy lányod?* *- Majd eldönti ő maga, ha felnő.*

* * *

Két neves nőcsábász borász poharazgatás közben beszélget: *- Te, miről mondanál le könnyebben: a borról vagy a nőkről?* *- Hát... az az évrattól függ.*



MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséggént elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 8,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséggént elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A nyugdíj melletti vállalkozók járulékfizetése 2007. április hónaptól változott. Az Egészségügyi Szolgáltatási Járulék mértéke 16%-ról 9%-ra csökkent. Ezzel egyidejűleg a nyugdíj melletti vállalkozók részére is bevezetésre került a 8,5%-os nyugdíjjárulék fizetési kötelezettsége.

Fontos változás továbbá, hogy a kiegészítő tevékenységű, vagyis nyugdíj melletti vállalkozók járulékat negyedévente kötelesek fizetni. A nyugdíjjárulékot először július 12-ig (a második negyedévre vonatkoztatva), utána pedig

mindig a negyedévet követő hó 12-ig kell megfizetni.

„A kiegészítő tevékenységet folytatóknak az egészségügyi szolgáltatási járulékot és a nyugdíjjárulékot negyedévente, a negyedévet követő hónap 12. napjáig kell megfizetni. A befizetés az alábbi számlaszámokra történik:

- 10032000-06056229 – APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla,
- 10032000-06056236 – APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla.”

Forrás: <http://www.apeh.hu/adoinfo>

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Mivel augusztus 12-e vasárnapra esik, így a határidő 2007. augusztus 13., hétfő.

Két férfi búsong két pohár sör mellett.
– Tudod, az én anyósom pontosan olyan, mint egy újság.

– Komolyan mondd? Annyi újdonságot tud?
– Azt nem, de mindennap megjelenik.

Hogyan számítható az üzemanyagköltség?

Alaphelyzetben a gépkocsi gyári fogyasztási alaphelyzetben kell figyelembe venni. Az ezt a listát közlő rendelet azonban már több mint tízéves, és az újabb és újabb gépkocsik megjelenésével nem fejlődött automatikusan. A jogszabály ezért – nagyon helyesen – a gépkönyvben lévő fogyasztási alaphelyzet használatát is engedélyezi. Ezt az alaphelyzetet lehet aztán a megfelelő szorzókkal (városi és téli szorzó) korrigálni, majd a közleményben szereplő aktuális üzemanyaggal számolva az egy kilométerre eső elszámolható költséget kiszámolni. Az alaphelyzet helyett – a magán-személy választása alapján – alkalmazható az úgynevezett alaphelyzet-átalány, amely a következő:

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

1000 cm ³ -ig	8,0 liter/100 km
1001-1500 cm ³ -ig	9,0 liter/100 km
1501-2000 cm ³ -ig	10,0 liter/100 km
2001-3000 cm ³ -ig	12,0 liter/100 km
3001 cm ³ felett	14,0 liter/100 km

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

1500 cm ³ -ig	6,0 liter/100 km
1501-2000 cm ³ -ig	7,0 liter/100 km
2001-3000 cm ³ -ig	8,0 liter/100 km
3001cm ³ felett	10,0 liter/100 km

Ezek mellett az átalánymértékek mellett a városi és téli szorzó nem alkalmazható!

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű gépkocsi (ha egyáltalán van ilyen) alaphelyzet-átalány mértékét – a benzinüzemű norma alapján liter/100 kilométerben meghatározott alaphelyzet érték – továbbá cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2-es szorzó, mint módosító tényező szorzataként kell megállapítani. A vegyes, benzin-gázüzemű gépkocsik LPG-re vonatkozó szorzója szintén 1,2, ám a benzin- és gázüzem arányát ismereteink szerint nem szabályozza a jogszabály, így a számítás elég esetleges.

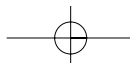
Egyik reggel az igazgató bemegy az irodájába, és ott találja az egyik osztályvezetőt, amint épp a titkárnővel csókolózik. Felháborodva rákiált:

- Géza, hát ezért fizetem magát?
- Nem, uram, ezt ingyen teszem.

* * *

Az apuka bemegy a gyerekszobába és látja, hogy a kisfia szomorkodva ül az ágy szélén:

- Mi baj van, kisfiam?
- Nem jövök ki a feleséggel!



Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2.160 Ft, az egyéves 4.320 Ft,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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


**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
 AUTÓALKATRÉSZEK**
www.korexcar.hu
 1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
 Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
 Nyitva tartás: H-P: 9-17-ig.

**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. 11.
 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
 Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
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 kollégákat
-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 csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
 Sérült gépkocsik vétele.
 Tel.: 06-209-960-250

Autórugó javítás, készítés
 lengéscsillapítók javítása,
 forgalmazása
Vörös Attila
 autórugó javító
 Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
 Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
 3 Diamonds Kft.

Skoda alkatrészeket az importortól!
 Taxis kollégáknak speciális árak!
 24 órás kiszállítás az ország területén!
 Ehavi akció: **10W40 GM motorolaj 5L 3250 Ft**
 Többi termékünkrol a
www.skodacarparts.hu-n
 Nagykereskedelmi kód: EXTRA 2007
 Tel.: 1/306-4313 Mobil: 70/209-7896

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!
 Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
 Nyugdíjprogram
 Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
 Kollégád: Manhertz István

Ez az Ön
 hirdetésének a helye

**PDA-k, PNA-k,
 GPS vevők**
www.pdapark.hu
Tel: 70/621-6498

**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 udulón belül.
 A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó
 (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

Jelenkezni 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@zalasam.hu | www.majerikszallo.hu

Mercedes Alkatrész
 Az Ön igényeinek megfelelő ár és
 minőségi kategóriában
 Gyári, utángyártott és
 bontott alkatrészek raktárkészlete
 Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
 Taxisoknak minimum 10% kedvezmény


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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

**2,3 és 4 ágyas
 szobák kiadók
 2500 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.
 Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17
 ☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Újabb szigorítás a pekingi Olimpiára készülve

Se tar fej, se szakáll

Pekingben hetvenezer taxis dolgozik nap mint nap. A helyi elöljáróságok készülve a 2008-as olimpiára, már most olyan rendelkezéseket hoznak, amellyel a személyszállítókat próbálják a kulturáltabb viselkedésre és megjelenésre rávenni.

A kínai taxisok nem rajonganak mostanában azokért a folyamatosan megjelenő újabb rendelkezésekért, amelyekkel megpróbálják őket „rávenni” a kulturáltabb megjelenésre és viselkedésre. Arról már korábban magazinunkban is számot adtunk, miszerint a jövőben köpetgyűjtő zsákokat kell a taxikban elhelyezni, külön a sofőrnek és külön az utasoknak. Ezután tilos lesz a gépjármű vezetőjének összevissza köpködni az utcán. Már ez is komoly felháborodást váltott ki a fuvarozókban, ám alig hogy ezen berzenkedésüknek hangot adtak, a ruházatra vonatkozó utasítás jött: miszerint a férfiak hosszú sötét nadrágban és ingben kell, hogy a volánhoz üljenek, míg a hölgyek számára a blúz és a térdig érő szoknya lesz a munkaruha. A rövidnadrághoz és pólóhoz szokott taxisok el sem akarták hinni, mire próbálják meg őket rávenni, majd ezután következett a frizurára vonatkozó szabály. A férfiak kötelesek rövid, gondozott, ápolt hajjal a gépkocsiba ülni, míg a női sofőr nem viselhet kontyot vagy olyan nagy kiterjedésű, tupírozott frizurát, amely az utasokban megbotránkozást kelthet, nem is szólva arról, hogy ez a kilátást és a szolgáltatás komfortját is veszélyezteti.

A közelmúltban ezt is sikerült szó szerint megfejelnüik a jogszabályalkotóknak, akik közölték: az olimpia idején sem kopasz, sem pedig szakállas taxisofoőr nem szállíthat külföldieket. S mivel nem lehet olyan engedélyt kiadni, amely megkülönbözteti a hazai és a külföldi utasokat, így kopasz és szőrös sofőrrel senki nem találkozhat 2008 nyarán Pekingben.

A diszkriminatív intézkedés ellen ugyan felemelték hangjukat az érdekvédelmi szervezetek, ám a hivatalos válaszban az szerepelt: aki kopasz, az használjon parókát, aki szakállas, az pedig borotválja le a szőrzetét, ha engedélyt óhajt szerezni. Úgy tűnik, a hatóság hajthatatlan, s mindent megtesz annak érdekében, hogy az ország és a főváros imázsja a taxisokon ne múljon.

Cash

Gáz a Škodákban

Arról már a lapban többször is hírt adtunk, hogy a hazai Škoda-importőr – Magyarországon először – lehetővé tette minden általa forgalmazott benzines autó gázzal való értékesítését. Méhozzá a teljes körű garancia megtartása mellett. Tehát az ügyfél bemegy az általa kiválasztott márkakereskedésbe és amennyiben Škoda

– kb. 8 liter körüli – fogyasztással mintegy 7000 Ft-ba került volna. Miután a Škodákba csak ez az olasz gázrendszer szerelhető, a csomagterben nem látható a gáztartály, mert az a pótkerék helyére kerül. A pótvagy mankókerék viszont a csomagterből vesz el egy kevés helyet. Ez tényleg nem zavaró, ugyanis nagyon ritka, hogy egy csomagtartót – főleg a

combi változatoknál – „plafonig” kell pakolni, és pont egy pótkeréknyi hely hiányzik. Akit viszont ez így zavar, annak lehetősége van arra is, hogy a defektet ideiglenesen megoldó sprayt hordjon az autóban.

A motortérben csak az avatott nem veszi észre a redukort és az egyéb apróbb átalakításokat. Korábban a „gázos” autókban jól látható volt az a hely, ahol a

gázt be lehetett tölteni a járműbe. Ez a Škodák esetén megszűnt. A betöltőnyílást a benzintanksapka mellé tették, amit a zárófedél eltakar.

Apróbb problémát a tankolás jelenthet. Ugyanis a gázt az autós nem töltheti saját



Dual típusra vágyik, azt megrendeli. A márkakereskedés az importőrtől az olasz rendszerű gázzal szerelve kapja majd meg a kiválasztott Škodát. Ahogy azt a Palota Automobilnál megtudtuk, arra is van lehetőség, hogy leendő ügyfelük a kínálatból eltérő felszereltséggel válasszon autót. Ez esetben először az óhajtott járművet kell megrendelni, majd azt a márkakereskedő szerelteti át Dual rendszerűvé. A Szentmihályi úton azt is megerősítették, hogy a Škoda Dual modellekért nem számolnak felárat, vagyis a gázbeszerelés többek között a taxisoknak is ingyen van. A kínálatban szerepel az összes Škoda modell benzines változata. Vagyis a Roomster, a Fabia, a Fabia Combi, az Octavia és az Octavia Tour, sőt a benzines Superb is. Bár ez utóbbi gázosítása nem túl sokaknak jut majd eszébe, hiszen a dízel változat ára igen meggyőző.

A kipróbált három változat: az 1.6-os Octavia, az 1.4-es Octavia Tour és az 1.4-es Fabia Combi jól vizsgázott. Az autókkal 300-300 kilométert tettünk meg. A fogyasztás általában 10 liter körül jött ki, vagyis erre a távolságra 5000,- Ft. alatt tankoltunk a PB-gázból. Ugyanez benzinnel alacsonyabb



maga a járműbe. Ennek egyszerű baleset-megelőzési oka van. A PB-gázt nagy nyomással „töltik” be az autóba. Ehhez jól kell illeszteni a kútcsővet a tankolócsomagra. Ráadásul a PB-gáz nagyon hideg, vagyis kesztyű kell a biztonságos tankoláshoz. A probléma is ebből adódik. Tapasztalataim szerint néhány jó nevű kúthálózatnál nem szívesen megy a kezelő a gázos autókhoz. Mi-

Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 28. oldalról

után ezt nehezményeztem, az egyik kutas elmondta, az alatt az idő alatt, amíg a gázos autót megtankolja, sokkal többet kereshetne ablakmosással, vagy más üzemanyag tankolásával. Kár, pedig az egész ország igen jól lefedett PB-gáz tankolásra alkalmas helyekkel. Ugyanakkor az is tény, hogy a „nevesincs” PB-gáztöltő helyek, vagy a Prima+ kutaknál viszont kedves, udvarias emberekkel találkozom, és ők vannak óriási többségben.

É r d e m e s egyébként is körülnézni a PB-gáz piacon is. Ugyanis az árak hasonlóképpen szóródnak, mint a hagyományos üzemanyagoknál. Van, ahol olcsóbb, van, ahol drágább.



PB-gáz kút a Nagyfuvaros utcában. Egy tele tank öt-ezer forintból kijön



A PB-gáz mennyiségét mutató ledsor itt jó helyen van, látható

Márpedig, ha spórolni akarunk...

Összességében tehát megállapítható, hogy jelentős, mintegy 30-35%-os megtakarítás érhető el a PB-gáz üzemanyagként való használatával. Skoda esetén még a beruházás költsége is megtakarítható.

A gázos autózáshoz a PrimaGáz Hungária Rt. további speciális taxis kedvezményeket is biztosít. Erről e lapban rendszeresen tájékozódhatnak olvasóink.

A PB-gázzal történő taxizás, úgy tűnik, népszerű lesz. Erre utal, hogy a Palota Automobilnál igen sok taxis érdeklődött már a részletekről. A feltett kérdésekre megpróbálunk a következő hónapokban választ adni.

-B-

A szabályok és az ő betartásuk

Ugye téged is idegesítenek a szabályok? A betarthatatlan, átgon-dolatlan, netán teljesen felesleges előírások? Igazad van. A másokkal való együttélésünk azonban legtöbbször szükségessé teszik különböző korlátok felállítását. Nincs is ezzel baj egészen addig, amíg ez elősegíti és nem gátolja a tevékenység végzését.

Ha azonban egy szabályt – legyen az közlekedési, vagy bármilyen egyéb előírás – a résztvevők 70-80 százaléka nem tart be, ott nagy valószínűséggel nem az előírásokra fittyet hányó elvetemült gazemberekről van szó, hanem valami más baj is van. Megkockáztatom, hogy ilyen esetben a szabály életszerűtlen, betarthatatlan, vagy egész egyszerűen csak nem megfelelő. Szakmánkból és a hétköznapi életből is rengeteg példát hozhatnánk, most csak néhányat, mutatóba.

Sebességkorlátozás

Valami egészen elképesztő átgon-dolatlanság jellemzi – legalábbis a közlekedésben résztvevő külső szemlélő számára – a sebesség-

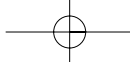
korlátozó táblák elhelyezését. A kétszer kétsávos, külterületen vezet, mindkét oldalon néptelen útszakaszon (6-os út fővárosi szakasza) 60 km/órás sebességkorlátozás van érvényben. „Természetesen” szinte mindenki figyelmen kívül hagyja. Egyszer próbaképpen betartottam a korlátozást, és hosszú kilométereken keresztül 60 és 70 között tartottam a kilométeróra mutatóját. Gyakorlatilag egy kivétellel mindenki megelőzött, beleértve a teherautókat és pótkocsis kamionokat is, némelyik dudált, mások csak mutogattak. Az egy kivétel egy munkagép volt. Mellesleg ezen a szakaszon a közlekedési lámpák úgy vannak beállítva, hogy kb. 80-85 kilométeres sebességgel haladva lehet a folyamatos zöld jelzést elérni (vagy esetleg negyvennel...).

Ugyanakkor vannak olyan útszakaszok, ahol két oldalról szinte egy sávos út (igen, a ferihegyi gyorsforgalmira gondolok), és ahol szinte havi rendszerességgel fordul elő frontális ütközés, sú-

lyos, sokszor halálos baleset, mégis sokkal nagyobb sebesség alkalmazható.

A legirritálóbbak azonban a különböző, átlagosnál élesebb kanyarokban, vagy egyéb ok miatt veszélyesnek minősített útszakaszokon elhelyezett 30 km/órás sebességkorlátozó táblák. Nincs ezzel baj, ha vasúti átjáróban, vagy egyéb, rövid szakaszon kell alkalmazni. De vajon e tábla kihelyezését elrendelő hivatalnok próbált már valaha harminccal menni hosszú-hosszú száz métereken keresztül? A következő útkereszteződésig? Ezt a sebességhatárt valószínűleg még abban a korban állapították meg, amikor kétszer kellett kuplungolni, és madzaggéffel megállítani az autót. A traffipaxos kocsi is előszeretettel települnek ezekre a helyekre. A felesleges sebességkorlátozások csúcsa azonban az egyes útfelbontásoknál kihelyezett teljesen elavult, életszerűtlen, 5 km/óra sebességet előíró tábla. Tudnunk kell, hogy a hatóság 30%-os sebességtúllépés esetén már súlyosabban

bírálja el az ügyeket. Az 5-ös táblánál ez a 30%-os sebességtúllépés 6,5 km/órát jelent... (Tudom, sarkítok...) Szintén előszeretettel települ a traffipax az olyan útszakaszokra, ahol egy valamikori útépítés miatt, vagy egyéb okból kihelyezett sebességkorlátozó tábla „kintfelejtődött”. A rendőrség illetékes szerint, mint egy rádióriportban elhangzott, a gyorsajtás ténye akkor is megvalósul, ha egyértelműen látszik, hogy a tábla kihelyezését indokoló forgalomkorlátozás már megszűnt. A gépkocsi vezetője ugyanis nem bírálhatja felül a közlekedési táblát és nem jogosult vizsgálni kihelyezésének jogszerűségét, vagy értelmét. A rendőr tehát jogosan büntet. Az én véleményem azonban az, hogy a rendőr szálljon ki a kocsijából, és nézze meg, mi van az oldalára írva. Ha jól tudom, az, hogy „Szolgálunk és védünk”. Egy ilyen esetben ugyanis szerény és nem kevésbé naiv véleményem szerint a rendőrnek nem büntetnie, hanem „szolgálnia” kell; konstatálva a helyzetet, intézkedéseket kez-



deményezni a feleslegesen kinnfelejtett tábla eltávolítására...

Droszt

Kaptunk mi jó kis drosztrendszert, ahova nem állunk be. Vagy azért, mert olyan hülye helyre van telepítve, ahol még csak véletlenül sem jön utas, vagy azért mert rádiózás szempontjából van rossz pozícióban, illetve egészen egyszerűen azért, mert más „innen dolgozunk” taxisok elkergetnek egy görbe karddal. Kedves törvényhozók, rendeletekalkotók! Bármennyire is szeretnék úgy hinni, nem vagyunk mi a társadalom ellenségei, notórius szabályszegők, akik továbbra is felüljárókra, Duna-partra, forgalom elől elzárt területre állnak, mi egyszerűen csak szeretnénk dolgozni, fuvart felvenni, pénzt keresni. Nem azért nem tartjuk be a szabályt mert fittyet hányunk rá, hanem azért, mert rossz, használhatatlan előírásokat kényszerítenek ránk.

Adózás

Meleg téma! Mondhatnám, forró! Arról beszélni ugyanis, hogy ki mikor és miért csal adót (ha csal egyáltalán!) ma naposság nem szerencsés dolog. Úgyhogy maradjunk a tényeknél és a számoknál. Taxis vállalkozóink bevétele egy hónap

alatt – aránylag jól ment a bolt – 200 000 forint volt. Ebből tankolt, mosatott, javított, befizette a biztosításokat, a társasági tagdíjat, a súlyadót, esetleg még félre is tette a majdani új kocsijára is a pénzt, és maradt 100 000 forintja. Ez ugye még a mai átlagfizetésnél is kevesebb (az úgy 160-170 ezer körül van), és messze nem tükrözi azt a mindennapos stresszt és folyamatos veszélyhelyzetet, ami a mai fővárosi közlekedésben nap mint nap éri a fuvarozót. Persze ez a 100 000 a bruttó jövedelem, és messze nem tükrözi azt a mindennapos stresszt és folyamatos veszélyhelyzetet, ami a mai fővárosi közlekedésben nap mint nap éri a fuvarozót. Persze ez a 100 000 a bruttó jövedelem, és messze nem tükrözi azt a mindennapos stresszt és folyamatos veszélyhelyzetet, ami a mai fővárosi közlekedésben nap mint nap éri a fuvarozót. Persze ez a 100 000 a bruttó jövedelem, és messze nem tükrözi azt a mindennapos stresszt és folyamatos veszélyhelyzetet, ami a mai fővárosi közlekedésben nap mint nap éri a fuvarozót.

szeg az, amit ténylegesen elkölthet saját magára és a családjára. Kevesebb, mint a felét annak az összegnek, ami a vállalkozásával összefüggő költségek levonása után megmaradt. Hát persze, hogy nem él meg ennyiből. Megsúgom: tán még a duplájából se. Ezért, ha időnként nem fizeti be időben az adóját, késik a járulékokkal, esetleg néha zsebre tesz egy kis bevallatlan juttot, az nem azért van, mert egy velejéig romlott adócsaló bitang. Hanem azért, mert valahogy, kézzel lábbal kapálódzva, napi tizenhat órát dolgozva, stresszesen, az infarktus határán, meg akar élni valahogy. Ha ez azon múlik, hogy késik egy köztartozással, hát késni fog. A benzin nem kapható hitelre, az autó javítása se, a társasági tagdíjat is be kell fizetni, hogy címetek kapjon, hát jobb híján az adóját nem fizeti, meg a járulékait. Az vesse rá az első követ, aki nem fél, hogy visszadobja. Ismét csak a rendszer a rossz, a szabály hibás. Miért van az, hogy vállalkozók százezrei fizetnek a minimálbér után járulékot? Akkor is, ha sokkal jobban megy, mint esetleg a taxisnak? Mert elhibázott döntések sorozata olyan túlzott terheket ró a munkabérre, amit már egészen egyszerűen nem gazdaságos ki-

fizetni! Érdemes inkább ügyeskedni, sumákolni!

Sárga rendszer

Erről már annyit beszélünk, hogy itt nem is szaporítanám a szót. Sikerült ugyanis egy olyan rendeletet létrehozni, ami rengeteg hátránya mellett csak minimális előnyöket biztosít (azt se mindenki szerint). Ezeket az előírásokat csak azért nem szegi meg a taxis vállalkozó, mert munkájának lehetőségét veszítene el. De közben a pokolba kívánja az egészet, meg azt is aki kitalálta...

Tisztelt rendeletekalkotók, döntéshozók! Ha a napi politikai sárdobálás közben lesz egy kis idejük, legyenek szívesek néhány előírás felülvizsgálatára statisztikai felmérést készíteni, készíttetni, és azt a szabályt, amit a résztvevők több mint hatvan százaléka rendszeresen megszeg, tessenék módosítani, finomítani. Az a szabály ugyanis nem jó! Tudom, hogy ettől önöknek nem lesz több pénzük, nem lesz nagyobb hatalmuk vagy befolyásuk, de vizsgálja önöket az a tudat, hogy betartható és logikus szabályok előírásával talán egy nyugodtabb, boldogabb, élhetőbb országot tudnak megvalósítani... **-oli-**

A tücsök és a hangya

AZ EREDETI VERZIÓ:

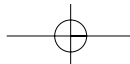
A hangya a forró nyarat szorgalmasan végigdolgozta, építgette-szépítgette házát, és élelmet halmozott fel felkészülve a kemény télre. A tücsök úgy gondolta, a hangya bolond, és végigmulatatta a nyarat. Eljött a hideg tél, és a különböző tücsök sajtótájékoztatót hívott össze azt a kérdést feszegetve, hogyan lehet az, hogy míg egyesek kint fagyoskodnak a hidegben, mások úgy élnek, mint a hangya. A CNN, az RTL Klub, a TV2 és az MTV felvételeket mutatott be a didergő tücsökről, és a melegben, terített asztal mellett henyélő hangyáról. A világ döbbenetesen konstata- lta az égbekiáltó különbséget. Hogyan lehetséges egy ilyen jól fejlődő, épülő ország-

ban a tücsköt így sor- sára hagyni? A NZSZ (Nemzetközi Zöldbo- garak Szövetsége) vezetői több hírműsor- ban is „zöldellenes elfogultsággal” vádol- ták a hangyát, és fel- hívták a figyelmet arra a szomorú tényre, hogy a világon sok tü- csök áldozata ennek a kirekesztő magatar- tásnak. Breki, a béka, a tücsökkel együtt lé- pett fel a népszerű délutáni show-ban, és mindenki könnyekre fakadt, amikor az „Azért vannak a zöld- barátok” című slágert énekelték. A köztársá- gi elnök és felesége egy jótékonyági bá- lon támogatójukról

biztosították a tücs- köt, és olyan javak jut- tatását helyezték kilá- tásba, amiből a tücsök az előző kormányzati ciklusban kimaradt; hogy a miniszterelnök fogalmazott: „...hogy ne süvölthessenek újra az előző rendszer sze- lei”.

Egy politológus a „Mélyvíz” adásában kifejtette, hogy a han- gya a tücsök kárára szépen meggazdago- dott, és egyúttal az ilyen típusú jövedel- mek elvonását célzó adójogszabály szüksé- gességét hangoztatta az „egyenlő” közte- herviselés” szellemé- ben. Végül, az „Egyen- lő Esélyeket Az Anti- Zöldekkel” szervezet hathatós közreműkö- dése nyomán a han-

gyát visszamenőleges hatállyal megbírságo- lták, mert nyári munkái közben nem foglalko- zatott elegendő számú zöld bogarat, adótar- tozásait behajtották, és házát az állam el- kobozta. A történet végén látjuk, amint a tücsök felélte a han- gya utolsó téli élelem- tartalékait a kormány- tól kapott házban (ami nemrég még a han- gyaé volt), a hangya pedig eltűnik a hóban. Másnap reggel pedig a tücsök fogta a cók- móját, s és (mivel sike- rült teljesen felélni a hangya vagyonát) elin- dul egy újabb hangyát keresni. Ha a valóság- gal bármilyen összefüggést vélsz felfedezni, az csak a véletlen műve lehet!



Nyilvános morgolódás

RÖVID FUVAR, ROSSZ IRÁNYBA

Az alábbi történetre jó néhány hetet aludtam. Nem tudtam ugyanis eldönteni, hogy ez az eset személyes ügynek tekintendő, és a kit érdekel kategóriába tartozik, vagy talán mégis vannak benne általánosítható tanulságok. Az utóbbi mellett döntöttem, vagyis a konkrét adatok elhallgatásával, de leírom a velem történteket. Főleg azt, ami nem tetszett benne.

Egy május végi hétköznapon, a kora délelőtti órában taxit rendeltem az egyik „best of” cégtől, lakásomhoz. A telefonos nagyon kedvesen 10-12 percet ígért, ám én azonnal lementem a kapu elé, mert a parkolás a környéken sajnos nagyon nehéz. Ezt más-kor is megteszem, ugyanis tudom milyen rossz, ha sem utas, sem hely, és még dudálnak is a feltartottak... Amint leértem, már láttam is a megrendelt taxi szabadjelzőjét és a kollégát is, aki éppen a kaputelefon felé tartott, mert, hogy az ígértnél jóval előbb jött. Köszöntünk egymásnak, majd az autóra ülve mondtam hová megyek. Ekkor ért a meglepetés: ugyanis a kollégának ez jól láthatóan nem tetszett. Az ilyen látványos grimaszoláshoz tényleg nem szoktam hozzá, bár elég sokat ülök taxiban. Mielőtt bárki is találgatna, hova is szándékoztam taxival menni, leírom azt is: Pestről kívántam a Bocskai út végébe eljutni, kb. 4 kilométerre lakásomtól. Elindultunk, ám attól fogva azt hallgattam a taxistól, hogy pont húsz perce jön, és persze pont onnan, ahova menni akartam. Meg hogy micsoda dugók vannak a városban, és egyáltalán nem lehet közlekedni. Próbál-

tam mosolyogva kételkedni, hogy húsz perce nem jöhet értem, mert a megrendelésemtől még összesen öt perc sem telt el. Arról meg igazán nem tehetek, hogy bár ő a belváros felé igyekezett fuvarért, én mégis az ellenkező irányba viszem vissza a Bocskai útra, ami azért lássuk be, nem egy „rákosborzasztói” cím. Bár az ilyen viselkedés ez esetben is sérelmes lett volna. Nem?

Titokban arra gondoltam, észreveszi magát a kolléga és abbahagyja a siránkozást, de nem tette. A hídon – mintegy igazolásképp – viselkedésének – mutatta a Pest felé araszoló sort és már előre rettegett (nekem), mennyi időt vesz majd igénybe ismételt visszajutása a pesti oldalra (kályha?). Próbáltam – következetesen mosolyogva – rákérdezni, hogy ha a következő utasa is Budára megy majd, akkor mit tesz, ám nem „vette a lapot”. Gondoltam, rajtam nem fog ki, juszt is megpróbálok jobb hangulatra deríteni. Tehát a valóban szépen tartott autójáráról kezdtem faggatni, ám a válaszok rövidek, tömörek voltak, vagyis az alapproblémára, hogy nem a neki tetsző irányba mentünk, ez sem jelentett gyógyírt. Így nem próbálkoztam tovább, báméskodtam. Amikor megérkeztünk, 1260 Ft-ot mutatott az óra, számlát kértem 1400-ról, majd elváltunk. Azonban a dolog ma is bosszant. Nem állítom, hogy egy ekkora kanyar maga a főnyeremény, de mi lett volna, ha ennél is rövidebb távra vettem volna igénybe ezt a taxist? Mit hallgattam volna végig? Miért tartozik az utasra, hogy a taxis mennyit várt a fuvarra, vagy hogy éppen melyik kályhához indul vissza? És ha az ilyen magatartáson megsértődve az állandó kuncsaft mással utazik

legközelebb? Tudom, most sokan mondják, az ilyen utas mehet a csudába, de mi lenne, ha az adott céget egyáltalán nem hívnák a 4 kilométer alatt utazók? Esetleg azok sem, akik rossz irányba mennek? Végig lehet gondolni, mi lenne, ha például a műszaki cikket árusító üzletben csak CD-t szeretnék venni, és egy hasonló mentalitású eladóval találkozni? Engem szolgálna ki, vagy várna a plazmatévé-vásárlóra? Vagy ha a közértes is pofákat vágna, amennyiben csak két kiflit kérnék, pedig vehetnék akár tíz karton cigit is? Szerintem a taxizás ma is a szolgáltatási körbe tartozik, ennek minden előnyével és hátrányával együtt. Az utas pedig – utazási céltól és távolságtól függetlenül – a pénzéért, többek között, jó hangulatban szeretne utazni. Udvarias, mosolygó taxissal.

Végül egy (rossz?) példa: a nyolcvanas évek közepétől rendelt egy néni autót a Bakáts térre, a kórházba, mert hogy ott dolgozott. „Mimi Mami” innen 90%-ban haza, az Üllői út 21.-be ment. 16 forintért, amit ráadásul napi keresetéből és többnyire aprópénzben fizetett. Volt, amikor 20-at adott. Lehet, hogy hihetetlen, de ennek ellenére mindig akadt jelentkező, aki morgás, pofavágás nélkül hazavitte, mert a „mi” megrendelőnk volt, és a 16 forint is pénz volt...

Ennyire megváltozott volna a világ?

Berkó Károly

Erről írt a Taxisok Világa
1997 júliusában

10 éve történt

Kötelező a kamaratagság

Az Alkotmánybíróság döntése szerint nem alkotmányellenes a kötelező kamarai tagság, és nem sérti az egyesülési szabadság elvét. Ezzel a testület egyben elutasította azokat a – többek között taxis körökből érkezett – beadványokat, amelyek a kötelező köztisztviselői kamarai tagságot sérelmezték.

Azóta már sok víz lefolyt a Dunán, a kamarai tagság ismét nem kötelező. Megszüntetésére akkor került sor, amikor már éppen elkezdett működni, amikor esetleg kezdett értelme lenni...

Gépkocsi- és üzemanyag áfa

Már tíz éve is napirenden volt, hogy a személyszállító vállalkozók diszkriminatív megkülönböztetésének minősül, hogy a munkaeszközük és az üzemanyag áfája nem visszaigényelhető. Azóta a gépkocsi-áfa visszaigényelhetősége megvalósult – bár olyan szabályokkal körülbástyázva, ami a gyakorlati megvalósítást szinte lehetetlenné teszi -, ám az üzemanyag áfájának visszaigényelhetősége terén azóta sem sikerült semmit sem elérni.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Dinamikusan fejlődő magyar MLM céghez hálózatépítőket keresek. Ha nem akarsz 30-40 eFt. nyugdíjból megélni, akkor bátran hívj!

Telefon 06/30-944-8042,
vagy 06/70-371-4180 Gy.h. 4180,
Fehér Sándor



Vadonatúj Opel Astra H Combi diesel, klímás, taxinak felszerelve – július közepétől – kiadó, napi 10 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet: 06/20-565-9415



Eladó Ecometer taxióra., GPS, kártyalehúzó. Ára: 100 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8322



Eladó 4 db. téligumi felnival Toyota Carinára való. Ára: 30 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8322



Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996



BÚZAFÜ-LÉ!

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8457,
bővebben lásd: www.fitomen.hu

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006 augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Fótaxi URH 558

V. Alsó rakpart

Megdöbbenve hallják az autóvezetők és így a taxisok a nyárra tervezett közlekedési változásokat a Fővám térhez közeli alsó rakparton. A jelenlegi úttesten villamosínekek lesznek, az autók meg kereshetnek más útvonalat, mert nem lesz terelőút. Azonban az autóbuszok, a teherautók nem mehetnek be a belvárosba! Javasoljuk ideiglenes jelleggel az Egyetem előtti részen a forgalmi rend módosítását, és ide vezetni a Közraktár utca – alsó rakpart forgalmát.

- A 4-es metró építéssel kapcsolatos ideiglenes forgalmi rendek kialakítását a BFFH Közlekedési Ügyosztállyal egyeztetve a Főnterv ZRt. tervezi. Cégünk csak a már eldöntött elvi megoldások részletes kialakítását véleményezi.

II. Üstökös utca

Évekkel ezelőtt kértük, és ígéretet kaptunk az útburkolati jel felfestésére a II. kerületi Üstökös utcában. Teljesen érthetetlen módon, minden balra forduló jármű a jobb szélső sávba sorol be, ezzel feltartják a jobbra tartó forgalmat. Fessék fel, melyik járműnek melyik sávba kell (kellene) sorolnia.

- A Frankel Leó utca burkolatának felújításáig az átvezetés felfestése nem oldható meg szabályosan. Addig a KRESZ szabályai alkalmazandók.

VI. Andrásy út 2.

A jobb szélső sávban nagyon sokan parkolnak, ezért hatalmas a tumultus a Kőrút felől a Bajcsy-Zsilinszky utca felé ha-



VI., Andrásy út 2. Jól jönne egy Megállni tilos jelzőtábla

ladva. Ha megtiltanák a várakozást, akkor felgyorsulna a forgalom.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

II. Margit krt. – Lövház sarok

Továbbra sem egyértelmű a forgalmi rend, hiába jeleztük ezt éveket ezelőtt. A jobb oldali sávból az útburkolati jel sze-



II., Margit körút. Egy átlag autós számára el-
lentmondásos a jelzőtábla és a jelzőlámpa

rint jobbra és féljobbra (a Retek utca felé) lehet haladni. Azonban a forgalomirányító jelzőlámpa csak (!) a jobbra kanyarodást engedélyezi, ezért sokan nem mernek elindulni. Jó lenne a jelzőtáblát és a jelzőlámpát módosítani.

- A jelzőtábla a teljes keresztmetszetre vonatkozik, így kihelyezését nem támogatjuk. A kiegészítő jelzőlámpafej kért átalakítása után tiltott irányok lennének egy időben engedve, ezért ennek megvalósítását sem támogatjuk.

II. Hűvösvölgyi út 54.

Jelenleg tilos várakozni a II. kerületi Hűvösvölgyi úton a Kuruc utca és a Bogárnár utca között, az itt lakók kénytelenek a járdán várakozni, de ezt nem nézik jó szemmel a közterület-felügyelők. Le kellene szerelni a tilalmi táblákat, az autósok nyugodtan parkolhatnának a járda mellett. Itt az úttest háromsávós, elegendő hely van a 2x1 sávós forgalomnak.

- A tilalom megszüntetésének nem látjuk akadályát.

X. Harmat utca 16.

Pici hiba történt az örventes útburkolatcsere során, de a kis hiba is hiba. A jelzett helyszínen, a kis mellékutcából szabad (szabadna) balra fordulni. Igen, de a záróvonal mellett nincs terelővonal, ezt kérjük pótolni.

- A kért átlépő létesítése sajnálatos módon lemaradt a tavalyi útfelújítás-

kor. Az időjárás és a kivitelező kapacitásán a függvényében pótolhatjuk.

Bem tér 3.

A jelzett útszakasz a volt MDF színház előtt kétsávós, ugyanúgy, mint az azt követő Fő utca. Útburkolati jel hiányában az autósok többsége „középre” áll. Kérjük a hiányzó terelővonalak pótlását.

- A parkolási rend miatt nem indokolt a terelővonal létesítése.

Tölgyfa utca – Bem József utca sarok

Nemrégiben jeleztük, hogy egyszer nagyon nagy baj lesz itt! Egy veszélyes, beláthatatlan kanyar végén ott egy benzinkút! A napokban ismét kidöntötték az összes „jelképes” fémoszlopot a járda mellett. Erős vaskorlát kellene, mint az Üllői út belvárosi szakaszán, ahol egy OMV benzinkút található egy veszélyes kanyar végén.



II., Tölgyfa u. 1. Szerintünk itt egyszer majd beszágul egy autó a benzinkútba

- Erősebb alapok létesítése balesetvédelmi okok miatt nem lehetséges. A geometria miatt a sebesség csökkentésére nincs mód.

XIII. Szent István körút – Pannónia utca

Éjszakai taxisok kérése, hogy működjenek folyamatosan a forgalomirányító jelzőlámpák a jelzett helyszínen éppúgy, mint az Andrásy úton végig. Jelenleg nagyon sok a baleset a villogó lámpák miatt.

- Az Andrásy út–Nagymező utca és Vigszínháznál lévő jelzőlámpa éjszakai működtetésére intézkedtünk. A többi csomópontban további vizsgálat szükséges. Képa

Újabb siker az Öregfiúk labdarúgóknál

Ezüstérmes a 6x6 Taxi

Gázművek-6x6 Taxi 4-3 (2-1)
III. Sújtás utca, 200 néző
Játékvezetők: Gólec Gábor
(Kovács Kálmán, Nagy József)
Gólszerzők (6x6 Taxi): Kar-
dos, Balogh, Wukovics

Kiállítva (6x6 Taxi): Kardos,
Kincses
GÁZMŰVEK: Erdélyi - Bíró,
Erdész, Jurik, Pávelkovic - Ara-
nyi, Illés, Horváth, Sólyom -
Selmeczi, Varga Cserék. Szepesi,



A tucatnyi helyzet egyike



Csapatkapitányok és játékvezetők



Ezüstérmes a 6x6 Taxi csapata



Az érmeket átadja Géro Róbert,
a BLSZ elnökségi tagja

Sebestyén, Eckstein, Orgonás
6x6 TAXI: Lipták - Bereczky,
Kardos, Varga, Moharos - Balogh,
Tyukódi, Farkas - Wukovics,
Kénoszt, Balogh Cserék: Migléczie,
Novakov, Pribeli, Kis, Kincses,
Lengyel.

Szépszámu közönség tekintette meg a Szent István-kupa fináléját, a négyes döntőt. (Legközelebb beszámolunk a III. helyért folytatott küzdeletről, a PEPITATAXI-Hercules összecsapásról.)

A 6x6 Taxi-Gázművek mérkőzés ritkán látható izgalmas összecsapást hozott! A versenykiírás szeszélyéből a 6x6 Taxi ellenfele hazai pályán mérkőzhetett a kupa megnyeréséért. Az első percekben váratlanul vezetést szerzett a hazai csapat, de ezt kiegyenlítették a taxisok. Azonban a félidő lefújása előtt

ismét vezetést szerzett a Gázművek.

Sajnos a félidő során történt még két szomorú esemény. Kardost súlyos sportszerűtlenség miatt, Kincsest pedig második sárgalapja miatt kiállította a játékvezető! A taxisok a mérkőzés nagy részét így emberhátrányban, sőt egy jelentős részét kettős emberhátrányban játszották végig! A félidői hátrány azonban nem törte meg a jobb játékos erőt jelentő taxisokat, és hamarosan kiegyenlítették! Kettős emberhátrányban. Sőt! Wukovics parádés kapura törését csak szabálytalanul tudták megállítani a büntetőterületen belül. A jogosan megítélt büntetővel vezetést szereztek a taxisok. Azonban ezek a másodpercek jelentették a mérkőzés sarokköveit! Ugyanis a játékvezetőnek az ítélkezési jogköre mellett büntető jogköre is van. Megítélte a 11-es rúgást, de a a taxisok reklamáltak a kiállítás elmulasztását! Gólhelyzetben kapura törő játékos elleni szabálytalanság esetén a vétkes játékost ki kell zárni a játékból.

Ha ígéretes támadást hiúsít meg a szabálytalankodó játékos, akkor a sárga lapos figyelmeztetést kell alkalmazni. A tény ennek ellenére marad, vagyis nem volt kiállítás, nem volt sárga lap. A hazaiak lelkes buzdítása során a Gázművek kiegyenlített, sőt a befejezés előtti



Mint egykor a Nemzeti Bajnokságban!



Lendületben a taxisok

másodpercekben a győzelmet is megszerezte.

A 6x6 Taxi gárdája mindent megtett a kupagyőzelemért,

nincs szégyenkezni valójuk! Jövőre új bajnokság, új remények!

Juhász Péter

VIII. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ-KUPA (BAJA)

Időpont: 2007. szeptember 1-2.

Helyszín: Petőfi-sziget – Baja

A hét Bács megyei taxis kupát megért rendezvénysorozat tavalyi győztesének székhelyén, a „halászlé fővárosában”, Baján rendezzük meg a taxisok és barátaik országos labdarúgókupáját, a **Nagy István Emléktornát**.

Miután még mindig nem élvezzük az ellenzék és a kormány támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk, melynek összege csapatonként:

15 000 Ft.

Ezen összeget az alábbi címre kérjük elküldeni 2007. augusztus 22-ig:

Nagy Attila 6500 Baja, Határ u. 60.

Az összeg tartalmazza a játékvezetőket, a pályát, a kupák költségét, és mindenki részére este egy igazi „hallé bajai módra” vacsorát.

Szálláslehetőség a szigeten lévő motelekben van kb. 2500 Ft/fő áron.

A sportpálya a főtértől gyalog is csak 5 percre van. A rendezvény fő bázisa a Petőfi-szigeti sportcentrum. A többi szállás is

csak 50–100 méterre van. Szeretnék a rendezők, hogy az előzőkhöz hasonló módon családi, baráti és sportszerű szórakoztató hétvégében lenne része minden taxisnak és barátaiknak. Erről elsősorban a taxisok és a rendezők gondoskodnak. Ez a két nap ismét emlékezetes nyár végi fieszta lesz. Az est folyamán a tervek szerint retro diszkóval zárjuk a napot. Tehát ezúton is: szeretettel meghívunk minden taxiszolgáltatót és családját Pécsről Győrig, Békéscsabától Szombathelyig a VIII. Taxis Kupára. A kupán részt vehetnek taxis vállalkozók, bt.-k, kft.-k, szövetkezetek, droidok, diszpécserok, vezetők, utasok, barátaitok.

BÁTESZ

Bővebb információ:

**Nagy Attila
vagy**

**06/70-317-5711,
06/30-92-81-182**

Lossó Géza

06/20-99-28-018

Első vacsora. A lány megkérte barátját, hogy péntek este menjen át és vacsorázzon vele és a szüleivel. A lány bejelentette a fiúnak, hogy ezután a nagy esemény után oda szeretné adni a szüzességét. Nos, a fiú el volt kápráztatva, de mivel még ő is szűz volt, ezért elment a patikába, hogy óvszert szerezzen. A patikus egy órán keresztül magyarázott a fiúnak, Elmondott mindent, amit a kondomokról és a szexről tudnia kell. A patikus a végén megkérdezte, hogy mennyi „védőfelszerelést” kér; 3, 10 db-osat vagy családi csomagot. A srác ragaszkodott a családi mennyiséghez, mert azt gondolta, nagyon el lesz foglalva, hiszen ez lesz neki

*az első stb. Azon a bizonyos estén a fiú elment a lány szüleinek házába, és a lány nyitott ajtót, aki így köszöntötte: Oh, annyira izgató vagy, hogy a szüleimmel találkozol, na gyere már be!” A fiú bement és leült az asztalhoz, ahol a lány szülei már helyet foglaltak. A fiú gyorsan felajánlotta, hogy elmondja az áldást, és lehajtotta a fejét. Percek teltek el, a fiú meg mindig imádkozott a fejét lehajtva. 10 perc múlva a fiú meg mindig nem mozdult. Végül, 20 perc után a lány odahajolt hozzá, mivel a fiú meg mindig asztalra borított arccal ült, a lány így szólt:
– Nem is gondoltam volna, hogy ennyire vallásos vagy.*

*Erre a fiú hozzáfordult és visszasúgta:
– Én pedig nem is gondoltam volna, hogy az apád patikus!*

*Az elsős Pistike szerelmet vall Julikának:
– Julika, te vagy az első szerelmem.
Erre a kislány: – Ilyen az én szerencsém!
Már megint egy kezdő!*

*A matekórán a gyerekek a hátsó padban kártyáznak. Odamegy a tanár és lekever Pistikének egy nyaklevest:
– Ugye tudod, fiam, hogy ezt miért kaptad?
– Igen, tanár úr, mert elfelejtettem bemondani a piros 40-et.*

Találtunk egy verset

Drávcuz István szerkesztésében

1849. július 31-én, tehát éppen 158 éve látták utoljára élve **Petőfi Sándort**. Ez adja júliusi versünk apropóját.

Az év márciusában tífuszban meghalt az Apa, májusban kolerában az Anya. Sándor tisztelettel eltemette őket, vörösmárvány síremléket állítva kevéske jövedelméből. Eztán következtek kálváriás rövid életének utolsó stációi.

A hol szétvált, hol ismét együtt élő család (Sándor, Júlia és a múlt év decemberében született kis Zoltán) anyagiak híján szó szerint nélkülözött, a költő már korábban lemondott tiszti rangjáról, kilépve a hadseregből, így azután onnét se jött fizetés.

No de ez a katonáskodás, ez is hogyan kezdődött?

Az úgynevezett „közvélemény” unszoltatáskolta őt: „elég a szájhösködésből, a kardot nemcsak hordani köll, hanem vagdalkozni is vele – menj te is a csatába, Petőfi”. Ment volna szegény feje magától is. A „tündéri”, „szelíd” Júlia meg egyenesen a fejéhez vágta, hogy ölég későn jutott az eszébe kardot kötni, „amikor az ifjúság színe-virága már a csataterén vérzik”. Hát, ez volt a legfájdalmasabb. Az istennek sem értette meg senki – vagy nem is akarták megérteni, hogy az olyan kvalitás, mint Sándor, tollával többet használ a Hazának, mint kardjával. Ment hát, és helytállt.

Am a vérbeli demokrata röstellte, hogy a közlegény neki, a tisztnek előre szalutáljon. Ezért ráhajtotta fehér ingének széles gallérját rangjelzésére. Ekkor meg az történt, hogy összeveszett az összes följobbvalójával, Mészáros Lázár hadügyminisztertől Klapkaig, „a dicső komáromi hős” rövid időre fegyelmezetlenség miatt le is tartoztatja. De megneheztelt rá egy verséért Vörösmarty, végképp szakított az időnként igencsak befolyásolható Jókaiival, maradt barátoknak (egyelőre) a szelíd, jámbor Arany János.

No meg Bem apó. Ez az apró termetű, mozgékony katona-forradalmár, aki egy kukkot se tudott magyarul, megérezte, kivel is van dolga. Már volt közük egymáshoz, az „Öreg”-et csöppet sem zavarta a kihajtott inggallér, védte, övta a „Mon fils”-t, a „fiam”-at. Most is ő hívta magához, vélte, így biztonságban lesz, dehogy küldi őt a csataterre, arra vannak mások. Majd mellette lesz, adjutánsként.

Fölkerekedett hát a család. Erdélybe készültek. Ekkor már Európa két leghatalmasabb hadserege, az osztrák és az orosz megindította koncentrált támadását. A debreceni hadművelet meg is akasztotta útjukban Petőfiéket, így aztán Mezőberényben maradtak a rokon Orlai-Petrics Sománál. Itt két nyugodt, csöndes hét következett számukra. Nyugodt? Hogy mi zajlott Sándor lelkében, tanúsítja Aranyhoz írt levele: Kiábrándult Kossuthból, a kormányból, akik fölhergelik a népet az „utolsó

leheletükig tartó csatára”, oszt ismét menekülnek. És tanúsítja ez a vers:

SZÖRNYŰ IDŐ...

**Szörnyű idő, szörnyű idő!
S a szörnyűség mindegyre nő.
Talán az ég
Megesküvék,
Hogy a magyart kiirtja.
Minden tagunkból vérezünk,
Hogy is ne? Villog ellenünk
A fél világnak kardja.**

**És ott elől a háború
Csak a kisebb baj; szomorúbb,
Mi hátul áll,
A döghalál.
Be kijutott a részed
Isten csapásaiból, o, hon,
Folyvást arat határaidon
Két kézzel az enyészet.**

**Egy szálíg elveszünk-e mi?
Vagy fog maradni valaki,
Leirni e
Vad, fekete
Időket a világnak?
S ha lesz ember, ki megmarad,
El tudja e gyászdolgot
Beszélni, mint valának?**

**S ha elbeszéli úgy, amint
Megértük ezeket mi mind:
Akad-e majd,
Ki ennyi bajt
Higgyen, hogy ez történet?
És e beszédet nem veszi
Egy örült, rémülésteli,
Zavart ész meséjének?**

Irodalomtudósok *jelenlegi* tudomása szerint ez az utolsó verse. Olyan, akár a halálra szánt utolsó feljajdulása. De nemcsak a legutolsó, hanem a legkeserűbb verse is. Benne van minden csalódása, sérelme, bánata, a Haza sorsával összevegyülve.

Július 18-án elhagyják a már nem biztonságos Mezőberényt. Tordán a család ismét különválik, Júlia és a gyermek itt marad, Sándor Bemhez siet szolgálatra. 25-én találkoztak is, a viszontlátás kölcsönös öröme túl a tábornok a leghatározottabban megiltja, hogy a készülő összecsapásnál a közelemben maradjon, vele tartson. Hátraküldi, szó szerint kivonja a csatából. Ő tudta, miért. A Segesvár és Fehéregyháza közötti ütközetben 3100 magyar állt szemben 10 000 oroszral.

Július 31-én, a csata napján Sándort a legkülönbözőbb helyeken látják: a Sárpatak fahídjának korlátján könyökölve mélyed gondolataiba, majd egy kőhalmon üldögélve jegyzetel – körülötte már teljes a zűrzavar, menekül a tülerő elől aki csak tud. Neki futtában még

odaszól valaki: jön az orosz! Sándor csak eny nyit válaszol: – Potomság. Talány, hogy mire gondolhatott. Hogy mindez semmiség? Hogy majd fordul a hadiszerecsere? Aztán ő is futásnak ered, ki a Fehéregyháza–Héjjasfalva közötti országútra, valaki még itt látja futni, ő meg ha hátrafordulna az enyhén emelkedő úton, láthatná az alatt utána vágató muszka ulánusokat.

Tán látta is. Az út balfelén kukoricás, jobbfelén gyümölcsös kert. Ide fut be, de csak néhány métert tehet, utoléri...

Mindez délután 6 óra körül volt. Fél óra múlva arrafelé lovagolt egy osztrák őrnagy, az átdöfött holttestről adott leírása alapján vélik, hogy a költőt látta...

A „hálás nemzet” persze nem nyugodott bele, hogy csak úgy eltűnt – most már – „nagy fia”, keresték a csontjait, legutóbb Burjátfdön, Barguzinban vélték fellelni, merthogy fogságba esett volna. Hát én meg úgy vélem, ha fel akarjuk őt lelni, ne a csontokat keressük, hanem a verseit olvassuk. Ott van Ő azoknak minden sorában, bötűjében.

Amikor már torkig vagyok a sokszor bizonytalan tartalom nélküli újsütetű hangoskodó magyarkodásokkal, a nyakba, hátra, fejre és még csuda tudja, hova tekert nemzetiszínű zászlókkal (amiért Ő – „potomság” – az életét adta), a „Ria-ria-hungária”-val, no, akkor keresek egy csendes zugot, és az ő verseit olvasom. A legmagyarabb költőét.

*

Az ilyen kutya melegben az ember gyereke durcásabb a kellesténél. Hát én most durcából ideírom, hova is akarta elvezetni szeretett nemzetét ez a mindössze 26 évet élt fiatalember. Tessenek csak figyelni, ösmerős lesz: „Ha majd a bőség kosarából mindenki egyformán vehet, / Ha majd a jognak asztalánál mind egyként foglalhat helyet, / Ha majd a szellem napvilága ragyog be minden ház ablakán, / Akkor mondhatjuk, hogy megálljunk, / Mert itt van már a Kánaán.”

Ha Sándor valami csuda folytán mégis visszajönne, láthatná ám, hogy ma a bőség kosarából egyesek kétmarrékkal méríthetnek, mások meg, a sokaság csak messziről nézheti a markolászást. Jó, demokrácia van. Ám a jognak asztalánál „egykéntebben” üldögélhetnek azok, akiknek van egy tökök ügyvédjük, ügyes kijáró emberük, vagy maguk is a törvényhozők közé tartoznak. Ugy bizony.

Az a szerencsétlen „szellem napvilága” meg, ha megpróbálna beragyogni a házablakon, hát ijedten röpöppen tova. Mert onnét a televízió sugára fénylene. Az meg ugye mégsem nevezhető a kollegájának. Avval ő nem konkurálhat.

Így hát testvéreim (néptársak), az a gyanú támadt bennem, hogy van még néhány csoszogós lépésünk a Kánaánig.

MORFONDÁRIÁK

Tulajdonképpen mit várnak a taxisok a pénzükért, a droszt-pénzért? Talán valamiféle szolgáltatást, esetleg ellenszolgáltatást, biztonságot, lehetőséget. Á, mindez csak ábránd. Még egy pár soros ismertetőt sem adnak a számla mellé, hogy mit is vásároltunk tulajdonképpen. Így aztán marad a találgatás mindkét részről. Meg a magyarázat. Vagy csak magyarázkodás. Természetesen szakmailag jól felkészített, hozzáértő, hatósági jogosítványokkal felruházott, és fel nem ruházott, ellenőrző személyek által. Habár aki szerintem a független Magyar Bíróság szabálymagyarázatát is képes vitatni a saját „elképzelésével” szemben, az már nem egyszerűen egy személy, hanem Ő már személyiség. De lehet az ilyesmire azt a kifejezést is használni, hogy jelenség. Köszönhetjük ezt saját magunknak. Minek reklámláltunk állandóan, hogy a KHT. nem tesz semmit. Tessék, elkezdte a tevést. Így kell ezt tenni. Hogy elmenjen a kedvünk az állandó reklamálastól. Így igaz. Akkor már inkább a SEMMITTEVÉS. Azért én szeretném látni néha a KHT. költségvetését is. Természetesen az év végi elszámolást is. Nem csak azért, mert ezek nyilvános adatok, hanem azért, mert a taxisok kíváncsi természetű emberkéek. Meg aztán illene beszámolni, hogy mi lett a pénzünkkel. Hány kg festék lett vásárolva, melyik takarító cég hány négyzetmétert számlázott? Azt nem tételezem fel, hogy takarítottak is. Sok droszton ugyanis az „ottaniak” szokták ezt a problémát megoldani. Tényleg? Az áfát, közterheket rendszeresen fizetik. Nehogy aztán ilyesmikért is rajtunk verje el a port az APEH. Mert ahogy olvastam, a taxisoknak is beígérték a vagyonsodási vizsgálatot. Valamit azért nagyon nem értek. A gazdag embernek ugye, lehet vizsgálni, hogy miből van a vagyona. Na de a taxisnak miért nincs semmije? Azt meg szerintem mindenki tudja. Olyan ez, mint a minimálbér. Szerintem jobb és igazságosabb lenne a minimál órabért megállapítani. Hivatalosan természetesen. Azért mondom ezt, mert ha elosztjuk a minimálbért a ráfordított órák számával, egy nevéseges, vagy inkább egy szomorú összeget kapunk. Sajnos a minimálbérből és fizetésből élők nagy többségére ez így igaz. Nem csak a taxisokra. Így természetesen nem kell csodálkozni, hogy mindenki azon töri a fejét, hogy merre van az aranykapu. A fenét, miket beszélek. A KISKAPU. Az az igazi. A tisztelt képviselőink meg lázasan egyengetik a rozsdás görbe szövegeket, hogy legyen majd mivel beszélgetni a kiskapukat. Persze csak úgy, hogy egy kis rúgásra megint nyitva legyen. Ilyen érdekes konstrukció nálunk taxisoknál, például a transzfer vagy más néven fix díjas fuvarozás. Na meg a körzetesítés. Na, ez már nem is kerítés. Kapu, kapu mellett. Kicsi, nagy, lehet válogatni. Az adattárolás taxaméter lassan csak arra kell, hogy a napi zárást kiadja. Vagy még arra sem. Csak legyen a taxiban. Ismét csak azt vélem, hogy képtelenek a törvényalkotóink valamit is jól megoldani, vagy csak szabályozni. Az ő szlogenjük így szólhatna „nem vagyunk tökéletesek, de nem is szeretnénk azok lenni”. Igen, akkor mivel hitegetnének minket, választópolgárokat a kampány idején. Azt azért nem mondhatják, hogy a fele sem igaz. Azt sajnós tudjuk. Ezért aztán nincs min csodálkoznunk. A rendőrség viselt dolgairól nem is szólva. Szerintem az az ő nagy bajuk, hogy nem azt teszik, amit kellene. Így fordulhat elő, hogy nap mint nap hallunk olyan esetről, miszerint árendőrök birságotlaktak, esetleg bűncselekményeket követtek el. Sajnos a magas szintű vezetők meg nyilatkoznak, nap mint nap, hogy ezt vagy azt a feladatot nem a rendőrség köteles ellátni. Ez a hal nem a fejtől büzlik. Büdös ez már teljesen. Pedig egyszerű a megoldás: csak azt kellene tenniük, amiről el vannak nevezve. A rendet kellene őrizniük. Természetesen meg is kellene fizetni őket. Egy jó rendőrségi törvény is elkelne már. Ennyi idő után. Meg a képzésük. Mind a gyakorlati, mind az elméleti. A három kívánság után ne csak az égőkézletet ismerjék fel. Nem volna szabad előfordulnia olyan esetnek, hogy elő akarnak állítani valakit, mert nem tudja az illető, hogy a gépkocsijának a motor-száma hol van. Amit egyébként a szakemberek is aknából, és tükrök segítségével tudnak leolvasni. Hú, de nehéz ezt a kapitalizmust

építeni! Kezdem érteni, hogy miért nevezték régebben „piszkosnak”. Csak aki építi, az egy cseppet sem lesz piszkos tőle. Ja kérem, akinek gyakorlata van. Úgy könnyű. A gyakorlatot az elmúlt rendszerben könnyen meg lehetett szerezni. Csak nehogy ebből is újból kelljen vizsgázni. Mint a taxizáshoz. Állítólag. Az EU-s jogharmonizáció jegyében. Folyton felvetődik bennem a nagy kérdés. Mikor leszünk európaiak? Vagy nekünk elég csak, hogy tagok lehessünk. Habár ha jól belegondolok, kommunisták is csak mint a nagy tábor tagjai voltunk. Úgy éreztük jól magunkat. Lehet, hogy most is ez a jó nekünk. Valamikor szövetségeseink meg elhúznak mellettünk. Sőt már le is köroznak. Mi meg csak marjuk egymást. Meg sajnáljuk azokat, akik idő előtt eltávoznak közülünk. Nem csak taxisok. Ki nem ismerte Rambót? Mindenki. Merem azt mondani, hogy színfoltja volt a fővárosnak. A kombi Lada. A lehető legjobban felszerelve. Nem létezett olyan meghibásodás, amin ne tudott volna segíteni. Sokunknak hiányozni fog. Ő sincs már kint a téren. Szia! Sajnos hozzá kell szoknunk, hogy minden hónapban eljut hozzánk egy szomorú hír egy haverról, kollégáról, vagy csak jó ismerőről. Összefügg ez avval a ténnyel, hogy egyre öregszenek. Elszáll felettünk az idő. Vidéken is. Mostanában Pécsen volt dolgom. Leszállván a vonatról ott is csak az idősebb korosztályt láttam a taxikban. Még négylámpás „ezerötös Zsigát” is láttam. Trefen állt a pályaudvarnál. Nem oly vonzó manapság egy fiatalnak taxisnak menni. Kiváltképp akkor, amikor csak úgy simán fényes nappal az ember oldalába bökik a kést. Csak azt nem értem, hogy a megkéselt pályatársunk mi okból tiltakozott az orvosi segítség ellen. Talán nem volt nála elég pénz, hogy kifizesse a vizitdíjat? Napjainkban én már semmin sem csodálkozom. Vagy mégis? A gázautó elterjedésén. Visszaemlékezvén, vagy húsz évvel ezelőtt én már ezt mind tudtam. Sőt használtam. Igaz, hogy illegálisan, de úgy is nagyon megérte. Jó pár évnek el kellett telni mire jogilag rendeződtek a dolgok. Most pedig már úgy látszik, hogy üzletnek sem rossz ez a megoldás. Mit ne mondjak, nem merném kijelenteni, hogy gyors fejlődésnek lehetünk tanúi. Ja kérem: lassú munkához idő kell. Abból meg annyi, mint a tenger. De azért mintha kezdenének felgyorsulni néha a dolgok. A T. Fővárosi Közgyűlés már megígérte, hogy tárgyalni fogja a tarifa emelését. Habár szerintem ez az egész viteldíjkérdés egyre áttekinthetlenebbé kezd válni. Előre látom, mily nehéz lesz a városatyáknak döntést hozni. Hogyan fogják például kiszámítani a reptéri zónaárak maximumát. Meg az ún. transzfer árakat. Úgyis ez a része a taxizásnak megmarad az utas és a taxis között megkötött szóbeli szerződés szintjén. Mert ha egy taxistól napjainkban egy angolul tökéletesen beszélő üzletember azt kérdezi, hogy „how much”, akkor a legostobább magyarul beszélő taxis is le tud írni egy számot, amit a tisztelt utas vagy elfogad vagy sem. Na de ne csak a bajokkal foglalkozzam. Itt a nyár. Jön a jó idő. Esetleg a jobb idők. Jön az állami ünnep. Tűzijáték. Azért fa alá ne álljunk!

Tisztelettel:

Kapitány

A főnök íróasztalán áll egy fotó, amin két aranyos óvodás gyerek mosolyog. A titkárnő ahányszor bejön a szobába, mindig ránéz a képre, egyszer aztán meg is jegyzi:

– Kicsi korban még minden gyerek olyan édes! De főnök, a maga gyerekei már kamaszok, miért nem rak ki róluk egy újabb fényképet?

– Azért, mert ha ezt nézem egész nap, és utána hazamegyek, könnyebben kibírom, hogy ne üsse meg agyon őket!

* * *

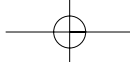
Egy férfi bemegy egy étterembe. Azt mondja:

– Ha adnak nekem két üveg bort ingyen, zongorázni fog maguknak a kutyám.

Adnak neki. Leülteti a kiskutyát a zongorához. Az játszik 5 percet, mire beront egy nagy kutya és kiviszi. Megkérdezi a pincér:

– Hát ez meg mi volt?

– Csak az anyja. Ő azt akarta, hogy orvos legyen belőle.



Tiszta, megbízható forrásból csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



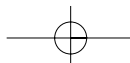
<p>Mercedes-Benz C 220 CDI</p> <p>2004. 05. 21. 108 698 km ezüst metál/antracit szövet metálfény, paraméterszabályzás, osztottan dönthető hátsó üléstámla, telefonelőkészítés, fém kartervédő lemez, riasztóberendezés, komfort klímaautomatika, BiXenon fényszórók, Audio 10 RDS rádió CD-lejátszóval, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitelt</p> <p>Ár: 5 290 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz Vaneo 170 CDI</p> <p>2002. 05. 29. 33 000 km bernestein vörös metál/Saturn antracit szövet metálfény, lökhárítók, diszcsikok, küszöbök a jármű színére fényezve, mechanikusan állítható kormányoszlop, EDW II belsőter védelemmel és emelésérzékelővel, klímaberendezés, első jobboldali ülés állítható magasságú/lehajtható, Family kivitelt, mechanikusan kihajtható jobb és bal oldali ablak, elektromosan kihajtott jobb és bal oldali hátsó oldalablak</p> <p>Ár: 3 250 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz C 200 CDI</p> <p>2004. 05. 19. 121 772 km tanzanitkék metál/royalkék szövet paraméterszabályzás, bőrkormány/váltó, telefonelőkészítés, 5 fokozatú automata nyomatékvtó tempomattal, fém kartervédő lemez, Radio Audio 20-CD lejátszóval, riasztóberendezés, Isofix gyerekülésrögzítő pontok, belsőtervédelem, Carlsson motortuning</p> <p>Ár: 4 750 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz E 220 CDI</p> <p>2005. 10. 04. 48 943 km cubanitezüst metál/St-Tropez Antracit szövet metálfény, paraméterszabályzás, PTS, telefon előkészítés, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, riasztó, CD cserélő a középső konzolban, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitelt</p> <p>Ár: 8 490 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz B 170</p> <p>2005. 10. 10. 37 667 km kometszürke metál/feke-te Utrecht szövet metálfény, 5 küllős könnyűfém keréktárcsák, pótszönyeg, automatikus gyerekülés-felismerő rendszer, hátsó ülések integrált gyereküléssel, bőrkormány és bőr váltókar, telefonelőkészítés, kormányoszlop axiálisan mechanikusan állítható, Radio Audio 20 CD lejátszóval, elektromos ablakemelő funkcióbővítés, MYRTE fakiv. dohányászürke alumínium díszítőelemekkel, ülésfűtés az első üléseken, külső króm csomag</p> <p>Ár: 5 490 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz E 200 CDI</p> <p>2006. 12. 01. 7 911 km Fekete/fekete szövet tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomatékvtó tempomattal, taxicsomag - vészriasztó nélkül, dizel részecszeszűrő, ISOFIX gyerekülésrögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, taxi kommunikációs eszköz kihangsúlyozó előkészítés, taxi kommunikációs eszköz előkészítés</p> <p>Ár: 9 690 000 Ft</p>
--	---	--	---	--	---

- ▶ 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



Mit tegyünk, ha...

Jön a végrehajtó

Bizony elmúltak már azok a régi szép idők, amikor a vállalkozó úgy tudott szert tenni némi tőkére, hogy egy ideig nem fizette adóit és járulékait. Az államnak tartozni nemcsak hogy bocsánatos bűn volt, de olcsó hitel is! Az adók és járulékok be nem fizetéséből egy-két év alatt összejött annyi, hogy megvolt a „beugró” az új autóhoz. A köztartozást meg majd apránként lehet törleszteni, a késedelmi kamat, mint a jegybanki alapkamat kétszerese pedig még mindig kevesebb, mintha a kereskedelmi bankoktól kellene felvenni hitelt.

De a „régis szép idők” továtünni látszanak. Ma már az adóhatóság az elektronikus bevalások bevezetésével és nyilvántartási rendszere automatizálásával szinte naprakész adatok birtokában van. Így fordulhat elő, hogy az eddigieknél sokkal kisebb mértékű tartozások esetén is lép: elindítja a végrehajtási eljárást. Van olyan kollégánk, aki ellen a közelmúltban az évek óta maga előtt görgetett mindössze ötven-egynéhány ezer forintos tartozás és az ehhez kapcsolódó kétszáz ezer forintos késedelmi kamat hátralék miatt indítottak végrehajtási eljárást. Nem árt tehát tudnunk, hogy mik a lehetőségek és mi a teendő akkor, ha hasonló helyzetbe kerülünk.

A végrehajtási cselekmények sorrendiségére nincsen előírás, de vannak szokások. Ennek következtében az eljárás általában a vállalkozói bankszámlával kapcsolatos inkasszóval (azonnali beszedési megbízással) indul, ezt az adóhatóság rendszere a meglévő adatokból kiindulva szinte automatikusan küldi. A pénztárat az inkasszót feltétel nélkül köteles teljesíteni. Az azonnali beszedési megbízás első esetben 15 napig van rajta a bankszámlán, ez idő alatt a bank minden beérkező téltel azonnal az adóhatósághoz továbbít egészen az inkasszált összeg erejéig. Amennyiben nem értünk egyet az inkasszó összegével, célszerű pénzforgalmi egyeztetést kérni, amelynek keretében egyedileg vizsgálják felül tartozásunkat.

Amennyiben az első inkasszó nem volt sikeres, indul a tényleges végrehajtás, és az ügy a végrehajtó elé kerül. A végrehajtó beszerzi az adós lakhelyére, székhelyére, munkahelyére, jövedelmére, és a végrehajtás alá vonható vagyontárgyaira vonatkozó adatokat. Ilyen vagyontárgynak minősül az ingó-, ingatlanvagyon, bankszámla, betét, értékpapír stb. Az adatok beszerzése érdekében a végrehajtó felveszi a kapcsolatot a megfelelő hatóságokkal, például a gépjármű-nyilvántartási, személyi adat- és lakcímnnyilvántartó szervekkel, az okmányirodákkal, bankokkal és más pénzügyi intézményekkel, földhivatalokkal, közjegyzőkkel stb. Ezek közül az intézmények közül az adóhatóság online kapcsolatban áll a gépjármű-nyilvántartó szervekkel, a földhivattal és a cégbírósággal. Az APEH saját adatbázisa segítségével tehát a végrehajtó már általában elegendő információ birtokába juthat, az eljárás így azonnal megindulhat.

Végrehajtás történhet többek között ingó vagyontárgyra, ingatlanra és gépjárműre.

Végrehajtás ingó vagyontárgyakra

Ha megjelenik a végrehajtó, akkor ún. ingó foglalás történik. Néhány százezer forintos tartozásig ez a jellemző. Az adóhatóságnak nem kötelező értesítenie az adózót az eljárás megindításáról (általában nem is teszi). Nem érdemes kibúvót keresni, ha a végrehajtó csemet, célszerű beengedni. Amennyiben az adós nincsen jelen, a végrehajtó két hatósági tanút kér fel. A helyszínen (székhely, lakás stb.) igazolványának bemutatásával külön engedély nélkül beléphet. Joga van bemenni lakásunk (vagy székhelyünk, telephelyünk) minden helyiségébe, és felmérni az ott lévő tárgyakat. A személy testén lévő vagyontárgyak kivételével bármely vagyontárgyat lefoglalhatja. Az adóvégrehajtó a végrehajtási cselekményről jegyzőkönyvet vesz fel. A jegyzőkönyv tartalmazza a szükséges adatokat (hatóság, adós, időpont stb.), valamint a lefoglalt vagyontárgy megnevezését és a becsértéket. Előfordulhat, hogy lakásunkban nem a saját tulajdonunkat képező vagyontárgyat foglal le az adóhatóság – ez ellen nem tiltakozhatunk, de a jegyzőkönyvbe feltétlenül írassuk be. A jegyzőkönyv egy példányát a végrehajtó az adósunk átadja. A lefoglalt vagyontárgyakat az adóhatóság az adós felelős őrzésében hagyhatja – ez annyit jelent, hogy ettől kezdve az el nem adható –, nem köteles elszállítani (első alkalommal általában nem is teszi).

A végrehajtóval még a végrehajtás során is lehet egyezkedni. Ajánljuk fel, hogy foglalás helyett részletekben törlesztünk. Élünk a számlunkra biztosított fizetési kedvezmények lehetőségével (halasztás, részletfizetés, késedelmi kamat mérséklése). A fizetési kedvezmény kérelem benyújtásának napjától a végrehajtás a kérelem jogerős elbírálásáig szünetel.

Végrehajtás ingatlanra

Akkor van helye, ha az adótartozás együttesen meghaladja a félmillió forintot, ennél kisebb összegben csak akkor, ha a – kis értékű – ingatlan a tartozás mértékével arányos. Ingatlanvégrehajtás esetén először csak a tulajdoni lapra kerül jelző a tartozás értékéig, vagyis az ingatlan ezen összeg kifizetéséig nem adható el. Ha a tartozás kifizetése ez után sem történik meg, az adóhatóság jogosult a végrehajtás alá kerülő ingatlant árverésen vagy nyilvános pályázaton meghirdetni. A lakásigény felső határát meg nem haladó nagyságú, az adós és a vele együtt élő hozzátartozók lakhatását közvetlenül szolgáló lakástulajdon csak abban az esetben kerülhet végrehajtás alá, ha a hatóság már minden egyéb, rendelkezésre álló eljárást kimerített.

Végrehajtás gépjárműre

A vállalkozási tevékenységet folytató adós tevékenységéhez szükséges gépjármű lefoglalása a törzskönyv lefoglalásával kezdődik. Ez azt jelenti, hogy az adós továbbra is használhatja a járművet, de korlátozásokkal, vagyis csak rendeltetésének megfelelően, vállalkozási (taxizá-

si) célokra. Amennyiben az adós hat hónapon belül nem rendezi tartozását, az adóhatóság a forgalmi engedélyt is lefoglalja.

Mi a teendő?

Amennyiben bármilyen vagyontárgyunkra, ingó- vagy ingatlanvagyonunkra, gépjárművünkre végrehajtás történik, az első és legfontosabb teendő, hogy ne essünk pánikba. A végrehajtó nem a tevékenkel a hónap alatt fog távozni, az autót sem veszik el rögtön, és a lakásból sem fognak kilakoltatni a jövő héten. Jogorvoslati és fizetési könnyítési lehetőségek sora áll rendelkezésünkre.

Jogorvoslati lehetőségeinkkel akkor élhetünk, ha a végrehajtást, vagy annak módját sérelmesnek találjuk. Ennek egyik módja a kifogás. Kifogással élhetünk az adóhatóság eljárása során hozott végzés, vagy az adóvégrehajtó törvénysértő intézkedése ellen. Ezt a kifogásolt intézkedést követő nyolc napon belül tehetjük meg. A kifogásról az adóhatóság felvetés szerve 15 napon belül köteles határozatot hozni. A kifogásnak a további végrehajtási cselekményekre halasztó hatálya van.

A fizetési könnyítés lehetőségének kihasználásához az a legfontosabb, hogy amint megindul a végrehajtási eljárás, azonnal tájékozódjunk tartozásunk valódiságáról, keletkezéséről, összegéről. Nézzük meg, és egyeztessük az adóhatósággal folyószámlánkat. Ma már az elektronikus ügyintézés korában, amennyiben regisztrációval rendelkezünk, naprakész folyószámlánkat saját magunk megtekinthetjük az „ebev” portálon. Akinek nincs saját regisztrációja, az a könyvelője segítségét kérje ez ügyben. Ha elévült tartozásunk van, kérjük annak törlesztését (bár ez legtöbb esetben automatikusan, hivatalból megtörténik).

Amennyiben tartozásunkra még nem kértünk fizetési könnyítést, ezt tegyük meg azonnal: a beadott kérelem jogerős elbírálásáig a végrehajtás szünetel. A fizetési könnyítés irányulhat: tartozás mérséklésére (elsősorban a



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

10%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

20%

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

késedelmi kamatok tekintetében), részletfizetésre, illetve halasztás kérésére. A kérelmet 2200 forint illeték átutalása mellett lehet beadni az adóhatóság ügyfélszolgálatán. A kérelem átvételét az adóhatóság a másolaton igazolja. A fizetési könnyítésre irányuló kérelem elbírálása sokszor hónapokig is eltart, és az adóhatóság további adatokat, információkat kérhet be vállalkozásunkról és megélhetési költségeink alakulásáról. Fontos tudni, hogy a határozatban meghozott fizetési könnyítés,

például részletfizetés engedélyezése nincs ingyen: szintén pótlékköteles (bár jóval kisebb mértékben, mint a késedelmi kamat). A határozatban közölt ütemezés szerinti részletfizetés betartása kötelező; akár néhány napi késedelem is a határozat visszavonását és a tartozás eredeti visszaállítását eredményezheti.

Az egyetlen igazán megbízható megoldás azonban az, ha a vállalkozó nem hagyja felhalmozódni tartozásait. Jövő januártól már orvoshoz, vagy patikába sem nagyon lehet men-

ni rendezett járulékfizetés nélkül, célszerű tehát legalább addigra naprakésszé tenni a befizetéseket. Persze tudom, hogy nem könnyű, de próbáljuk ezentúl úgy felfogni a közterhek befizetését, mint például a villanyszámláét. Itt ugyebár, ha nem fizetünk, azonnali a válasz: kikapcsolják az áramszolgáltatást, sötét lesz. A közterhek befizetésénél ugyan nem ilyen gyors a visszahatás, de ha elhanyagoljuk, idővel bizony e téren is „sötét lesz”...

oli

Adóügyi közlemények és információk

Az elévülés szabályai

Az adómegállapításra és adóbeszedésre, illetve az esetleges túlfizetés visszagénylésére való jog elévülésének ideje öt év: kezdete alapesetben a bevallási kötelezettség évének utolsó napja. Az Adózás rendjéről szóló törvény (Art.) külön fejezetet szentel az elévülés eseteinek. Így például a 2000. évre vonatkozó adó beszedésének (amelyről 2001. február 15-ig kellett a bevallást benyújtani) elévülése 2006. december 31-én ért véget. Az adóhatóság a 2000. évi adó tekintetében ezután már sem ellenőrzést nem végezhet, sem erre az időszakra vonatkozóan nem állapíthat meg adóhiányt. Az erre az időszakra vonatkozó késedelmi pótlékok is elévültek.

Az elévülési határidő egyes esetekben lehet hosszabb, mint öt év. Egrészt az elévülés hat hónappal automatikusan meghosszabbodik, ha az adóbevallást késve nyújtják be. Másrészt ha az adózó adó- vagy tb-csalást, illetve egyéb adóval, vagy járulékkal összefüggő bűncselekményt követett el, és emiatt jogerősen elítélték, öt évnél hosszabb ideig is felelősségre vonható. Az adó megállapításához való jog nem évül el mindaddig, amíg a bűncselekmény büntethetősége el nem évül.

Az adó megállapításához való jog időszakában, vagyis az elévülés időszakán belül az adózó élhet az önellenőrzés, az ún. önrevízió jogával, pótolhatja esetlegesen elmaradt bevallásait, és az adóhatóság is csak ezen az ötéves időtartamon belül végezhet ellenőrzést. Fontos tudni, hogy ha az önellenőrzés eredményeként túlfizetett adót, járulékot mutat ki az adózó, az megváltoztatja az adómegállapítási jog elévülési idejét. Vagyis ebben az esetben az önellenőrzési bevallás esedékessége évtől újabb öt évig vizsgálhatja a hivatal nemcsak az önellenőrzés helyességét, hanem az eredeti kötelezettséget is.

Az adó- és járulékbavallások alapján számított közterhek nem teljesített befizetését is csak az el-

évülési időn belül követelheti az adóhatóság. Az adótartozás behajtásához való jog tehát a befizetés esedékességi évének utolsó napjától számított öt év után évül el. A 2000. évre bevallott, 2001. februárban esedékes be nem fizetett tartozás 2001. december 31.-től számított öt év elteltével, 2006. december 31.-én elévült. Kivétel az ötéves elévülési időszak alól, ha tartozásunk már végrehajtás alá került, vagyis az adóhatóság a végrehajtás érdekében konkrét lépéseket tett (pl. inkasszó, ingófoglás, ingatlan jelzálog). Ebben az esetben a végrehajtáshoz való jog hat hónappal meghosszabbodik; vagyis az APEH további hat hónapig beszédheti az adótartozást. Ha az adó végrehajtásához való jog elévült, akkor az adóhatóság határozattal törli az adózó adótartozását, és az ahhoz kapcsolódó késedelmi pótlékokat.

Az elévülési szabályok ismerete lehetőséget ad arra, hogy tartozásaink pontos összegével tisztában legyünk. Célszerű az adófolyószámlánkat folyamatosan figyelemmel kísérni, (saját regisztráció meglete esetén személyesen az „ebev” portálon, egyébként pedig a könyvelő segítségét kérve), ha pedig saját nyilvántartásunktól eltérés jelentkezik, az adóhatósággal egyeztetni, és adófolyószámlánkról az esetleg elévült befizetési kötelezettségeket törölni. (Bár ezt a hivatal legtöbbször „hivatalból” elvégzi...)

Július 1-jétől változások a nyomdai előállítású nyugta, számla nyomtatványokkal kapcsolatban

„Július 1-jétől megszűnik a 2007. január 1. előtt legyártott nyugta- és számlanyomtatványok forgalmazhatósága; azok csak 2007. december 31-ig használhatók fel. A 2007. január 1-jét megelőzően előállított és nyilvántartásba vett nyomtatványokat a felhasználóknak 2007. december 31. napjával le kell zárni. A fel nem használt bizonylatokat az

előállítóknak, az értékesítőknél és a felhasználóknak – utólag is ellenőrizhető módon, bizonylattel alátámasztottan, a rájuk vonatkozó selejtezési szabályoknak megfelelően – 2008. január 31-ig kell selejtezni.

A változást az év elején hatályba lépett pénzügyminisztériumi rendelet [25/2006. (X. 27.)] írja elő. E szerint a számla, egyszerűsített számla és nyugta adóigazgatási azonosítása valamint a nyugta adását biztosító pénztárgép és taxaméter alkalmazása kizárólag az állami adóhatóság által a nyomtatvány előállítója részére kijelölt sorszámtartományba illeszkedő nyomtatott sorszám alkalmazásával, annak egyszeri felhasználásával állítható elő. A sorszámtartományt az adózó írásos kérelmére az APÉH jelöli ki. Az APÉH a nyomtatvány-előállítók részére kijelölt sorszámtartományokat honlapján rendszeresen, nyomtatvány-előállítónként, bizonylatfajtánként, időszakonkénti bontásban közzéteszi.

Ha valaki 2007. június 30. után vásárol olyan nyugtát vagy számlát, amelyet 2007. január 1-jét megelőzően állítottak elő, azon túl, hogy megsérti a PM rendelet előírásait, az a bizonylat már nem minősül adóigazgatási azonosításra alkalmasnak, így szabályos bizonylatként nem használható fel. Az idei évben megvásárolt nyomtatványok esetében a nyomtatványt beszerző adózó az erről szóló számlából tudhatja meg, hogy a nyomtatványt mikor állították elő. A PM rendelet szerint ugyanis 2007 első felében a nyomtatványértékesítésről kiállított számlán a forgalmazó köteles volt feltüntetni a bizonylat előállításának idejét (év) is.”

Lefordítva a fenti szakszöveget: 2008. január 1-jétől már csak olyan számlatömb használható, amely az új előírásoknak megfelelően, az APÉH által biztosított sorszámtartomány figyelembevételével készül. A taxitársaságok által forgalmazott tömbök biztosan megfelelnek majd a feltételeknek, az óvatosság inkább a kis nyomtatványboltokban vásárolható „taxis számlatömbök” ügyében ajánlott. Az adóhiva-

tal ugyanis 2008-tól nem fogadja el bizonylatként a rendeletnek nem megfelelő számlákat.

Mi legyen a számlán?

Évekkel ezelőtt komoly harcokat kellett vívni az adóhatósággal, amikor egyes ellenőri azzal próbálkoztak, hogy a taxis a kibocsátott számláján a megtett kilométert és időt is feltüntesse. Annak idején – van ennek már hat-hét éve, vagy még több is, állásfoglalást kértünk az APEH illetékes ügyosztályától az ügyben. Akkor megállapítást nyert, hogy a taxifuvartaxi-fuvar, semmiféle bontásnak, sem időbeli, sem távolságbeli bontásnak nem kell szerepelnie a számlán, mert azt a taxióra „intézi”. Ma azonban ismét ezzel a problémával kell szembesülnünk, egyik keleti megyénkben az adóhivatali ellenőrök a mennyiségi egységet és a mennyiséget hiányolják a taxiszámláról. A számla alakja és formai követelményeit az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény szabályozza. A taxiszolgáltatásban a készpénzfizetési, vagy más néven egyszerűsített számlát használjuk. A jogszabály 13.§ 17. pontja így szól: „egyszerűsített számla: adóigazgatási azonosításra alkalmas bármely olyan papír alapú, vagy a vevővel történt megállapodás alapján – külön jogszabály által meghatározottak szerint – elektronikus úton kibocsátott bizonylat, amely legalább a következő adatokat tartalmazza:

- a) a számla sorszáma,
- b) a számla kibocsátásának kelte,
- c) a termékértékesítést teljesítő, szolgáltatást nyújtó adóalany neve, címe és adószáma,
- d) a vevő neve, címe, valamint közösségi adószáma – ennek hiányában adószáma –, ha a vevő az adó fizetésére kötelezett,
- e) közösségen belüli adómentes termékértékesítés esetén a vevő közösségi adószáma,
- f) a termék (szolgáltatás) megnevezése, valamint besorolási száma, amely legalább szükséges az e törvény szerinti hivatkozás beazonosításához,

g) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi természetes mértékegységben kifejezhető – mennyiségi egysége és mennyisége,

h) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi egységre vetíthető – adóval együtt számított egységára,

i) a termék (szolgáltatás) adóval együtt számított ellenértéke összesen,

j) a 44. § (2) bekezdésében meghatározott százalékkérték, (ÁFA...)

Külön felhívom a figyelmet a g) pontra: „a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi természetes mértékegységben kifejezhető – mennyiségi egysége és mennyisége,” ami körül a kérdés forog. A taxifuvár természetes mértékegysége mondjuk a „darab” lehet, vagyis egy darab taxifuvár. Csak ennek így nincs sok értelme. A kilométer vagy időtartam feltüntetése semmi esetre sem természetes, hiszen olyan, hogy 5 kilométer taxifuvár, vagy 25

perc taxifuvár nem életszerű. Már csak azért sem, mert az egységár sem értelmezhető ebben az esetben. A taxaméter három tételből állítja össze a taxifuvár végösszegét. Az alapdíjból, a megtett távolságból és az eltelt időből. Teszi ezt olyan formában, hogy várakozás esetén, valamint az ún. határsebesség alatt (általában 15 km/ó) az eltelt idővel arányos díjat mér, e felett pedig a távolsággal arányos díjat. Azonos tarifaelemekkel rendelkező taxiórák azonos távolság megtétele esetén sem biztos hogy azonos végösszeget fognak mutatni, mert ez a mindenkori forgalmi helyzet függvénye is. Értelmetlen és nem utolsósorban megtévesztő lenne tehát egységárat feltüntetni, ha a végeredmény eltérő lehet. A taxikban két helyen is kötelezően elhelyezett tarifatablázat elég támpontot nyújt az utasnak ahhoz, hogy a fuvardíj végösszegét ellenőrizni tudja.



ÁTADTÁK AZ ELSŐ BIO-ETHANOLOS FLOTTÁT MAGYARORSZÁGON

Június közepén átadásra került Magyarországon az első olyan Ford gépjármű-flotta, amely bio-ethanollal is üzemeltethető.

A nyolc darab Ford C-MAX FFV autót a szabadegyházi Hungrana cég vásárolta meg, amelyik hamarosan megkezdte az úgynevezett E85-ös üzemanyag (amelynek 85 százaléka bio-ethanol és 15 százaléka benzín) gyártását.

A Ford FFV autói úgy lettek kialakítva, hogy E85-ös üzemanyaggal működjenek, ugyanakkor rugalmasságuk folytán a kétféle üzemanyag bármilyen keverékével is tudnak üzemelni. Azaz, ha nincs a közelben E85-öt is forgalmazó üzemanyagút, akkor normál 95-ös oktánszámú benzinnel is működik az autó.

Az utóbbi időszakban tapasztalható szélsőséges időjárásért nagymértékben okolható a meglegházhatás kialakulásáért felelősnek tartott széndioxid egyre növekvő kibocsátása. A Fordnál mindig nagy hangsúlyt fektettek a környezetvédelemre, éppen ezért már 2001-ben megkezdte az FFV autók forgalmazását, amelyek működtetésével igen jelentős mértékben lehet csökkenteni a CO2 kibocsátást. Először Svédországban kezdte el a Ford forgalmazni az FFV autókat, ahol az autógyártók, az üzemanyagforgalmazók és a svéd kormány konzorciumot hoztak létre a bio-ethanol alkalmazásának elősegítésére. A közös munka egyik ered-

KÜLDJ EGY RECEPTET!

AZ EGYÉNISÉG VARÁZSA A KONYHÁBAN

Aki betartja a receptek előírásait – elvben – azonos ízt, formát, minőséget nyer. A gyakorlatban azonban sokszor kiderül, hogy ez nem egészen így van. Számít a rátermettség, a tehetség. Lehet különbség a nyersanyagok között is. Két tojás sem egyforma. Más az íze a házilag eltett és a gyári befőttnek. Különbség van a gyáriaknál a gyártók között is, más íz, más szín.

Az ember a saját ötleteit mindig beleviheti a főzésbe, újítani mindig érdemes, de azért az új ízeket családi körben érdemes kipróbálni, mielőtt remekelhetünk vendégek előtt is. Az itt megjelenő receptek csak viszonylag újak. Minden ételt már megfőztem és vendégeimet is kínáltam velük. Remélem, nem udvariasságból dicsérték a főztömet. Szerettem továbbfejleszteni receptjeimet, ezért kérek benneteket, hogy küldjétek egy általatok jónak, finomnak tartott receptet, hogy megújuljunk.

Keresem a lehetőséget arra, hogy év végén valamilyen ajándékot, jutalmat adhassak a szerkesztőség, vagy a beküldők javaslata alapján.

A könnyű nyári ebéd

Nagyon melegünk van, ki akar ilyenkor csükköt pékné módra enni? A mediterrán területeken ezért fogyasztunk gyümölcsöt, könnyű tésztákat, hogy ne terheljük túl nehézz étellekkel a gyomrot. Viszont a szokottnál nagyobb mennyiséget főzünk, mert az ebéd után egy-két órával megismételhetjük a könnyű ebédet.

Cseresznyelevés:

Hozzávalók:

50 dkg cseresznye
6 dl vörösbort
4 dl víz
5 dkg cukor
2 tojássárgája
egy csipet só

A kimagozott cseresznyét a vízben és a vörösbortban 2-3 percig forraljuk, beletesszük a fahéjat, a cukrot és a sót. Kihűtjük és tálalás előtt simára keverjük benne a tojássárgákat.

Húsos penne:

Hozzávalók:

fél kiló penne (durumlisztből készült tollhegy tészta)
25 dkg vegyes darált hús
3 evőkanál olaj
2 kis fej vöröshagyma
1 kávéskanál őrölt rozsmaring
2 gerezd fokhagyma
só
törött bors
1 dl vörösbort
1 dl víz

2 evőkanál paradicsompüré
zöldpetrezselyem

Pirítsuk meg a hagymát az olajon, tegyük bele a darált húst és kevergetve süssük 5 percig. Adjuk hozzá az összezúzott fokhagymát, a rozsmaringot, a sót, borsot és kevergessük 3-4 percig. Engedjük fel a vörösbort, a víz és a paradicsompüré keverékével és forraljuk együtt lassú tűzről 5 percig. A tűzről levéve hintsük meg a finomra vágott zöldpetrezselyemmel. Keverjük bele az időközben megfőzött, hideg vízzel leöblített pennét. Azonnal tálaljuk, vagy tegyük a sütőbe és tartsuk melegen tálalásig. Az sem baj, ha teteje megpirul. Adhatunk hozzá reszelt sajtot tálaláskor.

Jó étvágyat!

-Q-



ménye az, hogy ma már több mint 28 000 ilyen típusú Ford gépjármű fut Svédország útjain. A környezet-tudatos gondolkodás erősödését jelzi az is, hogy már több mint 10 európai országban kezdődött meg forgalmazásuk.

A jelenlegi FFV-k sikerére alapozva a Ford részéről korábban bejelentették, 2008 elején további modellek is megkapják ezt a technológiát, így az új Mondeo, a Galaxy és az Európában a 2007-es Év Autójának választott S-MAX is.

Magyarországon 2007. január eleje óta kapható a Ford Focus FFV és a C-MAX FFV változata.

C-Crosser



A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A „Kötelező haladási irány” tábla alatt elhelyezett autóbust és nyilakat mutató kiegészítő tábla azt jelzi, hogy a menetrend szerint közlekedő autóbust a nyilak által jelzett irányban haladhat tovább. Ilyen jelzés esetén a taxisnak nincs megengedve, hogy az adott helyen járművével jobbra bekanyarodjon.

2. Helyes a „C” válasz. „Útkereszteződés alárendelt úttal”. Az útkereszteződésben – úti céljának megfelelően – bármelyik irányba továbbhaladhat, ha erre vonatkozóan nincs valamilyen más jelzésből következő egyéb tilalom.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Megfordulni tilos”. Ez a jelzés a balra bekanyarodást nem tiltja.

4. Helyes az „A” válasz. A megfordulás akadálytalan végrehajtásához szükséges egyhelyben tartózkodás nem minősül a KRESZ szerinti megállásnak, így a manőver végrehajtására váró taxis nem vét a tábla tilalma ellen.

5. Helyes a „B” válasz. A táblakombináció kanyarodó főútvonalat jelez. Az út vonalvezetését követve elsőbbséget kell adnia annak a gyalogosnak, amelyik azon az úttesten halad át, amelyre a taxi érkezik.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Korlátozott sebességű övezet”. Az övezeten való áthajtást a jelzés nem tiltja.

7. Helyes a „B” válasz. A tábla a mozgáskorlátozottak részére fenntartott várakozóhelyet jelöli. Az itt jogosulatlanul

várakozó gépkocsikat a rendőrség elszállíthatja.

8. Helyes az „A” válasz. A vonatkozó szabály ez év áprilisban megváltozott. E szerint, ha az utas olyan járművön utazik, ahol számára a biztonsági öv használata kötelező, ott ennek elmulasztása személyes felelősséget jelent.

9. Helyes az „A” válasz. Össztömegnek minősül a járműnek, valamint a rajta levő személyeknek, rakományoknak és egyéb tárgyakkal az együttes tömege.

10. Helyes az „A” válasz. A rendőr a kinyújtott karjaival párhuzamos irányból érkezők részére szabad utat jelez.

11. Helyes a „C” válasz. A taxi kötelezően előírt világító és fényjelző berendezései közé ebben az esetben a helyzetjelző lámpák tartoznak.

12. Helyes az „A” válasz. Az elindulást irányjelzővel minden esetben jelezni kell, még akkor is, ha az nem jár irányváltoztatással.

13. Helyes az „A” válasz. A 6 méternél nem hosszabb, két méternél nem szélesebb és pótkocsival vagy más vontatmánnyal össze nem kapcsolt gépjárművet lakott területen elegendő az úttest közepe felé eső egy-egy első és hátsó helyzetjelző lámpával vagy egy, előre fehér, hátra piros fényt adó lámpával világítani.

14. Helyes a „C” válasz. Járművel az úttesten – az előzés és a kikerülés esetét kivéve – annak menetirány szerint jobb oldalán a lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni.

A C-Crosser, a Citroën új szabadidő-terepjárója, amelyet először a 2007-es Genfi Autószalonon mutatott be, Európában júliustól kerül forgalomba.

A márka lendületes stílusú, sokoldalú, kivételes menettulajdonságokkal rendelkező, nagy teljesítményű motorral felszerelt és nem utolsósorban rendkívül környezetkímélő felsőkategóriás gépkocsival bővíti kínálatát.

Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves
előfizetői díj
2160 Ft,
az egyéves
4320 Ft,**

**amit postautalványon
kérünk a szerkesztőség
címére feladni.**

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

**„Hiába hullott Rád a föld nehéz
göröngye, emléked szívünkben
megmarad örökre.”
Búcsúzzunk tőled**



**Besenyei István
(C 9)**

**2007. június 19-én,
46 évesen,
végleg eltávoztál közülünk.**

**Az Ózdi City Taxi
Fuvarszervező Egyesület**