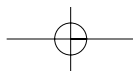


XVII. évf. 9. sz.

2007.

Szeptember



TARTALOM

Köbe vésett tarifák	4.
Nem támogatható a fix taxiár bevezetése	4.
Taxissztrájk New Yorkban?	10.
Hetven fölött újabb vizsga	11.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	12.
Ne fényképezzél mán', te köcsög!	15.
Balatonátúzás 2007	15.
Jól sikerült az idej Forma 1	16.
Türelem!	16.
10 éve történt	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Chevrolet bértaxik	21.
VIII. országos taxis kispályás labdarúgó-kupa	22.
Kérések és válaszok az APEH folyószámláról	26.
Pesti taxisok Amerikában	32.
Elkezdődtek a küzdelmek	37.
Dacia Logan – taxinak	38.
Renault Clio Sport	39.
Találtunk egy verset	43.
Küldj egy receptet!	44.
Tisztelt Szerkesztőség!	44.
Morfondáriák	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Pül van az életveszélyen az a 37 esztendő-s kaposvári taxis, akit augusztus 19-én délután szúrt hasba egy 30 éves, pszichiátriai kezelés alatt álló nő. Mint kiderült: az utas először nem fizetett,

Visszautasították, majd szúrt a harcias amazon Testével akart fizetni

majd természetben óhajtotta kiegyenlíteni a számlát, végül hasba szúrta a taxist, akinek bosszúból megkarcolta az autóját. A 30 év körüli nő augusztus 19-én kora délután ült be először F. József autójába, amely Kaposvárot a vasútállomás előtti droszton várakozott. Az utas Töröcskére indult, ám néhány perccel később észrevette, hogy nincs meg a mobiltelefonja. Vissza fordította az autót, majd pár kocsmát végigjártak, ahol korábban az időt mulatta a kuncsaft, de a mobil csak nem került elő. A taxis megunva az értelmetlennek tűnő furikázást, kérte utasát, fizesse ki a számlát és keresse ezután nélküle elveszett értékeit. Mindez a nőnek nem tetszett, s mikor az is kiderült, hogy pénze sincs, már a sofőr sem úri modorban beszélt. Rádásul az utas fizetség helyett a testét is felajánlotta, ám a fuvarozó ezzel nem élt, így viszonyuk rövid időn belül végérvényesen megromlott. F. József hátrahagyva ekkorra potyautassá vált vendégét, visszatért megszokott várakozási helyére.

Teltnúlt az idő. Néhány órával később a nő ismét megjelent a droszton, és – mint ha mi sem történt volna – beült F. József autójába, aki rövid úton tette ki a szúrét, mondván, kétszer nem esik ugyanabba a hibába.

Délután hat óra tájékán a nem kívánt utas harmadszor is megjelent a taxisok körül. Ekkor már F. autójába nem szállt be, de a sofőr hallotta, amint elhaladva a kocsija mellett valamilyen eszközzel megkarcolta azt. Több se kellett a taxinak, kipatant autójából és felelősségre akarta vonni az asszonyt, ám az minden szó nélkül, a kezében lévő 5 centiméter pengehosszúságú késsel hasba szúrta F.-t és elballagott. A fuvarozó első pillanatban nem is értette mi történt, majd kezét a hasához kapva összeesett. Erre figyeltek fel kollégái, látva a vért, nyomban értesítették a mentőket és a rendőrséget.

A kiérkező járőrök rövid tájékoztató után a tettes nyomába eredtek, akit 200-250 méterrel távolabb a személyleírás alapján elfogtak. Ruházatátvizsgálás során azonban a támadás eszköze nem került elő, így a környéket alaposan átvizsgálták, mígnem az egyik szemetesben rátaláltak a bizonyítékra is. Ezután előállították a gyanúsítottat a kapitányságra.

F. Józseffel eközben a mentő már a Kaposi Mór Oktató Kórház felé igyekezett, ahol a gyors orvosi beavatkozásnak köszönhetően állapota nem súlyosbodott. Mint azt Tóth László, a kórház sebészeti osztályának vezetője elmondta: - A sérültet a has jobb oldalán a köldök alatt érte a szú-

rás, mely áthatolt az izomzaton. Szerencsére nem sértett létfontosságú szervet, ám a sértült komoly bélső vérzéstől szenvedett. Állapotát stabilizáltuk, ha nem lesz komplikáció, akkor egy hét múlva elhagyhatja a kórházat.

A taxisoról azóta megtudtuk: egyedüli pénzkereső a családban. Ő tartja el két süketnéma rokona mellett beteg nővérét és unokaöccsét is. Lány a fővárosban dolgozik, aki a hír hallatán rögvést hazautazott, hogy ápolja édesapját, de egyelőre nem tudni, mikor lesz képes újra a volán mögé ülni a megtámadott családfenntartó. Ő maga szeretne minél korábban visszatérni, mint hangsúlyozta, a jövőben elővigyázatosabb lesz, és akit engedi meg beülni. De azt talán a jövőben sem lesz képes a külső jegyek alapján megállapítani, hogy valaki pszichiátriai kezelés alatt áll-e vagy sem, s hogy az adott körülmények között mire hogyan reagál. És ez jelenti a legkomolyabb veszélyt.

A Büntető Törvénykönyv alapján a súlyos testi sértés tényállás esetén három évig terjedő szabadságvesztés a büntetési tétel, ám a fokozott jogi védelem alatt álló, közfeladatot ellátó taxis esetében a büntetés akár öt év is lehet, feltéve, ha az elkövető cselekménye elkövetése pillanatában beszámítható volt. Ennek megállapítására – tekintettel arra, hogy a nő pszichiátriai kezelés alatt áll –, igazságügyi orvosszakértőt fog a nyomozhatóság kirendelni. Ezek után eldöntendő, hogy egyáltalán büntethető-e az elkövető, illetve milyen mértékben volt tettének következményeivel tisztában. Mindezek figyelembevételével az sem zárható ki, hogy nem lehet a támadót felelősségre vonni. Ennek megállapítása azonban még hónapokig eltarthat. **k.z.t.**

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval (új rendleteknek megfelelő):

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.



Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Csak a taxisok nem emelhetnek

Köbe vésett tarifák

• *Mindkét minőségben figyelemmel tudtad kísérni a fővárosi taxiárak módosításával kapcsolatos döntéseket, illetve a halasztás okait is ismered. Megosztanád ezt olvasóinkkal is? Miért nem tárgyalta végül is a Fővárosi Közgyűlés az előterjesztést?*

• A válaszhoz kicsit visszamennek az időben. A kamara – miu-

nem sikerült a taxisok képviselőivel megállapodni a fix tarifa bevezetéséről. Így kérésünk a viteldíj-maximum emelésére el sem jutott a közgyűlés elé, megállt az elnök úrnál. Kialakult egy patt-helyzet, melyet csak az önkormányzati választások tudtak oldani. Ezt követően viszont a helyzet alapvetően megváltozott. Rusznák úr más területen tevő-

évek gyakorlatához szokott taxis képviselőknek szokatlan volt: az új felállású önkormányzatnál javaslatunkkal nyitott kapukra táltunk. A fővárosban a választásokat követően megtörtént át-szervezéseknek köszönhetően létrejött Gazdasági Bizottság meghallgatott bennünket. (*Taxisok Világa 2007. április, 12. old.*) Ezzel párhuzamosan a fővárosi appa-

rátus, amely foglalkozott ezzel a kérdéssel is, szintén hajlandó volt velünk tárgyalni. Így aztán közösen készítettük elő a tarifaplafon-emeléshez szükséges szakanyagokat, és e folyamat során több alkalommal egyeztettünk az előbb már említett bizottsággal is. Szakértőket is bevontunk a közgyűlésnek szóló előterjesztés elkészítésébe, nehogy hibázzunk. Időközben folyamatosan egyeztettünk az érdekképviseletekkel is, amelyek támogatást elképzeléseinket. Végül is elkészült egy anyag, amelyet első körben az ügyosztály a bizottságnak javasolt. A bizottság ezt betervezte a kabinet elé – ez már a nyár elején történt –, ahol megvitatták, hogy bekerül-e még a szabadságolások előtt a Fővárosi Közgyűlés elé, vagy sem. Az említett kabinetülésen volt szerencsém szakértőként részt venni. Itt kiderült, hogy a bizottság előzetesen kikérte a Gazdasági Versenyhivatal /GVH/ és a fogyasztóvédelem véleményét is. A GVH viszont írásban elküldött válaszában aggályosnak ítélte több ok-

Az utóbbi években e lap hasábjain nagyon sokszor esett szó a fővárosi taxitarifákról. Úgy tűnik, egyelőre továbbra is ez a taxis szakma gumicsontja, melyen lehet, hogy az eltelt hét évet követően is még hosszú ideig rágódhatunk. Amikor a főváros 1998-ban – az akkor még időnként valóban elképesztően magas viteldíjak visszaszorítása érdekében – bevezette saját területére a taxitarifa-maximálást, senki sem gondolta, hogy lesz majd egy hétéves periódus, amikor a fővárosi képviselők a taxitarifákban nem engedik majd az inflációt érvényesíteni. Miközben más szolgáltatók gond nélkül emelhetik áraikat. Gondoljunk csak példaképpen a gáz, a villany, a víz, vagy a távfűtés áraira. Ezeknél a közszolgáltatásoknál érvényesülhetnek a piac törvényei, de nézhetjük akár a pékeket, a benzinárakat, vagy a csirkefarhát fogyasztói árat. A taxi – meg nem magyarázható okokból – kivétel, ez úgy látszik, politikai kérdéssé vált. A nyár elején ezért volt üdítő hír, hogy az új összetételű Fővárosi Önkormányzat – engedve a taxisok és képviselőik által jelzett nyomásnak – tárgyalni kezdett a lassan már „hagyománnyá váló” tarifaplafon-módosításról. Erről beszámoltunk olvasóinknak. Azonban a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma és a TFTSZ által elkészített, az érdekképviseletek által is támogatott szakanyagot, illetve az ehhez kapcsolódó előterjesztést július végén – az utolsó pillanatban – valamiért levették a Fővárosi Közgyűlés napirendjéről. Az okokról és a várható lépésekről Dudás Zoltánt, a TFTSZ főtájtárat, egyben a BKIK VI-os, Közlekedés Szállítási Szállítványozás Osztályának elnökségi tagját kérdeztük.

tán a fix tarifáról folytatott tárgyalások megfeneklettek – körülbelül két évvel ezelőtt, hivatalos formában, ismételtlen kezdeményezte a Fővárosi Önkormányzatnál a maximált tarifa felső értékének módosítását. Erről a hír a Taxisok Világában is megjelent. (Lásd *Taxisok Világa 2005. október, 10. old. 1. sz. melléklet.*) Akkor még ebben a kérdésben is a Rusznák Imre által vezetett Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságnak volt döntő szava. Rusznák úr pedig mereven elzárkózott az ilyenfajta tarifamódosítás elől, hivatkozva arra, hogy korábban

kenykedik ma már, de az előbb említett bizottság neve és összetétele sem a régi. 2006 végétől az egyre romló gazdasági környezetben tevékenykedő taxis vállalkozók is erőteljesebben hallatták hangjukat a tarifaplafon emelésének kérdésében. Az egyik érdekképviselet kezdeményezésére sokan levelet írtak, melyben kérték a hét éve változatlan tarifaplafon emelését. Ekkor a BKIK ismételtlen kezdeményezte a fővárosnál – párhuzamosan a személyszállító vállalkozókkal – a maximált tarifaártekek módosítását. A reakció viszont az utóbbi

Nem támogatható a

Az alábbi levelet taxis kollégánk küldte el a Pénzügyminisztériumnak. Az ebben szereplő javaslat hosszú ideje megosztja a taxisokat, akik közül van, aki támogatná a fix taxitarifa bevezetését, van, aki hallani sem akar róla. A válaszból viszont kiderül az illetékes minisztérium véleménye a fix taxitarifáról:

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

A világ majd minden pontján egységes, fix a taxitarifa. New York, München, Bécs egyik példa a másik után! Mindenhol egységes a taxitarifa! Az adott önkormányzat, vagy az adott polgármester eldönti, mennyi legyen a tömegközlekedés, benne a taxi viteldíja. Mert a taxi a tömegközlekedés része.

Természetesen megértem a Pénzügyminisztérium eddigi álláspontját. A rendszerváltásig nem volt probléma. De aztán jött 1990! És jött 1990. október 25., csütörtök este 22 óra 30 perc. Következett az a csodálatos három nap, ami már csak taxisblokádnéven került be a magyar történelemkönyvekbe.

A lényeg a lényeg. A hivatalok évekig nem mertek, vagy nem akartak belenyúlni a taxis társadalom öntörvényű forgatagába! Ekkor voltak a taxióra nélküli taxik, ekkor volt Pesten 30 ezer (!) taxis! Végre 1992-ben elkezdődött a rendteremtés. Sajnos a közgazdászok azt mondták, hogy a tarifát nem kell szabályozni, mert az majd szabályozza önmagát!

Ez a liberalizáció sarokköve! De ez a szakma nem a Bosnyák piac! A taxi nem helyhez kötött szolgáltatás. Itt ma látom az ügyfelet, majd le-

– Főnök rossz a talicska, meg kéne olajozni!

– Mé' milyen hangja van?

– Há' ilyen: nyik – nyik – nyik.

– Ki vagy rúgva!

– Há' mé' ?

– Mert így kéne szólnia: nyik-nyik-nyik-nyik-nyik...

* * *

– Kiskezít csókolom! Munkát szeretnék!

– Nos, lenne is önnek megfelelő!

– Igen? És mi vóna?

– Vasbeton gerendákat kéne cipelni napi 10 órában egy építkezésen, minimálbérért.

– Ó kéremalásson, az női munka!

– Már hogy lehetne női munka?

– Hát úgy, hogy csinálja azt a jó ... anyád!

ből is a tarifamódosítást. Ezért a kabinet úgy döntött, hogy az előterjesztés már nem kerül be a nyári szabadság előtt a közgyűlés elé. Viszont határozat született arról, hogy ezt követően a Gazdasági Bizottság szervezzen meg egy találkozót, amelynek keretein belül az érdekelteket - a kamarát, az érdekképviseleteket és a Gazdasági Versenyhivatalt egy asztalhoz ültetik. A cél az volt, hogy az érintettek próbáljanak meg ebben a témában valamilyen formában egyeztetni és kompromisszumra jutni. Ez megtörtént augusztus 22-én, ahol az előbb említett résztvevők jelenlétében megvittuk a kérdéseket. Itt úgy a Gazdasági Versenyhivatal, mint a kamara - az érdekképviseletekkel összhangban - ragaszkodott korábbi álláspontjához. Vagyis a nézetek a konkrét tarifaplafon-emelés kérdésében nem közeledtek egymáshoz. A kamara és a megjelent érdekképviseletek ragaszkodtak ahhoz az anyaghoz, amelyet alapos munkával elkészítettek, és amelyet a Gazdasági Bizottság már elfogadott. Kértük a bizottság elnökét, Somlyódi Csaba urat, hogy támogassa kérésünket és ismételten vigye be javaslatunkat a kabinetülésre. A GVH ezen a tárgyaláson fenntartotta azokat az észrevételeit, amelyek miatt aggályosnak tar-

totta korábban már írásban elküldött véleményezésében ezt a módosítást. Ennek megfelelően folyamatosan abba az irányba próbálta terelni az egyeztetést, hogy tarifaemelés helyett egy átfogó rendezést kell kieröltetni a jogalkotóktól a taxipiact szabályozására. Javaslatuk szerint addig, amíg ez nem oldódik meg, ne változtasson a főváros a maximált tarifa felső értékein. Abban valamennyien egyetértettünk, hogy szükség van egy átfogó, a szakma minden részletére kiterjedő szabályozásra. De érzékelve a törvényhozás lassúságát és a folyamatos konfliktusokat a politikai pártok között, reális lehetőséget nem látjuk annak, hogy rövid határidőn belül ez megtörténhet. Annál is inkább biztosak vagyunk igazunkban, mert több mint egy évvel ezelőtt, a Gazdasági Minisztériumban egy egyeztetésen azt az ígéretet kaptuk, hogy a minisztérium egy tanulmányt készített a taxipiact helyzetéről. A szakanyag elkészültét követően pedig - annak megállapításaitól függően - tárgyalásokra került volna sor az érintettek között, az átfogó rendezés érdekében. Sajnos az ígért tanulmány a mai napig nem készült el. Tehát számunkra ezek után világos, hogy egy ilyen szintű komoly rendezés még akkor is hosszú évek alatt

hajtható csak végre, ha arra a tényleges politikai akarat az aktuális többség részéről megvan. Ezért mi - ellentétben a Gazdasági Versenyhivatallal - ragaszkodunk ahhoz, hogy a tarifaplafon

elmondottakból viszont az derül ki, hogy már „csak” a GVH-n és a politikusokon múlik...

Havi aforizma
Egy gödör ásását leszámítva kevés dolog van, amit rögtön legfelül lehet kezdeni.
Harry Lorayne

módosítására a döntés még az idén megszülessen. Azt viszont az olvasóknak is látni kell, hogy a Gazdasági Bizottságban, a kamarában és az érdekképviseleteknél is szakemberek ülnek, nem politikusok. Mégis, annak a döntési mechanizmusnak a végső stádiumában, melyben a szavazás történik majd, a politikusok lesznek azok, akik a gombot nyomják. Vagyis, a maximált tarifa módosításához nem elegendő a szakértők által megfelelően kidolgozott és előterjesztett anyag, ahhoz a fővárosi képviselők szavazata is kell. Ők pedig pártonként döntenek...

• Az utcán nagyon sok taxis azt hangoztatja, hogy a véleményük szerint a kamara, illetőleg a taxitársaságok eleve gáncsolják a tarifaemelést, mert más az érdekük. Az előbb

Tudom, hogy az utcán sokakban ez a vélemény alakult ki. Ennek ellenére jó szívet állítom, nem igaz, hogy a taxitársaságok tönkre akarják tenni a taxis vállalkozókat. Úgy hiszem, ez értelmetlen és logikátlan gondolatsor, mert azt azért mindenki tudja, hogy a fuvarszervező irodák a taxis vállalkozók által befizetett fuvarszervezési díjakból élnek, léteznek. A hozzájuk bármilyen formában kötődő vállalkozók, vállalkozások csődjéből egyenesen következne az irodák csődje is. Nem gátoljuk tehát a tarifaplafon emelését, soha nem is gátoltuk. A fix tarifánál is elmondtam: mi azt is támogatjuk, csak nem mindegy, hogy az milyen feltételek között kerül bevezetésre. Ugyanez vonatkozik a maximált tarifára is, amit hangsúlyozom, mi is támogatunk. Annýira, hogy a BKIK és a TFTSZ keretein belül, nagyon sok időráfördítés-

fix taxiár bevezetése

het, hogy soha többé! Amíg egy piaci kofához másnap is visszatér a vendég, ha elégedett. Éppen ezért a taxisok egy része nem szegyeλλős!

Végre a parlament foglalkozott a taxikérdéssel és lehetővé tette a maximált tarifát! Azaz minden városra rábízta, ha akarja, maximálhatja a tarifát. Ez már egy előrelépés. De a végcél az egységes, fix tarifa lenne.

Budapesten ma (2007-ben) körülbelül 5500 taxis dolgozik. Ebből 3500-4000 kolléga valamelyik taxitársaságnál. Ezek viszont nem dolgozhatnak egységes viteldíjjal, erre a Versenyhivatal éberem vigyáz. A maradék 1000-1500 „mezitlábás” (szabadúszó) kolléga közül 500-1000 tisztességgel, becsülettel végzi a munkáját a város valamelyik külső pontján. A gond a „maradékkal” van! Például a 3 vasútállomáson (Keleti, Déli, Nyugati pu.) vagy a 2 autóbussz-állomáson (Népliget, Népstadion). A „maffiózó” taxisoknak most napi egy-két fuvarjuk van. Ebből akarnak megélni! Hát ne tehessék ezt így, dolgozzanak ők is tisztességesen! Javasolom, a visszaélések elkerülése érdekében: vezessük be a fix tarifát!

Köszönettel a taxis kollégák és a leendő utasok nevében:

Ferenczy P. Károly

A levélre megérkezett a válasz is:

Tisztelt Ferenczy Úr!

Engedje meg, hogy a Dr. Veres János pénzügyminiszterhez az egységes taxi-tarifa ügyében írt levelére - miniszter úr megbízásából - én válaszoljak.

Mindenekelőtt szeretném megemlíteni, hogy amennyiben rögzített taxitarifákat alkalmazó külföldi példaként városokat

említ meg, akkor ebben a kérdésben a Budapest Fővárosi Önkormányzatot kellett volna megkeresnie. De nem akarok kitérni a tartalmi válasz elől, ezért az adott felvetéssel kapcsolatban az alábbi aggályaimat szeretném Önnel megosztani.

A rögzített tarifa nem tipikusan a piacgazdaság születte. A városi tömegközlekedésre, mint példára a taxi esetében nem lehet hivatkozni, mert egy egységes, a városi önkormányzat tulajdonában lévő és teljes működési területén gyakorlatilag egységes szolgáltatást végző közlekedési nagyvállalat tarifa-mechanizmusát nem lehet példának tekinteni a számtalan kisvállalkozóval és több gazdasági társasággal működő taxiszolgáltatás árképzéséhez.

Nincsenek kétségeim afelől, hogy a taxik szolgáltatási színvonala rendkívül eltérő, miközben az általuk alkalmazott díjszabások ezt közel sem tükrözik. Minden bizonnyal lehetne olyan piaci ellenőrzési módszert találni, amely alkalmas lehetne a taxis szolgáltatások minősítésére és ennek alapján a viteldíjaknak a jelenleginél korrektebb, arányosabb megállapítására. Ebben a kérdésben azonban nem a Pénzügyminisztérium illetékes.

Szeretném megemlíteni, hogy a szakmai fórum és a szakmai szervezet közös fellépése általában sikeresebb lehet a minőségi szolgáltatások és az azokkal arányos, méltányos ár kialakításában, mint bármilyen kormányzati vagy hatósági intézkedés.

Köszönjük, hogy levelével megtisztelte a Pénzügyminisztériumot.

Budapest, 2007. augusztus 13.

Üdvözlettel:

Lázár András, miniszteri tanácsadó
Pénzügyminisztérium

sal egy komoly szakanyagot készítettünk azért, hogy megfelelő érvekkel támasszuk alá taxikkal közös igényünket. Mi, vagyis a fuvarszervező irodák vezetői összedugtuk a fejünket és elkészítettük a szükséges inflációs számításokat, valamint a gazdaságossági számítások táblázatrendszerét, amelyet végül is elfogadásra javasoltunk a Fővárosi Önkormányzatnak. Számításaink alapja is a kamara által egy korábban kiadott, a taxis vállalkozók számára készített füzet volt, amelyben a gazdaságos tevékenység végzéséhez szükséges adatok, képletek szerepelnek. Amennyiben valaki az elkészített javaslatot figyelmesen átnézi, rájön, hogy mi ebben még 20%-os nyereséget is kalkuláltunk egy-egy taxis vál-

lalkozás esetében. Komolyan tehát senki sem gondolhatja, hogy egy ilyen anyagot elkészítettek volna azok, akik gáncsolni kívánják az emelést. Tudom, hogy a legegyszerűbb felállni egy hordóra és kígyó-bekát kiabálni. Ennél sokkal nehezebb egy megfelelő színvonalú előterjesztést elkészíteni, és azt elfogadtatni a politikusokkal. Az utóbbi években sok új taxis érdekvédő próbálta kollégáit képviselni ezeken a fórumokon, ám hamar rájöttek, hogy ezeken a tárgyalásokon már nem elegendő érv az emelt hang, vagy a nem megfelelően alátámasztott követelés. Ezzel a jogalkotói oldal egyszerűen nem tud mit kezdeni. De térjünk vissza az eredeti témához: a problémát most a Gazdasági Ver-

senyhivatal szemlélete jelenti, mert ők úgy ítélik meg, hogy a taxitevékenység a fővárosban nem kellően hatékony. Ez szerintük sokkal jobb is lehetne. Vagyis nem kellene árat emelni ahhoz, hogy a bevételek a taxiknál növekedjenek. Szerintük. Ebben is komoly szakmai viták alakultak ki közöttünk. Természetesen mi hivatkoztunk arra, hogy a jelenlegi szabályozórendszer keretei között, többek között – elsősorban az ellenőrzés lazaságai miatt – a hatékonyság-javítás irreális elvárás. E mellett a város struktúrája, a közlekedésszervezés hiányosságai, a szinte már állandó útfelbontások, útfelbontások és egyéb építkezések miatti káosz és a forgalmi dugók szinte kizárják a teljesítmény jelentő-

sebb növelésének lehetőségét. Sőt, a felsoroltak mai tapasztalataink szerint kollégáink árbevételeit erőteljesen csökkentik. Úgy gondolom, hogy a Gazdasági Bizottságnak benyújtott számításaink megállják a helyüket. Mindenképpen ragaszkodni fogunk javaslatunkhoz a továbbiakban is, hogy az kerüljön bevezetésre. Természetesen azzal is tisztában vagyunk, amire a versenyhivatal is hivatkozik. Nevezetesen, a szakmában jelenleg tevékenykedőknek számolni kell azzal, hogy az áremelés és a vele járó bevételnövekedés magában hordja annak a veszélyét is, hogy azok is taxizni kezdenek majd, akik ezt a jelenlegi bevételi viszonyok között nem tették. Mi magunk is ezt

Folytatás a 10. oldalon

Részlet a Fővárosi Közgyűlés számára készített, ám be nem terjesztett anyagból:

... „Az előterjesztett javaslatok közül a Gazdasági Bizottság 199/2007. (03. 27.) GB. sz. határozatával úgy döntött, hogy

„Egyetért az Ártv. 10. § (1) bekezdése alapján a taxiszolgaltatás legmagasabb hatósági árának hivatalból történő módosításának előkészítésével.”

Mivel a BKIK, illetve VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozási Osztály keretében működő Taxis Szakmai Kollégium is nyitott volt – a Gazdasági Bizottság határozatával összhangban – a személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. rendeletben 2000. évben jóváhagyott tarifák módosítására vonatkozó javaslat kidolgozásában való közreműködésre, az előterjesztett alábbi javaslatok tartalmazzák a BKIK taxis társaságokkal is egyeztetett elképzeléseit.

Az előzőekben leírtaknak megfelelően az alábbiakban teszek javaslatot a személytaxi szolgáltatásban a legmagasabb hatósági árként alkalmazott viteldíj mértékének módosítására

Tarifaosztály	Alapdíj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
I-es (normál) tarifa	300	240	60
II-es (emelt) tarifa	420	336	84

A jelenlegi tarifák a 17/2000. (IV. 27.) Főv. Kgy. sz. rendeletben foglaltak szerint az alábbiak:

A fentiekből megállapítható, hogy a maximált tarifa mértéke 7 éve változatlan, a személytaxi-szolgaltatás külső feltételei vi-

1.sz. szövegekzi táblázat:

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	20	07
Éves infláció		9,7%	9,8%	6,4%	5,9%	7,6%	5,5%	4,1%	160,38
Alapdíj (Ft)	300	329	361	384	407	438	462	481	481
Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	240	263	289	307	325	350	369	384	384
Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)	60	65	72	76	81	87	92	96	96

szont folyamatos változáson mentek át, melybe beleértendő az üzemanyag áremelés, a személygépkocsi árak, az adók emelkedése is. Ez a jelenlegi díjszabás – a tarifa teljes mértékű érvényesítése következtében – rendkívül hátrányosan érinti az ún. „mezítalás” taxisokat, akik csak az utcáról dolgoznak, és így munkájuk hatékonysága meglehetősen alacsony. Az ellenőrzéseink során megállapítható volt, hogy ma már az egyes taxitársaságok a szerződéseikben a távolsággal arányos egységdíj tekintetében a maximumot alkalmazzák. Így jelenleg elkerülhetlenné vált a tarifa és ezzel együtt a tarifa-

nak kiszámítására és alátámasztására kétféle lehetőséget kell számba venni.

1, Az egyik és talán legegyszerűbb módja a KSH által a szolgáltatásokra vetített inflációs adatainak figyelembevételével történő módosítás. A KSH honlapján (http://portal.ksh.hu/pls/ksh/docs/hun/xstadat/tab12_01_06_21.html) közzétett, a szolgáltatásokra (melybe a taxisszolgaltatás is tartozik) vetített inflációs ráták éves bontásban, a következőképpen alakulnának 2007. évre (1. sz. táblázat).

E számítási mód viszont feltételezi, hogy a fenti tarifa alkalmazását követően minden évben a szolgáltatásokra megállapított inflációs rátával az egyes elemeket meg kell emelni, amely így folyamatos rendeletmódosítást eredményezne.

2, A másik megközelítési mód lehet a tarifa-kiszámításra a BKIK szakértői által elkészített „Ajánlás a taxis személyszállítók árképzésére” című füzet, melynek elkészítésében részt vettek közgazdászok és költségelemzők.

A taxisszolgaltatásban a legmagasabb hatósági árként alkalmazott viteldíj módosításának megalapozásához a BKIK részletes

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

költségelemzést végzett, melynek során a szolgáltatás legfontosabb költségeit vette figyelembe, melyek a következők:

- A gépjárművel kapcsolatos költségek
- A gépjármű, taxizáshoz szükséges felszerelési tárgyainak költségei
- Üzemanyagköltségek
- A vállalkozással kapcsolatos költségek
- Személyi költségek (munkabér és közterhei)
- Tervezett nyereség
- Átlagos fuvarhossz-bevétel
- Átlagos fuvarhossz
- Alapdíj

A tervezett 2007. évi tarifamódosításhoz természetesen át kell tekinteni a kiinduló 2000. évi kalkulációt (1. sz. melléklet), mely viszonyítási alap lehet a módosított tarifák kiszámításához.

A melléklet egy vállalkozó költségeit és ár-bevételét mutatja be havi bontásban, 40%-os „kihasználtság” mellett. A bemutatott példában a vállalkozás az üzemeltetési költségek finanszírozása mellett minimálbért és járulékait, valamint 20% profitot termel.

Fogalmak:

Kihasználtság = az utassal megtett és az összes megtett km aránya.

Átlagos fuvarhossz = az utassal megtett út hossza (a taxistársaságok statisztikái alapján).

A táblázatban látható, hogy 2000. évben a taxis vállalkozó havi önköltsége 265 638 Ft volt, az utassal megtett kilométer 1320/hó, az összes fuvar 189/hó. Az alapdíj mértékének megállapítása az egyéb tarifaelemektől elkülönítetten került kialakításra 100 Ft összegben.

A fenti adatokat figyelembe véve a következő képlettel történő számítást követően

2. sz. szövegekzi táblázat:

	Alapdíj Ft	Távolsággal arányos egységdíj (Ft)	Idővel arányos egységdíj Ft)
Árképzés (rezsiköltség)	100	150	37
20 % profittal növelt bevétel	120	179	45
Bruttó tarifa	136	203	51

alakultak ki az 1.sz. mellékletben az alap tarifa összegek (100-150-37 Ft; 2.sz. táblázat)

Átlagos fuvarbevétel – Alapdíj

Átlagos fuvarhossz + (0,25 x átlagos fuvarhossz)

A km és a percdíj aránya 4:1 (ez adja a 0,25-ös szorzót)

Ezt figyelembe véve lettek a 17/2000. (IV. 27.) Főv. Kgy. sz. rendeletben a nappali és éjszakai maximált tarifa értékek (300–240–60

3. sz. szövegekzi táblázat:

	Alapdíj Ft	Távolsággal arányos egységdíj (Ft)	Idővel arányos egységdíj (Ft)
Árképzés (rezsiköltség)	208	294	74
20% profittal növelt bevétel	250	353	88
Bruttó tarifa	300	424	106

4. sz. szövegekzi táblázat:

	Alapdíj Ft	Távolsággal arányos egységdíj (Ft)	Idővel arányos egységdíj (Ft)
Árképzés (rezsiköltség)	417	250	63
20% profittal növelt bevétel	500	300	75
Bruttó tarifa	600	360	90

Ft., illetve 420–336–84 Ft.) megállapítva, ezek már tartalmazták azt a tartalékot, amely az elmúlt 7 év során a költségek folyamatos emelkedésével „elkopott”.

E számítási módszer szerint a 2007. évi javaslat (2.sz.melléklet) a következő:

A 2. sz. melléklet szemlélteti a 2000. bázis évhez képest a költségek növekedését és bemutatja, hogy a rendelet alapdjára vonatkozó pontjának változatlanul hagyása (a R. 3. §-a: „az alapdíj a km díj kétszerese, de maximum 300 Ft lehet...”) azt eredményezi, hogy a km díj és a várakozási díj emelkedése igen jelentős lehet (3. sz. táblázat).

Ezért ennek elkerülése, a rövid fuvarok veszteségességének csökkentése és a hosszabb fuvarok fajlagos drágulásának csökkentése érdekében javaslatunk az alapdíj

nül a futásteljesítménnyel állnak összefüggésben. Ide tartoznának a taxirendszerben négy-nél több személy szállítására alkalmas autóval dolgozó taxisok, ugyanis a piaci igények következtében ma már az engedéllyel rendelkező taxisok 5-10%-a ilyen típusú autókkal végzi tevékenységét. Számukra a jelenlegi tarifarendszer nem ad módot a többletszolgáltatás árban történő érvényesítésére.

Szükségeseznek tartjuk megjegyezni, hogy a maximált tarifa értékeinek módosítása vélhetően nem jár azonnali, automatikus emeléssel a fuvarszervező irodák körébe tartozó taxisoknál, tekintettel a piacon fennálló túlkínálatra. Vannak azonban a piacnak olyan szegmensei, amelyekben az emelés már indokolt és szükségszerű, sőt elengedhetetlen („mezítábasok”).

Az előzőekben leírtaknak megfelelően az alábbi – maximált árként – megállapított tarifák bevezetését javasoljuk a 3. sz. melléklet szerinti adatokkal készített számítás szerint (4. sz. táblázat).

5. sz. táblázat: A Fővárosi Közgyűlés számára javasolt taxiviteldíjak

Tarifa-osztály	Alapdíj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
I-es (normál) tarifa	600	360	90
II-es (emelt) tarifa	840	504	126

Villamoson:

– Néni, le akar ülni?

– Igen.

– Na jó, de hová?

* * *

Az egyetemi város köz-

ponti parkjában a nyugdíjások beszélgetnek:

– Jaj, ezek az egyetemis-

ták, milyen szegények. Egy cigaretta szívniuk öten, és mégis, hogy örülnek neki!

Folytatás a 6. oldalról

mondtuk annak idején, a fix-tarifánál. Javasoltuk, hogy meg kell védeni valamilyen formában a piacon lévő vállalkozásokat az újonnan beáramlóktól, hiszen nagyon hamar elkophat az a nyereség, amelyet mi ilyen létszámú taxis vállalkozás esetében kalkuláltunk. A versenyhivatal képviselője ezen a tárgyaláson ugyanerre hívta fel a figyelmünket. Ebben egyet is értettünk vele. Itt jutunk vissza az általunk évtizedek óta javasolt egységes, átfogó szabályozás kérdéséhez, amellyel kézzelfoghatóan előbbre lehetne lépni ezen a piacon. Nevezetesen a tarifa, a létszám, a taxiállomás és az ellenőrzés kérdése, amivel nagyon régen bombázzuk a hatóságokat. Ebből a négy elemből eddig kettőt emelt ki a Fővárosi Önkormányzat. A taxiállomás-hálózat kiépítése ilyen-olyan módon, de megtörtént, bár úgy tűnik, nem működik tökéletesen, mert az ellenőrzés nem kellően hatékony. Keressük ebben is az együttműködés lehetőségét a fővárossal, úgy a kamara, mint a Fuvarszervező Társaságok Szövetsége részéről, hogy ez hatékonyabban működhessen. Ugyanakkor a létszám szabályozásához a mai napig senki sem mer hozzányúlni, kerülgetik a problémát, mint macska a forró kását. Mindezt azért, mert a 90-es évek elején született egy alkotmánybíróági döntés, amire sikk a részletek ismerete nélkül hivatkozni. Vagyis ezt mindenki úgy értelmezi, hogy a létszámhoz nem lehet hozzányúlni, mert az alkotmányellenes. Pedig csak azt tartotta az Alkotmánybíróóság jogellenesnek, hogy a meghatározott létszám-maximumhoz az akkori jogalkotó főváros nem tett hozzá egy objektív mérőszámot. Csak annyit mondtak akkor, hogy a taxisok létszáma a fővárosban 7000 fő lehet. Mi úgy ítéljük meg, ma már lenne arra lehetőség, hogy éppen a taxis férőhelyszám alapján legyen kialakítható a lehetséges létszám-maximum. Vagyis csak annyi taxis dolgozhatson a főváros-

ban, amennyinek taxiállomás-férőhelyet tudnak biztosítani. Úgy tűnik, hogy erre nemsokára alkotmánybíróági határozat is születik. Ugyanis a Gazdasági Versenyhivatal hivatkozott a tárgyalásunk során arra, hogy Győrben és Pécsen a meglévő hálózathoz igazított létszám az ő megítélésük szerint versenyellenes. Ezért a versenyhivatal az Alkotmánybíróasághoz fordult, miután Pécsen törvényesnek látszó rendeletet is alkottak ezzel kapcsolatban. Tehát vélhetően valamikor – ha nem is a közeli jövőben – születni fog egy állásfoglalás. Amennyiben ez pozitív, abban az értelemben, hogy kezelhető a taxiállomás-férőhelyszám és a létszám egymásra hatása, kezdeményezni fogjuk a Fővárosi Önkormányzatnál, hogy ebben az irányban tegyen lépé-

seket, és a meglévő állomás-számhoz igazítsa a Budapesten kiadott taxiengedélyek számát. Ugye ettől a pillanattól kezdve már csak az ellenőrzés kérdése az, ami sarkalatos pont. Ebben, mint ahogy az előbb mondtam, tettünk korábban kísérleteket egy közös megállapodás alapján működő ellenőrzésre. Jelenleg ugyanis a helyzet tartathatatlant, mert az elenyésző számú ellenőrzés is csak munkaidőben és hétköznap zajlik, a taxi meg, mint tudjuk, 365 napon keresztül, a nap 24 órájában szolgáltat. Ezt az ellentmondást egyszer az arra illetékeseknek fel kell oldani.

• Tudom, nem vagy jós, de az olvasók többségében most az merülhet fel, hogy jó-jó, ez mind szép, de legalább a tarifával kapcsolatban mikor várható döntés?

• Én mindig optimista vagyok, de azért reálisan kell a dolgokat szemlélni. Azt hiszem, hogy miután a nyár elején elmulasztotta ezt a főváros, nem valószínű, hogy az őszi első ülésen már újból téma lenne. Sőt, biztos vagyok benne, hogy nem lesz az. Talán szeptember végére ismételten a közgyűlés elé kerülhet javaslatunk. Ez a legoptimálisabb eset. Ha ez nem következik be, mert csak egy későbbi – mondjuk októberi – közgyűlésre viszik javaslatunkat be, akkor abból csak az év végére lehet rendeletmódosítás. Reálisan tehát úgy látom, hogy a jövő év elejére lehet a taxis vállalkozóknak esélye arra, hogy éljenek valamilyen módon a tarifaemelés eszközével.

• Köszönöm a tájékoztatást!

Tiltakoznak a műholdkivető ellen

TAXISSZTRÁJK NEW YORKBAN?

A városi hatóság műholdas követőrendszer elhelyezését írta elő a New York-i taxisok részére október elsejétől, akik válaszul két napos sztrájjal fenyegették meg előljáróikat. Ez pedig a tömegközlekedés káoszhoz vezetne, hiszen a metropoliszban naponta 800 ezren használják a sárga taxikat.

Eddig nem tapasztalt ellenállást váltott ki a New York-i taxisokból az a közelmúltban született döntés, miszerint október elsejétől minden gépkocsiba műholdas követőrendszert kell beszerelni, és a jövőben csak azon autók kapnak engedélyt a személyszállításra, amelyekben van GPS.

A fuvarozók több kifogást is megfogalmaztak a rendelettel szemben. Egyrészt jelentős költséget ró rájuk a műszerek beszerzése, hiszen egy szett darabja 5 ezer amerikai dollárba kerül, ami durván 950 ezer forintnak felel meg. Másrészt az sem tetszik a taxisoknak, hogy a beüzemelést követően a központ – a

műholdak segítségével – mindig tudná, merre jár az autó, és arról is pontos információval rendelkezne, hogy a hitelkártyával fizető kuncsaft mennyit fizetett. Az ellenérvek között szerepel az is, miszerint egy-egy családi kirándulásról és minden egyéni célú kiruccanásról tudomást szerezne a diszpécser és a központ is, amit nem erősíti a munkavállalók és a munkaadók közötti viszonyt.

A tárgyalások ugyan megkezdődtek, de a nagyváros vezetői hallani sem akarnak a rendelet visszavonásáról, márpedig, ha záros határidőn belül ez nem történik meg, akkor a taxisok kétnapos sztrájkot helyeztek kilátásba. Mindez pedig komoly terhet róna a metropolisz hagyományos és tömegközlekedésére, hiszen naponta több mint 800 ezren használják a jellegzetes sárga autókat és szolgáltatásaikat.

Ha nem lesz hamarosan megállapodás, akkor bizony jobb, ha mind a rendeletalkotók, mind pedig a New York-iak felkészülnek a kétnapos közlekedési káoszra.

Cash

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

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

- Aha. Akkor nem tudna a nevemben elküldeni egy sürgős SMS-t? Én itt vagyok az Árpád híd budai hídfőjénél, a barátnőm meg a túloldalon a pesti hídfőnél, és üzeni kéne neki,

hogy jöjjön át, mert itt várom!

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

- Ja jó... tényleg...! Köszönöm a segítséget!

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Több mint hárommillió idős sofőr Angliában

Hetven fölött újabb vizsga

Harminc éve a hetven év fölöttiek 15 százalékának volt jogosítványa, tíz éve ez már elérte a 38-at, napjainkban pedig meghaladja az 50 százalékot. Egy brit felmérés szerint a hetven fölöttiek háromszor akkora eséllyel veszítik életüket, vagy sérülnek meg súlyosan autóbalesetben, mint a 40–65 éves korcsoport. Ezért e korosztálynak hetven fölött rendszeresen újra kellene vizsgáznia – javasolja a tanulmány.

Néhány eset leírása, amely az indoklások között helyet kapott: a 75 éves Lord Walker of Worcester elvesztette ellenőrzését a Jaguárja fölött, és belerohant egy családi házba. A sofőr súlyos sérüléseket szenvedett. Egy másik történet szerint a 86 esztendőös Joan Gordon rossz irányba hajtott le az A1-es útról, az egyirányú úton a szembejövőknek kellett őt kerülgetni. Már-már komikus csengése is lehet a következő példának: a 76 éves Annie Dunlop hét, egymás mögött álló autót tört össze, mert elfelejtette felvenni a nagyothalló készülékét, így nem hallotta, hogy jár az autó motorja. És még lehet példálózni, de talán szükségtelen. Tény, hogy a kor előrehaladtával minden ember érzékszervei, reflexei tompulnak, lassulnak. Ráadásul a különböző betegségek, úgymint a magas vérnyomás, a koleszterin, a vércukor, vízajtó, fájdalomcsillapító stb. gyógyszerek mellékhatásai is tompítják képességeit. S hogy e probléma milyen sok embert érint, az rögvest kiderül, ha megnézzük a statisztikai adatokat. Angliában hárommilliónál több hetven év fölötti ember rendelkezik vezetői engedéllyel, ami nem egészen két év alatt 300 ezerrel növekedett, ez több mint 10 százalék. Ráadásul az idős sofőrök aránya rohamosan nőni fog, hiszen a népesség nem

csak hazánkban, de a szigetországban is öregszik, és az emberek hetven fölött is igyekeznek megőrizni mobilitásukat.

Angliában nem kell meghatározott időnként orvosi felülvizsgálattal meghosszabbítani a jogosítványt. Aki egyszer levizsgázott, annak az 70 éves koráig érvényes. Azt követően is ugyan háromévente mindenkinek ki kell töltenie az egészségi állapotára vonatkozó nyomtatványt, de ezeket senki sem ellenőrzi, így a beírt állapotok valósága esetenként megkérdőjelezhető, hiszen a legtöbben nem kívánják elveszíteni jogosultságukat még akkor sem, ha ez történetesen orvosilag indokolt lenne.

Az egyik javaslat szerint az időseket rendszeres, egymásra épülő, háromszintű vizsgára köteleznék, ugyanakkor ennek sikeres teljesítése esetén a jogosítvány meghosszabbításának feltétele lenne az orvosi – többek között a szemészeti – vizsgálat is.

A helyi hatóságok emellett az önkéntes vizsga lehetőségét is felajánlják az időseknek, ahol szakképzett oktatók hívják fel figyelmüket azokra a veszélyre, amelyek az időseket különösen fenyegetik, és felkészítik őket ezek elkerülésére. Gloucestershire-ben az elmúlt évben már be is vezették ezt a rendszert,

ahol az önként jelentkezők egy órát vezettek oktató mellett a saját autójukon, ismerős útvonalakon. Az oktató minden hibára felhívta a sofőr figyelmét, majd a tréning végén, az ötpontos skálán a „nagyon biztonságostól” a „biztonságot veszélyeztetőig” értékelést kaptak a jelentkezők. Annak ellenére, hogy ez egy önkéntes és minden következmény nélküli lehetőség volt, a 32 jelentkező közül senki nem kapta meg a legjobb minősítést – derül ki a tudósításból.

Igaz, Magyarországon a vezetői engedély meghosszabbításának feltétele az orvosi vizsgálat, s ez bizony komoly szűrő, így kevesebben róják az utat sofőrként ebből a korosztályból, de akik a külföldet járják, és idősebb embert látnak a volán mögött, legyenek türelmesek és körültekintők az érintettekkel, mert elképzelhető, hogy sofőrtársaik már nincsenek minden képességük teljes birtokában. S ha abba is belegendolunk, hogy a skandináv országokban csupán pár évtizede kötelező a gépjárművezetői vizsga... Ennek ismeretében az sem kizárt, hogy a velünk azonos irányba vagy éppen szemből érkező idős embernek jogosítványa sincs.

A szigorítás tehát nem csak a brit hatóságok részéről indokolt és kívánatos, hanem az unión belül és kívül is. Ezzel csökkenthető lenne a súlyos és halálos közúti balesetek száma, határainkon belül és kívül egyaránt. Bár megjegyzendő, a tőlünk északabbra található országokban a közlekedési morál magasabb színvonalú, ugyanakkor a szabályok ellen vétőknek súlyosabb következményekkel kell szembesülniük – korosztálytól függetlenül. *k.z.t.*

Sokadszor írunk a mulatságos nevű, de cseppet sem mulatságos célú NYENYI adatlapról, ill. floppylemezzel.

NYENYI

A mókás rövidítés a Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartó lap megnevezésére szolgál, célja pedig 1998 óta a vállalkozók nyugdíjjogosultsági idejének és nyugdíjalapjának nyilvántartása (sok egyéb mellett). Ez az a nyomtatvány, melynek megléte leginkább saját érdekünket szolgálja, hiszen nyugdíjba menetelünkör ennek alapján fogják megállapítani nyugdíjjogosultságunkat, szolgálati időnket és nyugdíjunkt is.

A közelmúltban sok százan, ezren kaptak felszólító levelet a Közép-magyarországi Nyugdíjbiztosítási Igazgatóságtól, melyben jelezték, hogy valamely évre nem teljesítették NYENYI bevallási kötelezettségüket. A hivatal most megpróbál „rendet tenni” a sokéves elmaradások terén. Érdemes ezt a felszólítást komolyan venni, nem is a benne szereplő 100-200 ezer forintos bírság fenyegetése miatt, hanem majdani nyugdíjunkt biztosítása céljából. Sajnálatos tény, hogy a nyugdíjbiztosító adatbázisa korántsem teljes, vagy legalábbis nem naprakész, hiszen olyan kollégák is kaptak ebből a felszólításból, akiknek a bevallása már rég a hivatal birtokában volt.

A NYENYI adatszolgáltatás meglétét a következőképpen lehet ellenőrizni: floppylemezen beadott adatszolgáltatás esetén vissza kellett kap-

nunk személyesen, vagy postai úton egy, a biztosító által aláírt és lebélyegzett ún. „konszignációs listát”.

Ez igazolja az adott évre a NYENYI bevallás beérkezését. Ha nem rendelkezünk minden évre ilyen igazolással, célszerű megkérdezni a helyi nyugdíjbiztosítónál (Budapesten a Fiumei úton), hogy rendben vannak-e bevallásaink.

Hiány esetén érdemes mihamarabb pótolni az előírt bevallásokat, főleg azoknak, akik már közel állnak a nyugdíjkorhatárhoz. A nyugdíjmegállapítás folyamatát ugyanis akadályozhatja, ha ezek a dolgok nincsenek rendben. Aki szakemberre bízta könyvelésének és egyéb adminisztrációjának ügyintézését, könnyű a dolga, hiszen a jó könyvelő figyelme nyilván erre is kiterjed. Nehezebb eset az, ha valaki csak NYENYI ügyben bíz meg ügyintézőt, hiszen nem minden esetben kap visszajelzést arról, hogy az adott feladat elvégzésre került-e, vagy sem. További problémát okozhat, ha a munkát elvállalt ügyintézőt nehezen, vagy egyáltalán nem lehet elérni.

Aki maga intézi NYENYI ügyeit, vagy ügyintézőt bízott meg, de nem kapott visszajelzést, esetleg most hallott először erről a dologról (ilyen is van!), és szeretné rendbe tenni nyugdíjjal kapcsolatos ügyeit, annak készséggel segítünk a BTI-Taxicentrum irodában. További információk a 229-3736-os telefonszámon, munkaidőben.

VAHOT BÜFÉ

Minden taxis kollégát szeretettel várunk házas étellekkel a City taxi központjánál üzemelő melegkonyhás büfénkbe.

★★★★★

Reggeli, ebéd, kávézó
kellemes, kulturált környezetben



Vahot Irodaház
Budapest, XI. Vahot u. 6.
Nyitva tartás:
H, Sze.: 7-21 ★ K, Cs, P.: 7-16

Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban



V. Madách tér. Itt korábban hiányos volt a felfestés

V. Madách tér

BKV autóbuszok költöztek a taxiállomásunkra, a VII. kerületi Károly körúton, így ideiglenesen „beköltözött” a droszt a Madách térre. Azonban hiába van ott a 6 férőhelyes taxiállomás, ha csak egyetlen autónak van felfestve útburkolati jel. 6x6-os kollégánk jelezte ezt a problémát, aminek alapján megkerestük a Taxiállomás Kht-t. Itt nagyon gyorsan intézkedtek, és már szeptember első hetére visszahelyezték a taxiállomást eredeti helyére, a Károly körútra. Köszönet a gyors segítségért.

ciális” taxiállomás- kialakítás, a szabályok szerint ezen nem lehet változtatni.

III. Vörösvári út

Szó szerint „életveszélyben” voltak a taxisok a Vörösvári úton az Árpád híd felé vezető oldalon. A szélső sáv itt egy „gyorsító” sáv, és éppen itt volt a droszt. Nemrégiben útburkolatcseré történt és



V. Roosevelt tér. A taxiknak a tűzoltóság részére egy helyet szabadon kell hagyni

V. Roosevelt tér

Elkészült végre a taxiállomás az úgynevezett „spenóház” előtt, a Roosevelt téren. Azonban kettészeli a drosztot egy kapubejáró. A kollégák kérésére megkerestem az irodaház üzemeltetőjét. A kapubejáró nem kapubejáró, hanem a tűzoltóknak felvonulási útvonal. Ezért a „spe-

átalakították a forgalmi rendet. A taxiállomás egy védett öbölbe került. Köszönet.

VII. Klauzál tér

Kértük az illetékesektől, hogy



V. Károly crt. Újra a régi helyen a taxiállomás



XIX. Üllői út. A helyzet nagyon veszélyes



III. Vörösvári út. Itt már biztonságban parkolhatnak a taxik



VII. Klauzál tér. Problémánkat a felfestés megoldotta

fessenek fel „taxiállomás” útburkolati jeleket a VII. kerületi Klauzál téren. Eddig állandóan „birkózni” kellett az idegen, civil autósokkal a férőhelyekért. A felfestés megtörtént, azóta ritkán állnak meg nem „oda való” járművek. Itt is köszönet.

XIX. Üllői út

Hasonló a helyzet, mint a III. kerületi Vörösvári úton, itt is balesetveszélyes helyen van a taxiállomás. A taxisok vagy nem mernek megállni, vagy félkerékkel állnak a járdára, szabálytalanul... Már kértük a taxiállomás átalakítását, most csak megismételjük a kérést, olyasmit szeretnénk, ami a Vörösvári úton látható.

Juhász Péter

– Apu, már elmúltam 14 éves. Ugye most már kifesthetem a szemem és lakkozhatom a körömöm?

– Nem, Pistike, szó sem lehet róla.

– Jó napot kívánok. Önök keresnek új főpénztárost?

– Igen, de erősen keressük a régit is!

Hazafelé

A részeg ember araszolgat haza. Egyszer csak a Rákóczi téren megszólítja egy néger csaj:

– Szia szépfiú, nem kísérsz haza?

Erre a részeg ember:

– Mi a fa...mat csináljak én Afrikában?

„Ne fényképezzél mán', te köcsög”



Már-már megszállottan fényképezem a taxiállomásokon parkoló idegen autókat, legyenek azok akár rendőrautók is. Biztosan sokan

láttatok az RTL KLUB Híradójában a szerkesztőség engedélyével közölt fényképeimet.

A taxiállomás a miénk, fizetünk érte, így a mi bérelt területünk. De lassan elveszik a megszállottságom. Van értelme egyáltalán ezen a problémán munkálkodni? Nemrégiben a VII. kerületi Klauzál téren fotóztam le egy civil, nem odaillő autót. A kollégák figyelmeztettek, ezt azért nem nagyon kellene forszírozni. „Van nálad baseballütő?” – kérdezték.

Éppen a fényképezésnél előkerült a kocsi gazdája. Kb. 130 kiló, tele arannyal. Igazi kisportolt alkat. A műszerfalon pedig – talán már nem is meglepő módon – ott virított a mozgássérült igazolvány... „Ne fényképezzél, mán', te köcsög, nem látod a mozgássérült igazolványt?” – kérdezte a maga közvetlen módjában.

De láttam. Ti is láthatjátok. Meg a helyismerettel rendelkezők tudják, hogy a Klauzál tér túl oldalán ott egy tényleges mozgássérült-várakozóhely. De nem. Neki és a hozzá hasonlóknak a mi helyünk kell. Itt nincs törvény, itt nincs rend. Mindenki ott áll, meg ahol akar. Vagyis nincs túl sok értelme a fényképezéseknek. Rajtunk kívül ez senkit sem érdekel...

Juhász Péter

Egy kevés nyár az őszben

BALATONÁTÚSZÁS 2007



Akik teljesítették az 5,6 km-es távot:

Babinec László
Bajnai István, City 775
Kerekes Klári
Kratancsik Viktor
Pados Zsolt, City 429
Ifj. Pados Zsolt
Szabó Zoltán Levente, City 488
Tóth Gábor, City 413
Varsányi László, City 136
Szabó Z.L.

GPS

2 év garanciával
Térképszoftverrel is

☛ **Hihetetlen áron!** ☛

NAVIGÁCIÓ

City 146
06-70-38-38-146

Az idén július 28-án rendezték meg a 26. Balatonátúszást, Révfülp és Balatonboglár között. A budapesti City Taxi színeiben 9 fő vágott neki a tónak. A távot mindannyian teljesítettük, jó eredményekkel. Ám természetesen nem az időeredmény volt a legfontosabb, hanem a sport, a mozgás, a társaság. A sportnak fontos szerepe van az egészség megőrzésében is, ezért szeretnénk minden évben továbbra is részt venni ezen az eseményen. Remélem, jövőre ti is kedvet kaptok hozzá!





Az idő nekünk dolgozik

Türelem!

Folyamatosan jönnek a kérések Budapest közlekedésével kapcsolatban, köszönet értük! Ezeket továbbítom az illetékesek asztalára. Hol a Fővárosi Forgalmotechnikai Főosztályhoz, hol a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztályához, vagy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékeséhez. Sajnos nemegyszer elutasító választ kapunk, de azért mindenkítől türelmet kérek. Képletesen szólva: ha kidobnak az ajtón, visszamászom az ablakon. Hónapok elteltével, vagy az évek múlásával újra és újra megismétlem a javaslatokat, kéréseket. Néhány példa az elmúlt időszakból:

Erzsébet híd

Ideiglenes jelleggel „BUSZ-sáv”-ot alakítottak ki Pestről Budára. Mi (is) kértük az ideiglenes felfestés véglegesítését. A kérést elutasították, a „BUSZ-sáv” megszűnt. Aztán néhány év múlva megiscsak lett...

I. Clark Ádám tér

Éveken keresztül kértük a „Körforgalom” visszaállítását. Az idősebb kollégák még emlékeznek, hogy hajdanán körforgalom volt a Kálvin téren éppúgy, mint a Marx téren (Nyugati téren). És a Clark Ádám téren is. Azonban a hetvenes években sorra megszűntek a körforgalmak. Itt is elutasították a kéréseinket, melyeket újra és újra megismételtük... Aztán egyszer csak mégis lett körforgalom.

V. Szép utca

Hányszor kértük a balra fordulás engedélyezését? Összeszámolni sem tudjuk! És minden alkalommal elutasították. Most pedig megcsinálták. Végre kifordulhatunk a Szép utcából balra, az Erzsébet híd irányába.

J. P.



V. kerület, Szép utca. Engedélyezték a balra kanyarodást

Jól sikerült az

A 22. Forma 1 Magyar Nagydíjat augusztus 5-én rendezték meg a Hungaroringen. A rendezvény hivatalos taxi személyszállítója – az előző három évhez hasonlóan – a Budataxi, a Tele5Taxi és a Taxi4 volt.

Szerződésünket az idén tavasszal 5 évre hosszabbítottuk meg. Drosztunkat ennek megfelelően úgy próbáltuk kialakítani, hogy azt a visszatérő vendégek a következő években is megtalálják.

A szervezők már a futamot megelőzően felhívták a figyelmünket a rendkívül magas számú érdeklődőre, ami egyrészt a tavalyi – az év futamának kikiáltott – versenynek, másrészt a nagyon szoros világbajnoki állásnak volt köszönhető. Utólag be is bizonyosodott: rekord számú néző látogatott ki Mogyoródra.

Az idén az időjárás is kegyes volt hozzánk. A tavalyi felhőszakadást és a tavaly előtti hőséget szerencsésen megúsztuk. Ami még nekünk is feltűnt, az a lengyel F1 rajongók tömeges jelenléte, amire – amennyi-

A Taxiállomás Kht. aktuális hírei

2007. augusztusi felújítások

A Fővárosi Önkormányzat útfelújítási programja keretében több útvonalon is végeznek közműfelújítást, amit az útfelújításokat megelőzően, vagy azzal párhuzamosan végeznek.

Jelen ismereteink szerint közöljük azokat a helyszíneket, ahol az útfelújítások a taxiállomásokat is érintik.

Ezek a következők:

1. 2007. augusztus 24-én kezdődött a XII. Kútvolgyi út felújítása, ezért a kórháznál lévő taxiállomás nem használható. A felújítás várhatóan október 3-ig tart.

2. 2007. augusztus végétől 2007. október elejéig közműfelújítási és útburkolati munkák miatt az V. kerületben a Petőfi S. u. 14. szám és a Bécsi út 4. szám előtti taxiállomásokat nem lehet használni.

3. 2007. augusztus végétől a VIII. kerület Rákóczi út 29. szám előtti taxiállomás 4 férőhelyre csökken a Szabadság híd lezárásának idejére.

Vállalkozók minimálbérén

Avagy miért nem fehéredik

Azt mondják, Magyarország nagy problémája, hogy magas a be nem jelentett munkavállalók száma, valamint sokan alacsonyabb bérre vannak bejelentve, mint amennyiért dolgoznak. A vállalkozók túlnyomó többsége pedig minimálbérén „tengődik”. Vajon miért állt elő ez a helyzet? A géneinkbe van kódolva? A magyar már csak ilyen ügyeskedő fajta? Vagy – uram bocsá – egyszerűen az elvonások mértéke arcatlanul magas...?

Végeztünk egy számítást, egyáltalán nem magas, bruttó 150 ezer forintos fizetést – vállalkozók esetén jövedelem kivétet – feltételezve:

Egyéni vállalkozók esetén egyértelmű, hogy a levonásokat és a járulékteherket is a vállalkozó fizeti. Csak a könnyebb áttekinthetőség kedvéért bontottuk két részre a fizetendőket.

Fenti számítás alapján az éves nettó jövedelem: 1 179 600.-

Nettó havi jövedelem: 98 300.-

Havi bérköltés: 201 450.-,

vagyis ennyit kell megtermelni ahhoz, hogy a 98.300 forint nettó bér kivehető legyen. A tényleges bérköltés tehát több mint a nettó bér duplája!

Ha a vállalkozó úgy dönt, hogy csak a minimálbért „veszi ki”, akkor havonta 56 193 forint adót és járulékot tud „megtakarítani”, ami éves szinten több mint 674

Csőd

A sokat tapasztalt, kiélt, kiégett, bisex playboy már kerek fél órája eredménytelenül maszturbál a velenicei kristálytükör előtt. Végül fáradt sóhajjal visszahanyatlak: - Istenem, már magamnak sem kellek!

idei Forma 1



ben Robert Kubica továbbra is ilyen sikeres lesz – jövőre még nagyobb hangsúlyt kell fektetnünk.

Összességében elmondható, hogy taxisaink és pénztárcáik is igen jó hangulatban mentek vasárnap este haza.

Reif Zoltán

4. 2007. augusztus 2-án kezdődött a Városligeti fasor felújítása. A forgalomba helyezés várható időpontja: 2007. szeptember 18.

A munkálatok ideje alatt a VI. ker. Városligeti fasor 50. szám előtti és a VII. ker. Városligeti fasor 1. szám előtti taxiállomásokat használni nem lehet.

5. A XII. ker. Diana utcában továbbra sem lehet közlekedni, mert megkezdődött az útépités. A taxiállomást várhatóan 2007. október közepétől lehet újra használni.

A fenti információk a kivitelezés által megkövetelt körülmények és az időjárás függvényében változhatnak.

Az aktuális egyéb változásokról a www.taxiallomas.hu internetes címen folyamatosan tájékoztatást adunk.

Héray László
ügyvezető igazgató

a feketegazdaság?

Levonások a bruttó fizetésből

Levonás oka és mértéke	Levonás összege
Nyugdíjjárulék 8,5%	12.750
Egészségbiztosítási járulék 7%	10.500
Személyi jövedelemadó 18% (ill. 100e Ft 36%)	28.500
Levonások összesen	51.700

Járulékkerhek a bruttó fizetésre

Járulék neve és mértéke	Járulék összege
Nyugdíjbiztosítási járulék 21%	31.500
Egészségbiztosítási járulék 8%	12.000
Egészségügyi hozzájárulás	1.950
Vállalkozói járulék 4%	6.000
Járulékkerhek összesen	51.450

ezer forintot jelent. Ez az összeg pedig egy kisvállalkozó, kényszer-vállalkozó esetében egyáltalán nem jelentéktelen.

Amíg ekkora terheket pakolnak

a munkavállalókra, a munkaadókra és a vállalkozókra, botorság lenne arra számítani, hogy látványosan fehéredni fog a gazdaság...

Erről írt a Taxisok Világa 1997 szeptemberében 10 éve történt

A taxi elkotródhat...

Furcsa kijelentésre ragadtatta magát Katona Tamás politikus, az I. kerület akkori polgármestere, amikor a Várba való behajtást, az ott zajló közlekedést szabályozó helyi rendelet értelmezéséről volt szó. A televízió körzeti híradójában így fogalmazott: „Minden további nélkül bármilyen taxivalalat bármilyen kocsija bejöhet, és 20 percen belül elkotródhat. Következmények nélkül. Akár utassal, akár utas nélkül.”

Nos, ezt az igen sajátos fogalmazást nem vették jó néven a taxisok (joggal...). Mondhatnám megsértődtek, és ennek az érdekképviseleten keresztül hangot is adtak. Egy egész vállalkozói kör emberi méltóságában való megsértése nem engedhető meg egy demokráciában – vélték.

Ma már csak mosolygunk ezeken. Ma, a „panelprolízis”, a „hazaárulózás”, a „kurvaországos” korában már nem hogy egy vállalkozói kört, emberek százazreit, sőt egy egész országot is gond nélkül lehet sértegetni, anélkül, hogy ez ellen – néhány „műfelháborodást” leszámítva – bárki is tenne valamit...

Győrben rend van

Üdítő kivétel volt a Győrben készült riport, a sok panaszkodó, felháborodó, intézkedést követelő cikk között. Győrben ugyanis a taxizásban rend van, a kollégák elégedettek – nyilatkozta az Ipartestület vezetője. Vajon mi lehet a titkuk?

A példa azt mutatja, hogy kiemelkedő szerepe van a kapcsolatoknak. Az Ipartestület és a taxisok közötti jó kapcsolat annak az eredménye, hogy az Ipartestület szintén jó kapcsolatokat épített ki a helyi hatóságokkal, a taxisok életét és munkáját érintő összes szervezettel. Lebonyolították a taxis tanfolyamokat és vizsgákat. Megállapodtak a közlekedéssel kapcsolatos felügyelettel, hogy a taxiépkocsik vizsgáztatását igény szerint, akár szombat, vasárnap, sőt szilveszter napján is végzik. A helyi önkormányzattal történt megegyezés lehetővé tette, hogy a taxiállomások kezelését átvehesse az ipartestület oly módon, hogy a taxiállomások területét bérlje az önkormányzattól, és az ezekre való beállást – megfelelő díj ellenében – biztosítja a taxisoknak. Ez egyben a szakmai szűrést és a létszámkorlátozást is lehetővé tette. A Győri Ipartestület szolgáltatásokat nyújtott – és ezt a taxisok méltányolták. Elismerésüket leginkább arról lehetett lemérni, hogy 1997-ben a Győrben dolgozó taxisok 100%-a ipartestületi tag volt...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Gépkocsivezetés közben mobiltelefonja hívást jelez. Kötelese-e megállítani a járművét, ha a beszélgetést nem akarja későbbre halasztani?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a beszélgetést nem tudja kézben tartott mobiltelefon nélkül – kihangosító berendezéssel, headsettel stb. – megoldani.
- c) Nem.



2. Taxijával a táblával megjelölt útszakaszon közlekedik, amikor mobiltelefonjának hangja megállásra készíti. Az úttest szélességével veszítve mennyi időt fordíthat a telefonbeszélgetésre?

- a) Legfeljebb 3 percet.
- b) Legfeljebb 5 percet.
- c) Korlátlan időt, ha közben gépkocsijánál marad és a folyamatos forgalmat nem akadályozza.



3. Egy ilyen tábla hatálya alatt közlekedik. Taxijával megközelítheti-e az ön előtt haladó járművet a táblán megjelöltnél kisebb távolságra?

- a) Legfeljebb akkor, ha az nem gépi meghajtású.
- b) Csak akkor, ha taxijával előzésre készül fel.
- c) Nem.



4. Mekkora a szintkülönbség a lejtő két végpontja között?

- a) 5 méter.
- b) 50 méter.
- c) 500 méter.



5. Éjszaka lakott területen kívül közlekedhet-e bekapcsolt távolsági fényszóróval, ha a tábla ilyen veszélyt jelez?

- a) Igen.
- b) Nem.



6. Taxijával a tábla felől érkeznek az útkereszteződéshez. Meg kell-e állítania, ha a védett úton közeledő járművet nem lát?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az út valamelyik irányba rosszul belátható.
- c) Nem.



7. Az útkereszteződés előtt egy ilyen táblát helyeztek el. Merre folytathatja az útját?

- a) Egyenesen, balra bekanyarodva, és szükség szerint meg is fordulhat.
- b) Egyenesen, vagy balra bekanyarodva.

8. Lakott területen kívül haladhat-e taxijával 90 km/h-nál nagyobb sebességgel?

- a) Csak az autópályán.
- b) Csak az autópályán és az autóúton.
- c) Az autópályán és az autóúton, egyéb más úton pedig csak akkor, ha „Sebességkorlátozás” tábla 90-nél nagyobb sebességet jelez.

9. 2008. január 1-jétől a gyalogosok számára lakott területen kívül kötelező lesz a fényvisszaverő mellény viselése,

se, ha éjszaka és korlátozott látási viszonyok között az út úttestjén, leállósávján vagy útpadkáján tartózkodnak. Lesz-e jelentősége annak, hogy milyen okból vannak az említett helyeken?

- a) Igen, csak akkor van szükség a láthatósági mellény használatára, ha hosszabb távolságot kívánnak gyalog megtenni az útnak fent említett részein.
- b) Nincs jelentősége.

10. Köteles lesz-e a taxis minden utasa részére fényvisszaverő mellényt a gépkocsijában készenlétben tartani.

- a) Igen, annyi mellényre van szükség ahány – a forgalmi engedélyben feltüntetett – személy a gépkocsijában utazhat.
- b) Igen, de csak az adott utaslétszám figyelembevételével kérhetik a mellény bemutatását.
- c) Nem.

11. Mentésülhet-e a taxis a biztonsági öv becsatolásának a kötelezettsége alól, ha nem taxi üzemmódban közlekedik?

- a) Csak akkor, ha utast szállít.
- b) Csak akkor, ha a foglalkozás-egészségügyi szolgálat orvosának erre vonatkozó felmentési igazolásával rendelkezik.
- c) Nem.

12. Az alábbiak közül melyik tartozik az integrált gyermekbiztonsági rendszerek közé?

- a) Gyermekbiztonsági rendszerek, amelyek hevederek vagy hajlékony elemek kombinációi, biztonsági csattal, beállító eszközökkel, tartozékokkal, amiket a saját beépített hevederrel vagy hevederekkel rögzítenek.
- b) Az olyan gyermekbiztonsági rendszerek, melyeket felnőttek számára szolgáló biztonsági övvel együtt használva – körbeveszik a gyermek testét, vagy biztonságosan rögzítik azt a szerkezetet, amelyben a gyermeket elhelyezik – teljes gyermekbiztonsági rendszert képeznek.

13. Megengedheti-e az utasának, hogy 3 év alatti gyermekét kezében tartva a taxi jobb első ülésén foglaljon helyet?

- a) Igen.
- b) Nem.

14. Ha közúti jelzésből más nem következik, szabályosan várakoznak-e a járművek az egyirányú forgalmú útszakaszon?

- a) Igen, az úttest mindkét szélén.
- b) A jobb szélén állók nem, a bal szélén állók pedig csak akkor, ha a jobb oldali járdáig az úttesten legalább 5,5 méter szélességű hely marad.
- c) Nem, az úttest mindkét szélén lévő járművek szabálytalanul várakoznak.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

CSAK A JAVÍTÁSOK IDEJÉRE

CHEVROLET BÉRTAXIK

Nemrég egy taxis kolléga meglepő hírrel kereste meg szerkesztőségünket. Elmondása szerint a Gombos Kft.-nél azok a taxisok, akiknek autója összetört, vagy nagyobb javításra szorul, napidíj fejében bérelhetnek taxit. Kérte, írjuk meg, mert rajta nagyon sokat segített ez a lehetőség. Gondoltuk, ez valóban érinthet bárkit, így utánajártunk a hírnek. Megkerestük a Gombos Kft. marketingmanagerét, Csanádi Norbertet, hogy erősítse, vagy cáfolja információnkat.

A marketingvezető lapunknak megerősítette, hogy valóban van két, minden szükséges eszközzel hivatalosan felszerelt, ezüstszínű Chevrolet Lacetti taxijuk, melyet kizárólag Opel vagy Chevrolet márkatulajdonos taxisoknak adnak bérbe arra az időre, amíg az ő autójukat javítják. Elsődlegesen természetesen saját taxis vevőiknek találták



Egy Lacetti Budataxinak felszerelve, de bármelyik társaság matricája, szabadjelzője elhelyezhető az autón



A márkakereskedés a III. kerületi Batthány u. 70.



Az autón elhelyezett matrica utal arra, hogy ez cseretaxi

ki ezt a szolgáltatást, de szóba jöhet más márkakereskedéshez kötődő Chevrolet-tulajdonos taxis is, ha éppen szabad az egyik cseretaxi. Ezek a Chevrolet Lacettik klimatizáltak, és matricázásuk úgy történt meg, hogy a továbbiakban egy rövid időre alkalmasak legyenek bármely taxicégnél fuvarozásra. Így az első ajtókon semmilyen reklám nincs, hogy ott a fuvarszervező irodák matricája elhelyezhető legyen. A taxióra igény szerint átállítható a kívánt taxicég tarifájára.

Ugyanakkor informátorunk elmondta, hogy érdemes előbb telefonon érdeklődni, szabad-e valamelyik cseretaxi, vagy sem. Zarka László értékesítési vezető készséggel áll a taxisok rendelkezésére, a 06-1-814-4720-as közvetlen telefonon.

Ahogy azt Csanádi úrtól megtudtuk, a Gombos Kft.-nél – ahol az Opel és Chevrolet márkát egyaránt forgalmazzák – a taxisokat egyéb tekintetben is kiemelt figyelem övezi. Minden típusnál az elérhető legnagyobb taxiskedvezményt adják az ide vásárolni betérő fuvarozóknak. Minden modellteljes körű ügyintézésel, sárga rendszámmal, illetve kérésre taxióra-beszereléssel adnak át.

A szervizben soron kívül szolgálják ki a taxisokat, mert a Gombos Kft.-nél tudják, hogy az autó ez esetben munkaeszköz, annak javítása tulajdonosának egészen biztosan sürgős.

Informátorunk elmondta, az Opelekből a legnépszerűbb továbbra is a Zafira, ebből a típusból sokan veszik a 7 üléses változatot, melynek igen kedvező az ára. Chevroletből természetesen a Lacetti, illetve annak combi változata a legnépszerűbb, melyek

már gazdaságos dízelmotorral is elérhetőek. Egyre több Epica is taxis gazdára talált már, természetesen a dízelmotorral. Ez utóbbi elsősorban azok között népszerű, akik a kiemelt fuvarokat szeretnék megszerezni. Márpedig az Epica ebben a kategóriában verhetetlennek látszik...

A skót felhívja a telefonszexet. A nő erotikus beleszól a kagylóba:

- Szia, szivi. Teljesítem minden vágyadat.
- A legvadabbakat is?
- Hogyne.
- Akkor hívjál vissza, picim.

ELŐFIZETHETŐ A TAXISOK VILÁGA

A féléves előfizetői díj 2160 Ft,
az egyéves 4320 Ft,
amit postautalványon kérünk
a szerkesztőség címére feladni.

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

VIII. ORSZÁGOS TAXIS BAJA



6x6 Taxi, egy vidám csapat

A nagy sikereket megért taxis-kupa az idén újabb fejezetéhez érkezett, sajnos lehet, hogy Baján az utolsóhoz. Ugyanis eladták a torna bázisát biztosító Ipartestület általunk használt székházát. Így jövőre a IX. taxis-kupát ismételten Bács megyében, ám nagy valószínűség szerint Kiskunhalason tudjuk megrendezni. Ezt követően – 2009-ben – a X.



Békéscsaba, Thermál Taxi



Halas Taxi Senior

KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ-KUPA 2007

jubileumi tornát Kecskeméten szeretnénk lebonyolítani.

A 2007-es torna története dióhéjban: rekordszámú - 111 - csapat érkezett meg a torna kezdetére, akiket 2 csoportba sorsoltunk. Az „A” csoportba: a Budataxi Night (Budapest), a Sűgő Taxi (Baja), a Taxi Plus (Szeged), a Budapest Taxi, a Hírös Taxi (Kecskemét), a Termál Taxi (Békéscsaba) került.

A „B” csoportba a Halas Taxi (Kiskunha-



Így készül az igazi bajai halászlé



A mérkőzések legnépszerűbb helye a büfé



Hírös csapat



Budapest taxisok játék közben



Főtaxi Pepita gárda



A bajai bajnok csapat



Taxi 2000 csapata

Vonaton

Ül a vonaton egy fülkében egy amerikai, egy angol és egy német üzletember valamint egy fiatal, csinos hölgy. Ahogy utaznak, a nő fingik egy hatalmasat. Erre az amerikai üzletember:

– Elnézésüket kérem, de babfőzeléket ettem, és hát... elnézést!

Utaznak tovább és a hölgy ismét fingik egy orbitálisat. Mire a német üzletember:

– Elnézést kérek, nagyon szégyellem, de babgulyás volt ebédre, elnézést!

Utaznak tovább, mikor az angol úriember feláll és megszólal:

– Uraim, kimegyek rágyújtani, de ha a hölgy ismét fingana, akkor én voltam.

las), a 6x6 Taxi (Budapest), a Főtaxi Pepita (Budapest), a Taxi 2000 (Budapest), és a City Night (Budapest) csapatai kerültek be.

A csoportmérkőzések nagyszerű küzdelmeket eredményeztek, melyek végén a megbeszéltek szerint az első és a második csapatok jutottak tovább. Az elődöntőket keresztbesorsolással játszották. Így kialakult az elődöntő és a döntő párosítása, melynek résztvevői a következők voltak. A keresztbe játszás során a Baja a Főtaxi gárdájával izgalmas



Buda Night Taxi csapata



Taxi Plus, Szeged

meccsen 1-1-et játszott, és a hetes rúgások után 3-2-re a Baja diadalmaskodott, így kerülve a döntőbe. A másik mérkőzésen a Budapest Taxi az addig gólt sem kapó Taxi 2000 gárdáját győzte le 4-0-ra. Így a 3. helyért: a Fótaxi és a Taxi2000 csapatai küzdöttek, ahol 1-0-ra a Fótaxi bizonyult jobbnak. Így megszerezték a 3. helyet. A döntőben a Baja – a tavalyiakhoz hasonlóan – a Budapest Taxival került szembe, akik érthető okokból nagy revansra készültek. De a felkészültségük és a

szerencsésük ehhez az idén kevésnek bizonyult. A bajaiak a döntőt simán, 3-1-re nyerték, így megszerezvén a mindenki által megcsodált fa vándorkupát. A további díjak nyertesei a következők. A **Hallo Taxi fairplay-díját** a 6x6 Taxi csapata nyerte. A **Fótaxi** által felajánlott **legsportszerűbb** (legpeche-sebb) **díjat** a Hírös Taxi csapata nyerte. **Baja**

város díjai: A legjobb kapus címet a fótaxis Faludi Attila kapta. A gólkirályi címet a bajai Kalocsai Róbert szerezte meg. A **Hírös Taxi különdíját** a legjobb játékos címéért a Budapest taxis Juhos Imre nyerte. A torna 4. helyezettje – a Taxi 2000 csapata – a kecskeméti **Taxi's Söröző különdíját** nyerte. A **Fótaxi különdíjában** részesült még újonc-



Kupákból nem volt hiány

Kérdések és válaszok az APEH folyószámláról

A napokban fejeződött be az APEH folyószámla kivonatok kiküldése az egyéni vállalkozók és magánszemélyek részére. Az érintettek többsége nem, vagy nem teljesen tudja értelmezni a nyomtatványt; a leggyakoribb kérdések és észrevételek a következők voltak:

Kérdés: Miért írják, hogy túlfizetésem van, amikor mindig forintra pontosan fizetek?

Válasz: A túlfizetés jelzése leggyakrabban a személyi jövedelemadó és a különadó adónemben jelenik meg. Oka, hogy az adóhivatal regisztrálja az adóelőlegek befizetésének tényét, ám a terhelési oldal majd csak 2008. februárban, az adóbevallások beadásával jelenik meg. Addig a befizetések túlfizetésként jelennek meg.

Kérdés: Miért írják, hogy hiányom van, amikor mindig forintra pontosan fizetek?

Válasz: Ennek több oka is lehet. Tapasztalataink szerint sokan elkövték azt a hibát, hogy járulékaikat a januárban érvényes mértékben fizetik folyamatosan, pedig a január hónapra előírt járulékok még az előző évi, alacsonyabb minimálbér alapján vannak számítva. Így minden hónapban néhány száz forint hátralék keletkezik (persze csak akkor, hogy ha a havi járulékbavallás helyesen van kitöltve).

Kérdés: Egészségügyi járulékból túlfizetést írnak, nyugdíjjárulékból pedig elmaradást. Minden hónapban rendszeresen fizetek. Hol lehet a hiba?

Válasz: Erre a kérdésre egyértelmű választ lehet adni: a vállalkozó nem követte a járulékokkal kapcsolatos változásokat, és még mindig a tavalyi érvényes százalékos mértékek alapján számolt. 2007-től a 17%-os egészségügyi járulékból 15%-ra csökkent, a 26,5%-os nyugdíjjárulékból viszont 29,5%-ra emelkedett. Ezért, ha valaki a régi százalékok alapján fizet, annak 2% túlfizetése lesz a járulékból, viszont 3% hiánya nyugdíjjárulékból.

Kérdés: Több mint ötvenezer forint túlfizetést jeleztek valami illetékből. Mi lehet ez? Én nem is fizetek illetéket!

Válasz: Az APEH egyik új feladata 2007-től az illetékhatóságok munkájának átvétele. A nagy mennyiségű adat feldolgozása időbe telik, így elképzelhető, hogy illeték adónemben előbb kerülnek fel a befizetések a listára, mint az előírások. Az ötvenezer forint körüli összeg lehet esetleg egy gépkocsi-átírás illetéke.

Kérdés: Egyenként egyeztettem a 2006-os bevallási és befizetési oszlopot. „Fillérre” stimmel, mégis 47 ezer forint hiányt jeleznek. Hogy lehet ez?

Válasz: Ha a bevallási és befizetési oldal pontosan megegyezik, akkor a hiányt a nyitóegyenlegben kell keresni. Ez annyit jelent, hogy a hiány a 2006. január elsejét megelőző időszakból – öt éven belül bármely időszakból – származik. Fontos tudni, hogy a nyitóegyenlegben pozitív számként jelenik meg a vállalkozó adó-, ill. járulékhánya. Ha a nyitóegyenlegben negatív előjelű összeg szerepel, az annak a jele, hogy 2006.01.01-jén már túlfizetés jelentkezett.

ként bemutatkozó Kiskunhalasi Halas Taxi. A végeredmény tehát:

1. Baja Sűgő Taxi
2. Budapest Taxi
3. Főtaxi Pepita
4. Taxi 2000.
- 5-5. Kiskunhalas Taxi,
Hírös Taxi Kecskemét

6. Békéscsaba Thermál Taxi
7. Buda Night Taxi
- 8-8. City Night, 6x6 Taxi
9. Taxi plus Szeged

A krónikás, aki mindezt lejegyezte, és a fotókat készítette: **Lossó Géza (Kecskemét)**
Sajnos a City Night csapatáról nem sikerült csoportképet készíteni. Sajnáljuk!

A férj szomorúan megy az orvoshoz. Mikor rá kerül a sor, az orvos megkérdezi a szokásos szöveget:

- Mi a panasz?

- Doktor úr, a legnagyobb problémám az, hogy a feleségem időtlen-idők óta nem szeretkezik velem.

Az orvos behívja a feleséget másnapra, aki meg is jelenik.

- Doktor úr, lehetek őszinte? Azért nem szeretkezem a férjemmel, mert reggel mindig elalszom, mert fáradt vagyok, ezért kénytelen vagyok taxit hívni. Persze a pénzt mindig otthon hagyom, és a taxis megkérdezi, rendőrt hívjon, vagy megoldjuk másképp? Megoldjuk másképp, ezért késve érek be az irodába, ahol a főnök megkérdezi, kirúgjon vagy megoldjuk másképp? Megoldjuk

másképp, és mivel a főnök csak este ér rá, ezért kénytelen vagyok megint taxit hívni, de pénzem az még mindig nincs. Ezért megkérdezi a taxis, rendőrt hívjon, vagy megoldjuk másképp? Természetesen megoldjuk másképp. Mire aztán hazaérek, hulla fáradt vagyok, és csak aludni tudok. Erre az orvos:

- Elmondjam a férjének, vagy megoldjuk másképp?

* * *

A főnök aggódik a hivatalnok egy furcsa viselkedése miatt, mivel az minden 12 órakor elmegy valahova, 2-kor visszaérkezik és újszó nélkül leül dolgozni.

Felbérel egy detektívet, hogy kiderítse mit tevékenykedik ez idő alatt a hivatalnok.

A nyomozó másnap

jelent: Kovács úr ismét elhagyta az irodát, beült a kocsijába, a házához hajtott és bent lepihent. Utána megebédelt a hűtőjében talált ételből és lefeküdt a feleségével. Ezután elszívott egyet a legjobb szivarjai közül és visszajött dolgozni.

- Én már azt hittem valami baj van – így a főnök – ez nagyon egészséges!

- Megengedi, hogy tegezzem? – kérdezi a nyomozó!

- Természetesen, válasszol a főnök!

- Akkor elmondanám még egyszer: Kovács úr elhagyta az irodát, beült a kocsidba és a házához hajtott. Ott megebédelt a hűtőben talált ételből. Ezután lefeküdt a feleségével, elszívott egyet a legjobb szivarjaid közül, és visszajött dolgozni.

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 járulékbevallások	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	137.-
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	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

A *-gal jelölt tételek a BTI tagdíjfizető tagjainak díjmentesek. 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
Augusztus		289.00	264.00	165.00
Szeptember		285.00	264.00	265.00

2007 második félévtől az adóhivatal nem jelzi a 98-as oktánszámú benzín 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

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-tól	7,75%

www.mnb.hu

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2007. SZEPTEMBER hónapra**MINIMÁLBÉR ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		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 járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként 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 járulék
		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 (Az APEHs magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	A minimálbér 4%-a 2620 Ft A vállalkozói járulékra nem vonatkozik a minimum-járulékalap, de önkéntesen fizethető annak alapján is!
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként 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

Papnál
Elmegy egy férfi a paphoz: – Atyám, azt hiszem, a feleségem meg akar mérgezni!

– Jól van, fiam, beszélék a fejével! – Egy hét múlva ismét találkoznak: – Sikerült a feleségemmel beszélnie? – Igen, felhív-

tam telefonon, három órát beszéltem vele. – És, ön szerint mit csináljak? – Szerintem, fiam, idd meg a mérget...

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
Költségment 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
Költségment 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 kiégszítő tevékenység, vagyis nyugdíj melletti vállalkozók járulékkat negyed-

évente kötelesek, a negyedévet követő hó 12-ig 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.apoh.hu/adoinfo>

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Szeptemberre tehát 2007. október 12., péntek.

Középkor

Csata után rettenetes állapotban tér haza a lovag: horpadt a páncélja, száz sebből vérzik, szinte kizuhan a nyeregből. – Hát veled mi történt, hűséges lovagom? – kérdezi a király. – Felség – nyögdecsel

-, hűséges maradtam hozzád, becsülettel harcoltam érted és az ellenséget visszaüztem nyugatra.

– Nyugatra? – emelkedik meg a király hangja. – Hiszen nyugaton nem is voltak ellenségeim! – Nem? – réved el a lovag. – Hát most már vannak...!

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 a saját feltételeit ismeri.

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

EGYEDI ENGEDÉLYEK ÉS KAMATOK NÁLUNK!!!

Pl.: szabadfelhasználású hitel **10M 20évre 69298 Ft/hó**, a kamat nem változik a futamidő végéig!!! Váltsd ki hiteled erre!!! Minden banknál **fiókvezetői** szinten képviselünk, így **kiemelt ügyfél leszel.**

Bíró László, (volt)City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

Bp,1133 Esztergomi út 12.

Tel: 06-70-3838767; 06-70-

3162071; Fax:1-7888295;

Mai besTHM: 4.46%

NYENYI FLOPPY

★★★★★

ELEKTRONIKUS

BEVALLÁSOK

★★★★★

KÖNYVELÉS

akár visszamenőleg is

BTI-TAXICENTRUM

Nagy Zoltán

30/989-4279

Budapest, XI. Vahot u. 6. Fsz.

Tax-Info Könyvelő Kft

Putz György

30/342-2767

Bp., XVI. Zsemlékes u. 62/B

Igazoltatás

Két rendőr gyorshajtásért megállít egy nőt. A nő rájuk mosolyog: – Nem lehetne ezt máshogy elintézni? – és kivesz a kocsiból egy üveg skót whiskyt, majd elkezd letolni a bugyiját. A rendőrök elveszik az üveget és elhajtának: – Ugye milyen jól választottunk, a bugyi úgy is szűk lett volna.

Pesti taxik



Goodman (FŐTAXI URH 500) Las Vegasban

A taxik elsősorban dolgoznak. Aztán másodsorban is dolgoznak, sőt ha van egy kis szabadidejük, akkor is dolgoznak. Mára a szabadnap, pláne a szabadság, ismeretlen fogalomná vált köreinkben. Eppen ezért számolunk be mindig nagy-nagy örömmel az esetleges kirándulásokról, sportrendezvényekről, peca-versenyekről, baráti találkozókról.

Most arról tudósítunk, hogy három taxis kollégánk is eljutott a tengerentúlra, az „ígéret földjére”. További kommentárok helyett nézzük inkább néhányat a nagy utazás során készült képekből.

Goodman rendszeresen megy a tengerentúlra. Tulajdonképpen hazájár, hiszen egyik lánya az Egyesült Államokban, a másik pedig Kanadában él. Ő nem turistaként, hanem „családtagnaként” ismerte meg az amerikai életformát. Tapasztalhatta közelről is, amit az 1800-as években az első 5 penny értéért írtak: „Törődj a sa-



2007/04/27 23:36



Goodman (FŐTAXI URH 500) Californiában

2006/10/29 00:34

Juhász Péter (FŐTAXI 558) Manhattanban



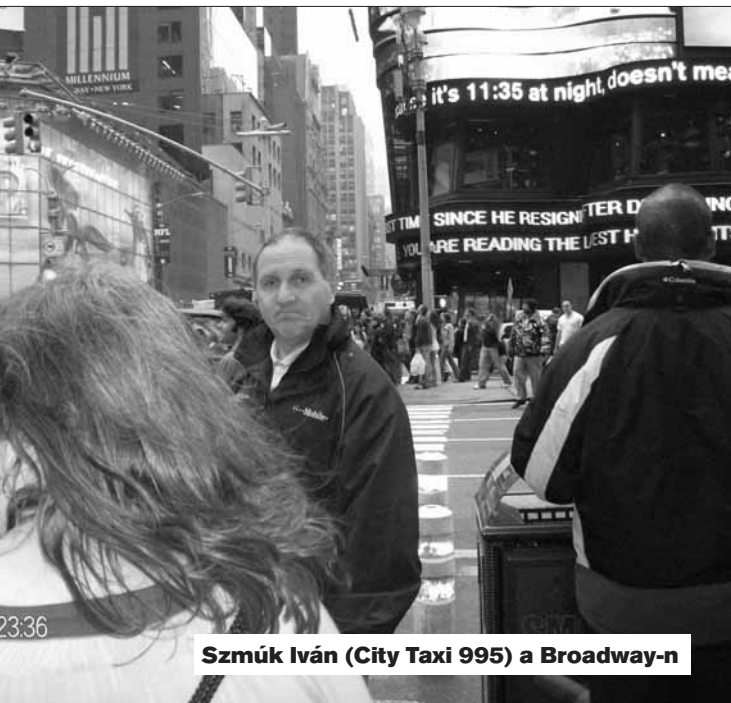
ját dolgozzal!” Odaát mindenki végzi a saját dolgát, nem figyeli, mit csinál a másik. Egyébként lapunk megjelenésekor ismét a tengerentúlon van, ezúttal Kanadában.

Sz muk Iván a feleségével vett részt egy New York-i városlátogatáson. Ahogy elmondta, megdöbbentette az a hatalmas, hömpölygő emberfolyam, ami a Times Squer-en, vagy a Broadway-n látható. Természetesen, mint taxifőir ki-

Juhász ottan



Amerikában



Szmúk Iván (City Taxi 995) a Broadway-n

emelten figyelte a taxikat, a taxisokat is. Számára is meglepő volt, hogy minden negyedik, ötödik taxi sértült volt.

Juhász Péter fiával töltött néhány napot Floridában, majd New York-ban. Ő újságíróként, és taxigépkocsi-vezetőként is figyelte a mindennapokat. Ígérete szerint az elkövetkező hónapokban folyamatosan beszámol lapunk hasábjain az amerikai taxisokról, a tengerentúli közlekedésről, az Új Világ mindennapjairól.

Juhász Péter (FŐTAXI 558) Floridában egy ottani taxis kollégával



Szmúk Iván (City Taxi 995) a Rockefeller Center tetején

Az agresszív kismalac megy az erdőben és meglátja a nyuszikát.

Megfog egy palacsintát és hozzávágja. A nyuszika megfordul és megszólal:

- Ez szándékos volt?
- Nem, lekváros!

Agresszív kismalac megy a vonatállomásra jegyet venni. Mikor odaér:

- Egy retúrjegyet kérek!
- Hova? - kérdi a pénztáros.
- Oda-vissza!!!

Az agresszív kismalac egy fenyőfaágon üldögél. Arra megy a medve és megkérdezi:

- Mit csinálsz itt, kismalac?
- Cseresznyét eszek.
- De ez egy fenyőfa!
- Hoztam!!!

Agresszív kismalac vizsgál, de nagyon nem tud semmit. Végül a vizsgabiztos megsajnálja.

- Na jól van, kismalac, ketessel átengedlek.
- Nem megyek!

Az agresszív kismalac biciklizik. Eppen a nyuszika előtt teker el, amikor egy hatalmasat zakózik. A nyuszika odamegy: - Kismalac, nem ütötted meg magad? Minden rendben?

Mire a kismalac: - Kuss, így szoktam leszállni!!!

Az agresszív kismalac autóbuzson utazik. Jön az ellenőr:

- Jegyeket, bérleteket!
- Mire a kismalac:
- Nem kell!!!!

Az agresszív kismalacot ébresztgeti az anyukája:

- Kismalac... Ébredj fel! Mindjárt fél nyolc lesz!
- Nem lesz!!!

Agresszív kismalac iszonyúan náthás, és folyamatosan szípo.

Odamegy hozzá a nyuszika és kérdi:

- Kismalac, nincsen zsebkendőd?
- Van, de nem adok!

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!

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

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

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

NORDEX TRADE Kft.
 Autóalkatrész-szaküzlet
 AUDI, VW, Seat, Skoda
 1196 Bp., Ady Endre út 51.
 Tel.: 280-9739, 280-4567
 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 termékünkről 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
 Tőkekepzés, 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 üdülon belül.
 A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó
 (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
 1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

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

ICI AUTÓFESTÉK
 Azonnali SZÍNKÉVERÉS
 színkód és színazonosítás alapján,
 bármilyen mennyiségben, minden típusú autóhoz.
 - 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
 - Metal, gyöngyház - Spray és stíli töltés
 - 1 Komponensű festékek - Fényezési segédanyagok
 Budapest XIV. Postyán 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!

A labdarúgók öregfiúk bajnokságaiban

Elkezdődtek a küzdelmek

Most közöljük a teljes bajnoki sorsolást, ahol taxis csapatok játszanak az öregfiúk labdarúgó-bajnokságaiban. A teljesség igénye miatt azokat a mérkőzéseket is jelezzük, amelyeket lapunk megjelenése előtt már lejátszottak, ám a sorsolást sajnos későn kaptuk meg. Szándékaink szerint a márciusban induló tavaszi szezonról már februári számunkban ismerttetést adunk.

Kiemelt csoport

Aug. 27.	Gázművek MTE - 6x6 Taxi
Szept. 3.	6x6 Taxi - Malév
Szept. 10.	Budafoki LC - 6x6 Taxi
Szept. 17.	6x6 Taxi - Bp. Honvéd
Szept. 24.	ESMTK - 6x6 Taxi
Okt. 1.	REAC - 6x6 Taxi
Okt. 8.	6x6 Taxi - Újpest FC
Okt. 15.	MTK-Hungária FC - 6x6 Taxi
Okt. 22.	6x6 Taxi - Budakeszi
Okt. 29.	Ferencváros - 6x6 Taxi
Nov. 5.	6x6 taxi - Vasas
Nov. 12.	Szigetcsép - 6x6 Taxi
Nov. 19.	6x6 Taxi - Testvériség

Közép(Keleti) Csoport

Aug. 27.	Fótaxi - RAFC
Szept. 3.	Skála-Rosco - Fótaxi
Szept. 10.	Fótaxi - BVSC
Szept. 17.	Rojik FC - Fótaxi
Szept. 24.	Fótaxi - PN 2001 Kft.
Okt. 1.	Fabulon - Fótaxi
Okt. 8.	Fótaxi - Unitravel FC
Okt. 15.	Re-Feri - Fótaxi
Okt. 22.	Fótaxi - Rákosmenti TK
Okt. 29.	Rákoshegy 2 - Fótaxi
Nov. 5.	Fótaxi - Duna SK

Terület (Déli Csoport)

Aug. 27.	Pepita Taxi - Érdi VSE
Szept. 3.	Szigetszentmiklós - Pepita Taxi
Szept. 10.	Pepita Taxi - Tököl VSK
Szept. 17.	Csepel Hungary Club - Pepita Taxi
Szept. 24.	Pepita Taxi - Délegyháza
Okt. 1.	Százhalombatta - Pepita Taxi
Okt. 8.	Pepita Taxi - ESMTK
Okt. 15.	Soroksári TE - Pepita Taxi
Okt. 22.	Pepita Taxi - Halásztelek
Okt. 29.	Pestszentimre - Pepita taxi
Nov. 5.	Pepita Taxi - Dupló FC (Gyál)

Old Boy's II. osztály, Északi csoport

Aug. 31.	Tipográfia - FÓTAXI
Szept. 7.	FÓTAXI - Testvériség
Szept. 14.	Szabadkikötő SE - FÓTAXI
Szept. 21.	MAC - Láng - FÓTAXI
Szept. 28.	FÓTAXI - Honvéd Sashegy
Okt. 5.	Róna SC - FÓTAXI
Okt. 12.	FÓTAXI - MTK Hungária II.
Okt. 19.	Újpesti Haladás FC - FÓTAXI
Okt. 26.	FÓTAXI - Senior' 92 FC

SPORTTELEPEK CÍMJEGYZÉKE

Budafoki LC	XXII. Promontor utca 89/a
Budakeszi Budapesti Honvéd BVSC	Zichy P. utca 46.
Csepel Hungary Club	XIX. Újtemető utca 1.
Délegyháza Duna SK Dupló FC (Gyál)	XIV. Tatai utca 3.
Érdi VSE	XXI. Szentmiklósi út 1.
ESMTK	Némedi utca 5.
Fabulon Ferencváros FÓTAXI	IV. Tábor utca 24.
Gázművek Halásztelek 6x6 Taxi	Ady Endre utca 22.
Honvéd Sashegy MAC Láng MALÉV	Érd. Sporttelep
MTK Hungária FC Pestszentimre	XX. Ady Endre utca 150.
Pepita Taxi PN 2001 Kft. RAFC Rákoshegy 2. Rákosmenti TK REAC	X. Kőér utca 1/c
	IX. Üllői út 129.
	XIV. Keringő utca 1.
	III. Sújtás utca 3.
	Ságvári Endre utca 9.
	X. Kőér utca 1.

X. Terebesi út 9.	X. Fehér út 9-11
XVIII. Nagyszalonta utca 25.	VIII. Salgótarjáni út 10.
XVIII. Táncsics Mihály utca 53.	XXI. Duna dülő
XXI. Duna dülő	XVII. Sport tér 3.
XVII. Sport tér 3.	XVI. Pirosrózsa utca 9.
XVI. Pirosrózsa utca 9.	XVII. Pesti út 86-88
XVII. Pesti út 86-88	XVII. Péceli út 144.
XVII. Péceli út 144.	XV. Széchenyi tér 1.

RE-FERI	X. Bihari út 10.
Rojik FC	XVII. Pesti út 86-88
Róna SC	XIV. Csömöri út 19.
Senior 92 FC	IV. Váci út 102.
Skála-Rosco	XIV. Róna utca
Soroksári TE	XXIII. Haraszi út 26.
Szabadkikötő	XXI. Szabadkikötő út 5-7.
Százhalombatta	Vasút utca 41.
Szigetcsép	XXI. Béke tér 1.
Testvériség	XV. Bánkút utca 71.
Tipográfia	X. Terebesi út 9.
Tököl	XXI. Béke tér 1.
Újpest FC	IV. Megyeri út 13.
Újpesti	
Haladás FC	XVI. Keringő utca 1.
Unitravel FC	XIII. Népfürdő utca
Vasas	XIII. Fáy utca 56.

A pontos kezdési időpontokról a www.blsz.hu honlapon olvashattok. Hajrá taxisok!

Juhász Péter

Két agresszív kismalac találkozik.
– Húzz anyádba! – morran az egyik.
Erre a másik:
– Nem húzlak!

* * *

Agresszív kismalac megy az erdőben,
találkozik a jó tündérral. A tündér meg-
szólítja:

– Szia, kismalac, ma jó napom van, kí-
vánhatsz egyet!
– Dögölj meg!

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén már
nettó 7.000.- Ft + áfától
szállítjuk bármelyik taxitársaság
vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját,
max. 1,7 t súlyhatárig.

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a
futómű-sérült, vagy kitörtt kerekű gépjárművét.
(a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és
felvételi nehézségétől függ.)

Balesetes taxi gépkocsikat
a mindenkor FUVOSZ-MABISZ
megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk,
taxiknál INGYENESEN!*

A számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be
és fizettetjük ki.

24 órás telefonos ügyeletünk:
**+36 1 2900-626, +36 1 2970-252,
+36 70/370-6890, +36 70/370-6880**

Szállítás éjjel-nappal,
hétvégén és ünnepnapokon!

*30 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

CSERGO

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)**

Mielőtt a Dacia Loganban elhelyezkedtem volna, sajnálatos módon már volt róla véleményem. Talán az idősebb korosztály számára nem meglepő: negatív. Ennek oka, hogy annak idején – a 80-as években – a Jóisten megvert két Dacia TLX típusal is, melyekre több évtized után sem tudok jószívvvel visszaemlékezni. Most meg ugye itt az újabb csapás....

Tehát beültem a hétszemélyes Dacia Logan MCV (Multi Convivial Vehicle) volánja mögé és elindultam vele a város másik végébe. Menet közben pedig – miközben ismerkedtem az autóval – azon gondolkodtam, végül mit is utálok ebben az autóban? Mert amit egy jól felszerelt típustól elvárunk 2007-ben, azt megtaláltam benne. Nevezetesen: motoros ablakemelöket elől-hátul, elektromosan állítható és fűthető külső tükröket, manuális klímaberendezést, szervokormányt, első és hátsó ködlámpát, tolató- és pótféklámpát. A vezetőülés állítható magasságú volt, még hozzá deréktámasszal, a négyhangszórós rádió MP3 lejátszóval kombináltan kifejezetten jól szólt. Na jó, de akkor mit is kell utálnom, mit is kifogásoljak? Talán csúnyácskák a kapcsolók, próbáltam előítéletem önmagam felé igazolni. Ám ez még magam felé sem tűnt jó érvek, mert ugye a mondás is úgy szól, hogy: van akinek a pap, van akinek a papné, van kinek a lányuk tetszik. Tehát a belső dizájnra vonatkozó gyengécske kritikáim nem állták meg a helyüket.



A belső kialakítás kétségtelenül nem a legmodernebb, de hamar hozzá lehet szokni ehhez is

Ráadásul néhány nap alatt hozzászoktam az elhelyezésükhöz, külsejükhez egyaránt. Meg – gondoltam magamban – a bölcsebbek azt szokták mondani: almát az almával kell összehasonlítani, vagyis a Logant az árban és felszereltségben hozzá hasonlókkal érdemes csak párhuzamba állítani. Így viszont tovább változott a helyzet, még hozzá alapvetően. Tetszik, nem tetszik, de önmagam előtt (is) be kellett ismernem, az előítéletes gondolkodás ez esetben is helytelen. A Dacia Logan ugyanis az árához viszonyítva kifejezetten jó! Sőt, ha a gyártók annak idején bármilyen más nevet adnak az autónak, akkor már rögtön a piacra kerüléskor komoly eladási nehézségeket okozhatott volna, akár a magasabb szegmensekre pozicionált konkurenciának is. Saját kategóriáján belül ugyanis szerintem nincs igazán ellenfele már az ötüléses változatnak sem. Legfeljebb a neve: Dacia. A latin mondás ez esetben is igaznak tűnik: Nomen est omen, vagyis a név a végzet. Ám az is lehet, hogy még ez is hamar legyőzhető ellenfele lesz a Logannak. Vegyük például a Škodát. E típus fényes bizonyítéka annak, hogy egy autógyár jó termékekkel képes megváltoztatni a saját múltjához kötődő esetleges rossz beidegződéseket is. Legfeljebb ez eltarthat néhány évig. Ám ha valami jó, azt előbb-utóbb a közvélemény is megtudja. Legfeljebb a kevésbé előítéletes gondolkodással bírók hamarabb juthatnak egy hatalmas belső térrel rendelkező, a kor igényeinek megfelelő, ám árát tekintve olcsó kombihoz. Taxinak – bármennyire is tilta-

Legyőzhető az előítélet

Dacia Logan



A hátsó ülésor még a 190 centis embereknek is megfelelő teret biztosít

koznak ellene bizonyos cégeknél – kifejezetten ideális a Logan. Ugyanis az összes ülés magassága ideális. Az autóba nem „beesik” a kedves, hanem belül, és a kiszálláshoz sem kell külön erőfeszítés. Arról már nem beszélve, hogy a második ülésor középső ülése teljes értékű, aki itt helyezkedik el, annak nem kell a mellette helyet foglalókkal akaratán kívül testi kapcsolatba lépni. Összintén szólva, ez az igény sok kiemelt kategóriánál sem érvényesül maradéktalanul. Aki pedig már a hétüléses változatot is kipróbálta, tudja, bizony a két hátsó ülésben még a 190 cm magas emberek is elférnek anélkül, hogy a fejüket le kellene húzniuk. Ezt is kipróbáltuk! Márpedig ez csak a Sharan (Galaxy, Alhambra stb.) nagyságú egyterűeknél, illetve az ezeknél is nagyobb mikrobuszoknál tapasztalható. Azonban ezekhez nem lehet 3.5 millióért újonnan hozzájutni, ellentétben a Dacia Logannal.

De nézzük a motorkínálatot is:

A Logan MCV a limuzint sikerre vezető motorokat vette át, melyek a Renault-paletta számos modelljénél bizonyítottak már. A három benzinés (1.4 és 1.6 MPI; 1.6 16V) és egy dízelmotorból (1.5 dCi) álló Logan MCV motorválaszték széles motorkínálatot biztosít. A két 8 szelepes, 1.4 és 1.6 l-es benzinmotor tökéletesen megfelel a költségtakarékosság, a tartósság és a könnyű karbantarthatóság szempontjainak. Jelentős nyomatekuk már alacsony fordulatszámon jelentkeznek, és széles üzemi tartományban, 3000-tól

A nagyméretű tárolópolc a hátul utazóknak segít az apróbb csomagok elhelyezésében



- taxinak



4500 percenkénti fordulattal rendelkezésre áll. Nagyvonalú méretei ellenére a Logan MCV tömege alacsony. Az induló változat tömege pl. mindössze 1165 kg. Ennek köszönhetően teljesítmény- és fogyasztási értékei a Renault-csoport többi modelljével szinte azonos szintűek.

Az 1,4 l-es erőforrás teljesítménye 55kW (75LE) 5500 ford./percnél, és 112 Nm-es nyomatékot ad le 3000-es fordulattal. Ez a motor csak az ötszemélyes változathoz rendelhető. Az 1,6 l-es motor teljesítménye 64 kW (90 LE) 5500 ford./percnél, nyomatéka 128 Nm, szintén 3000-es fordulattal. Mindkét motorhoz a Laguna II-nél és a Mégane II-nél megismert, 5 fokozatú mechanikus sebességváltó társul. A korábban már a limuzinhoz is kapható 1,6 literes, 16 szelepes motorral a Logan MCV eddig nem látott teljesítményre képes. Az 5750-es percenkénti fordulattal leadott 105 LE-s (77 kW-os) teljesítménynek és a 3750-es percenkénti fordulattal elérhető 148 Nm-es

legnagyobb nyomatéknak köszönhetően a Logan MCV 1.6 16V alig 11,8 mp alatt gyorsul 0-ról 100km/óra, legnagyobb sebessége pedig eléri a 174 km/órát. Ráadásul végsebességhez közeli értékeknél is stabilan fut az autó. A Logan árkategóriájában ritkaság az ilyen menetteljesítményekre képes kombi. Elsősorban azonban az általa nyújtott rugalmasságnak és vezetési élménynek köszönhetően döntöttek úgy, hogy a Logan MCV megkapja az 1.6 16V erőforrást. A maximális nyomaték 90%-a már 2000 percenkénti fordulattal rendelkezésre áll, így a motor élénken és kellemesen reagál, egyenletesen, akadozás nélkül húz alacsony és közepes fordulatszámánál egyaránt. Mindezeket az eredményeket azonban nem a fogyasztás rovására érték el, hiszen az 1,6 literes motor e 16 szelepes változata a gyári adatok szerint mindössze 7,5 litert fogyaszt 100km-en, vegyes ciklusban. Saját méréssem érte el a 9 litert szélsőséges használat mellett. A Logan MCV benzínmotorjainak olajcsere-periódusa mindössze 30 000 km.

A dízelmotorok körében igazi referenciának számító 1.5 dCi erőforrás szintén a Renault-csoport alkatrészbankjából származik. Csúcstechnológias motorról van szó, második generációs közös nyomócsöves, közvetlen befecskendező-rendszerrel, mely felsőkategóriás szolgáltatásokat nyújt, igen alacsony fogyasztás mellett. Mindössze 5,3 l/100km-es fogyasztásával és 140 g/km-re csökkentett CO²-kibocsátási érté-



A harmadik ülésor két mozdulattal megközelíthető

kével a Logan MCV 1.5 dCi igen versenyképes pozíciót foglal el a piac dízel kombijainak körében.

A fékezést elől tárcsafékek, hátul dobfékek szolgálják. Az ABS-szel szerelt változatokat a Bosch 8.0 rendszer legújabb generációja egészíti ki, EBV elektronikus fékerő-elosztóval, mely azonos a Mégane II-ével.

A rendszer lehetővé teszi a hátsó futómű fékerejének teljes körű kihasználását.

A Logan MCV külső vonalai sejtette ígéretekkel a belső tér maradéktalanul valóra váltja. A limuzinhoz képest 27 cm-rel megnövelt tengelytávval a Logan MCV még inkább kitolja kistestvére rekord helykínálatának határait. Elöl a váll- és könyökter megegyezik az M1 szegmens (a Renault Mégane szegmense) legjobb személyautóinak méreteivel. A legjobbat azonban hátul kínálja a Logan MCV. A 7 személyes változatban is kapható Logan MCV-ben ugyanis kényelmesen utazhat három felnőtt a második ülésorban és két másik a harmadikban. A harmadik sori két ülés tökéletesen megfelel a népesség 95%-ba tartozó felnőtteknek (>190 cm), ami az autó hátsó traktusának kialakítására vonatkozó stilisztikai döntéseknek



Aki nézi a Forma 1-es közvetítéseket, évek óta tapasztalhatja, hogy a Renault nagyon sokat költ az autósportra. Az ott szerzett tapasztalatokat pedig beépíti a szériagyártásba. Ennek előnyeit végső soron azok a vásárlók élvezik, akik a Renault-palettból választanak maguknak autót. Erről az innovációról elsősorban a sportos változatoknál lehet közeli tapasztalatokat szerezni. Ilyen lehetőséget ad a Clio RS (Renault Sport) változata, melyben egy 16 szelepes, 2 literes, 145 kW-os (200 LE) motor dohog. A Clio RS végsebessége 200 felett van, de a gyorsulását is sokan megcsodálják, mert az csak 6,9 másodperc 100 km/h-ra. Benzintankja 55 literes, melyet még a sportos használat mellett sem kell az átlagnál sokkal sűrűbben teletölteni.



K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

Egy Passat és egy Logan egymás mellett. Senki ne higgye, hogy a Passat a nagyobb



köszönhető. Az ajtók közötti 1421 mm-es, illetve 1287 mm-es távolságnak, valamint a 170 mm-es és 174 mm-es lábtérnek köszönhetően a második és harmadik sorban utazók kényelmesen elférnek. A magasságban rendelkezésre álló szabad teret is méltányolni fogják, hiszen a tető alatti magasság egészen kivételes, a második ülésorban akár 934 mm. Következésképp az üvegezett fülletek is rendkívüli méretűek, és elegendő napfényt engednek az utastérbe a kényelmes és kellemes utazáshoz. A része nyitható háromszögablakoknak köszönhetően a harmadik sorban utazók is részesülhetnek a beáramló levegőből. A beszállás is igen egyszerűen történik a harmadik ülésorba. Az utasok a hátsó ajtón szállnak be, és a háttámla felső részén elhelyezett karral könnyedén előredönthetik a második sori ülést. A művelet megkönnyítése érdekében a fejtámla kivethető.

Az autó rakodókapacitása is rekord értékeket kínál: az 5 személyes változat 700 literétől egészen a 2 személyes verzió 2350 literéig, ez utóbbi elsősorban a Logan MCV figyelemre méltó variálhatóságának köszönhető. Hét utassal a fedélzetén a Logan MCV csomagterének térfogata még mindig közel 200 liter. Apró tárgyak szállítása esetén azonban felesleges a csomagtartót használni, az utastérben található rakodóhelyek összkapacitása ugyanis eléri az 54 litert. Rakodóhelyek a középkonzol alatt, az első és a hátsó ajtóknál, térképsebek, illetve 1,5 literes palack tárolása a harmadik ülésorban: bárhol is ülünk az autóban, egy rakodóhely mindig kézre esik. Verziótól függően a hátul ülők a tető alatti tágas rakodópólcot is használhatják. Még a hátsó szárnyasajtó is tartogat egy 2,15 literes tárolósebet, belső oldalán pedig háló található; e rakodóhelyek használata „magától értődik”, ha a szárnyasajtó nyitva áll.

A hangulatos családi kirándulásokra csábító Logan

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

MCV a napi használat során is kiemelkedik a számos különböző felhasználást garantáló variálhatóságával. A 7 személyes változatnál a harmadik ülésor előrehajtható (1/1 vagy 1/2 -1/2 arányban, verziótól függően), így a teljes ülésort (ülőlápok + háttámlák) a második ülésornak lehet dönteni. Ebben a helyzetben a harmadik ülésor egyszerűen ki is emelhető az autóból az ergonomikusan kialakított füléknek és csekély súlyának (mindössze 16,7kg) köszönhetően.

A variálhatóság jellemzi természetesen a második ülésort is, mely verziótól függően szintén összehajtogatható 1/3 - 2/3 arányban, illetve az első üléseknek dönthető a maximális rakodó-

A hátsó csomagter az ülések előredöntésével óriásira növelhető



kapacitás érdekében. Mindezeknek a variációknak köszönhetően a Logan MCV igen praktikusnak bizonyul a mindennapokban, lehetővé téve, hogy a személyszállítást néhány másodperc alatt a terjedelmes tárgyak szállítása váltsa fel.

A különböző csomagok, bőröndök, bevásárlószatyrok berakodását megkönnyíti a hátsó ajtóknál alkalmazott megoldás. A két ajtó aszimmetrikus elosztásának köszönhetően (1/3-2/3) szükség szerint nyitható csak az egyik ajtó is. Mindkét ajtó három szögben nyitható: 40°, 90° és 180°. A 40°-os szög lehetővé teszi a rakodást szűk helyen, például garázsban, vagy akkor, ha egy másik autó közvetlenül a Logan MCV mögött parkol.

Az autó sokoldalúságát a hosszanti csomagtartó rudak növelik, és emellett vonzóbbá is varázsolják a Logan MCV vonalait. Teherbírásuk eléri akár a 100 kg-ot is (szemben a 80 kg-os európai szabvánnyal).

Végül a leglényegesebb kérdéstről, az árról is röviden: Az ötszemélyes, alapváltozatban szerelt Dacia Logan 2 349 000 Ft-tól elhozható. A hétszemélyes „fapados” Ambiente verzió 2 899 000 Ft. A Logan „fullos” változata 1.6-os 16 szelepes motorral 3.6 millió körüli áron vásárolható meg. A dízelmotoros Logan / 1.5 dCi / legmagasabb - Laureate - felszereltséggel 3.7 millió forintért rendelhető. A kedvezményekről a márkakereskedések döntenek, így azokról e hasábon nem tudunk írni.

Arról, hogy a taxitársaságnál lehet-e egyáltalán ilyen típust használni, illetve azt milyen kategóriába sorolják, mindenki érdeklődjön „anyacégénél”. Nehogy meglepetés érjen bárkit is. Az előíteleket ugyanis nem csak nekem kellett legyőznom, az még sokaknak a jövő feladata...

-kó-

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Nem volt lagzi, nem volt násznép, a meghívott pesti cimborák el se jöttek, és nem volt szülei áldás sem. Sápadtan állt kora reggel **Petőfi Sándor** és Szendrey Júlia az erdői vár hűvös kápolnájában az oltár előtt, 1847. szeptember 8-án. Túlesvén „az esküvői hókuszpókuszon” – ahogyan Sándor jellemezte a ceremóniát – átöltöztek útiruhába, azon nyomban kocsiába ültek, s usgyi! – útnak eredtek. Mondhatni: menekültek. Az öreg Szendrey tüntetőleg csak a lányától búcsúzott el, a kedve ellenére kapott veje felé mégcsak oda se biccentett. Merthogy nem ilyen férjet akart az ő jól nevelt úrikisasszony lányának. Sándor erre hetykén felnevetve adott utasítást a kocsisnak az indulásra – a két férfi között a harc immár eldőlt, a csatát ő nyerte, vízi hát szinte szöktetve, ámde diadalmasan a számára szépséges nyereményt, hadi zsákmányát.

Koltóra mennek, Teleki gróf kisdud kastélyába, ott töltik majd a mézesheteket. Petőfi, a „nép fia”, az arisztokrácia gyűlölöje egy grófi kastélyban? Hát ez meg hogy lehet? Hát úgy, hogy Sándor későbbi megítélése szerint ez a Teleki nem akármilyen tesze-tosza, nyimnyám grófocska. Egy társaságban ösmerkedtek meg, ott mutatták be őket egymásnak. Sándor kissé kelleetlenül nyújtotta a kezét, s csak úgy foghegyről odavetette: „No, most fogok először kezét egy *eleven* gróffal.” Villant a Teleki szeme, rávicsoritott Sándorra, s megkérdezte: „Hát *döglött* gróffal paroláztál-e már?” Erre mindketten elrohíntették magukat – mindkettő emberére talált, s megvolt a barátság.

A számukra erre az alkalomra kiürített koltói kastélyban az ifjú pár aztán igen alaposan megismerhette egymást lelkileg és persze testileg is. Ez utóbbiból már ízelítőt kaphattak, ugyanis idefelé útközben eltörött a kocsikereke, ezért egy vidéki fogadóban szálltak meg. Persze nem külön-külön szobában...

Koltó igen szép hely. Az egyemeletes kastély ablakából gyümölcsösökre, tölgyesekre látni, közel folydogál a Szamos, távolabb a Kárpátok hegycsúcsai. Esményi táj költészethez, szerelemhez, így érthető Sándor érzéki hevessége, melyet az ifiasszony – jó tanítvány módjára – hamarost átvesz, vagyis hát alaposan ráhangolódik, no. Ne sajnáljuk el tőlük ezt, már nincs sok közös idejük hátra...

Meglehetősen hányatott sorsú költőnk számára most minden megadatott: nyugalom, békeség, boldogság, szerelem. Ezekben lübbolnak, akár a gyerekek, és többnyire ilyen hangulatban írja Sándor a 22 koltói versét. Idilli a kép: az ablaknál álló asztalka mögött egyk oldalon Sándor rója a sorokat, a másik

oldalon Júlia próbálgatja ugyanezt – mert hát a feleség *ebben is* igyekszik jó tanítvány lenni. Hogy melyikben volt a jobb tanuló – illetlen kérdés...

Szeptember 9-től október 20-ig tartózkodnak Koltón. (Ránézek a naptáramra. Hoppá! Épp ez idő tájt, csakhogy kerek 160 évvel ezelőtt. No még ilyet! Bizisten, merő véletlen!)

Sétálgatnak, bebarangolják a vidéket, társaságuk is akad, csakhogy a másfél hónap még „mézesbűl” is sok. Az összezártság, a kielégültség érzése, vagy a másik természetében fölfedezett apróbb „nemszeretem” jelenségek óhatatlanul is kisebb összekoccanásokhoz vezetnek. De hát a házasságban ez már csak így van rendjén, mert úgys jön a kibékülés.

Egy ilyen „kibékülős” vers jönne most ide, tán az egyik legösmertebb Petőfitűl. Azt mondják, hogy ebben „megjövendölte” a bekövetkezőket. Egy frászkarikát! Semmi ilyen szándéka nem volt! Jövendölt ő szegény feje sok mindent, oszt azok mégsem teljesültek. Inkább kicsinykét csipkelődik, ahogy a hosszú évtizedekig együtt élő öregek mondogatják a másoknak, lelkileg zsarolgatva, hogy: „Majd jól maghalok, oszt akkor megnézheted magad”, vagy ilyesmi. Törjünk egy kis borsot Júliánk időnkint fennhordott pisze orrocskája alá, no! Hát ami azt illeti – s ez a vers utóéletéből kiderül – a „borstörés” túl jól sikerült.

Tehát: kikukkant Sándorunk a kastélyablakon, nézi a gyönyörű, őszülő tájat, majd visszafordul a szoba felé, látja, hogy asszonykája bizony még mindig duzzog. Söhajt egy nagyot, leül és megírja ezt a verset:

SZEPTEMBER VÉGÉN

**Még nyílnak a völgyben a kerti virágok,
Még zöldel a nyárfa az ablak előtt,
De látod amottan a téli világot?
Már hó takará el a bérci tetőt.
Még ifju szivemben a lángsugarú nyár,
S még benne virít az egész kikelet,
De, ime, sötét hajam őszbe vegyül már,
A tél dere már megüté fejemet.**

**Elhull a virág, eliramlik az élet...
Ülj, hitvesem, ülj az ölembé ide!
Ki most fejedet kebelemre tevéd le,
Holnap nem omolsz-e sirom fölibe?
Oh, mondd: ha előbb halok el, tetemimre
Könnyezve borítasz-e szemfődet?
S rábírhatsz-e majdan egy ifju szerelme,
Hogy elhagyod érte az én nevemet?**

**Ha eldobod egykor az özvegyi fátyolt,
Fejfámra sötét lobogóul akaszod,
Én feljövök érte a siri világol**

**Az éj közepén, s oda leviszem azt,
Letörteni véle könyűimet érted,
Ki könnyeden elfeledéd hivedet,
S e szív sebeit bekötözni, ki téged
Még akkor is, ott is, örökre szeret!**

Hát ez a gyönyörű vers a későbbiekben teherként, batyúként nehezedett Júlia gyöngö válára – élete végéig. Merthogy férjhez ment „eldobva az özvegyi fátyolt”.

Erre aztán a nemzet fölhördült. Mert a nemzet (inkább írjuk így: a közvélemény) az ilyesmin nagyot tud hördülni. „A gyalázatos asszony”, „az a céda-cafka”, „az a ... majd kimondtam, micsoda” – gyűttek azonnalban a jelzők. Fölháborodásában még a szelíd Arany is tollat ragadott, s megírta Júliára csöppet sem hízelgő „A honvéd özvegye” c. versét. „Hej, de megjósolta ezt a Sándor a Szeptember végénben!” – summázták a fölháborodottak. – „És még le se telt a gyászév!” Nem bizony, még kerek 10(!) nap volt hátra abból, a hétszázát!

Eltérően az akkori kíméletlen közvéleménytől, legalább mi legyünk megértőek. Júlia még 21 éves sincs, amikor megözvegyül. Férfiruhát öltve ered eltűnt férje nyomába, mindhiába. Ezért aztán ha akarná, se tudta volna az özvegyi fátyolt Sándor fejfájára „sötét lobogóul” akasztani, mivelhogy ilyen nem volt, ma sincs.

Egy csecsemő gyermekkel, támasz nélkül, anyagi segítség nélkül (Sándor után jóformán semmi hagyaték nem maradt) mi más tehetett: feleségül ment Horváth Árpád történészprofesszorhoz. Három közös gyermekük született, de nem éltek jól, külön is váltak. Sándortól született Zoltán fiában nem sok öröme telt, a zabolátlan gyerek hamarost elzüllött. Ami igaz, igaz: az anyja nemigen törődött vele, valahogy idegenkedett – ki tudja, miért – Sándor gyerekétől.

Júlia megpróbált önállósodni, írogatott, fordítgatott, ő volt Andersen meséinek első magyar fordítója. Még 40 éves se volt, amikor a rák elvitte...

Tegyünk ide egy tapintatlan kérdést: szeret-e amúgy igazából a költőt? Hát lobogva-lángolva semmiképp. Csak úgy a maga módján: vélhetően az országos hírnév, a reá váró mozgalmas pesti társasági élet legalább annyira vonzotta, mint Sándor személye. Legyünk ebben is megértőek. Mert akár akarta, akár nem, több lett ő egyszerű feleségnél. Ő lett a magyar költészet tán legnagyobb műzsája.

Most ott nyugosznak mind: az Apa, az Anya, István „öcsém”, Júlia és Zoltán a Kerepesi temető 17/1. parcellájában. Csak Ő nincs velük, a Sándor...

KÜLDJ EGY RECEPT!

Tisztelt szerkesztőség!

Jó ötletnek tartom hogy receptet kértek tőlünk, taxisoktól, hisz köztudott, hogy nem csak enni-inni szeretünk, de olykor társaságban - nem is rosszul - főzünk is.

Szeretném én is egy könnyű kis reformétel-variációt küldeni vegetáriánus és taxis változatban. Hozzávalók:

- vegás:** 4 fő részére (vagy 3?-2?)
- 12 db kelkáposzta-levél
 - 40 dkg fagyasztott franciasaláta alap
 - 1dl olíva olaj, (vagy másféle)
 - univer fokhagymás öntet
 - reszelt füstölt sajt (ízlés szerint)
 - vegeta, bors, paradicsom
 - morzsolt kecskeméti csemege kukorica konzerv
 - kínai darabolt gombafej szeletek

Elkészítése: a káposztalevelet megmossuk, majd előkészítjük a töltelék fogadására. A franciasaláta alapot vegetás forró vízben 5 percig főzzük majd leszűrjük és hűtjük. A gombát, kukoricát, franciasaláta alapot össze keverjük úgy hogy ne törjön, és beletöltjük a káposztalevélbe, úgy mint a töltött káposztát szoktuk. A sütőedénybe (lehet tepsi, római tál) olívaolajat teszünk. Kb. 3 dl vizet adunk hozzá, és közep meleg sütőbe rakjuk. 25-30 percig lefedve sütjük vagy fedeles római tálban, vagy alufóliával letakart tepsi-ben. Majd a fedőt levesszük, és rásütünk még 10 percet, amíg megpirul a káposzta teteje és elpárolog az alaplé. A párolt, sült káposztákat kivesszük, tányérra rakjuk, ráöntjük a fokhagymás szószt és a tetejére reszelt sajtot rakunk, szeletelt paradicsommal díszítjük. A köret ízlés szerint.

A taxis változat ugyanígy készül, csak a hozzávalóknál 30-40 dkg vegyes, fűszerezett darált hús is kell a töltelékbe, steak burgonyával tálaljuk. Az étel munka után, este 10 tájban fogyasztva igazán jó alvást biztosít...

Jó étvágyat kívánok:

lgt

Részlet az **Emillio tudománya** című gigantikus szakácskönyv közép európai átiratából. (Lektorálta maga a szerző.)

KOCSONYA - AHOGYAN MAGAM IS SZERETEM

Vedd az emse kotoróját, körmit, fület, kunkoriját, bürkéjét, de tetsz hozzá a sódarból is meg a füstön lógatottból. A hozzávalókból akár el is hagyhatod ezt-azt ízlés szerint. Mindezeket jól tisztogasd meg. Egy jó nagy badellába tedd fel őket a tűzre, annyi vízzel, amennyi jól ellepi. Várd meg, míg habot vet. Szabadíjad meg a tajtéktól, majd csendesítsd le alatta a tüzet, hogy csak pötyögjön. Csak ezután vess bele két fő büzös rózsát, kevés szeklicét. A söt se feledd, - de csak módjával.

Abároljad jó húsz fertályt, - majd sűrű szitán szüred le. A levit tedd a jégre, - míg szilárd nem lesz. Eztán vedd le zsírját, vedd el, - mert nem kell. Csak így lesz szép tiszta átlátszó. A szilárd lét újra tedd a tűzre, míg nem lesz folyós. Kis tálkák aljára lottyinc egy merítést, és ha megszilárdult - tégy rá annyit az abárolt húsból, - amennyit akarsz. A hús tetejére merjél meg a léből, míg el nem lepi.

Tedd ismét a jégre, míg megszilárdul. Eztán fogyasztható.

Tálaláskor tégy az asztalra balzsamcetet meg ecetes tormát. Puhá kenyér illik hozzá!

Jó étvágyat!

Utóirat: Ha valamit nem tudsz, - akkor fordulj bizalommal - a fal felé!

Szerkesztőségünk továbbra is várja kollégáink receptjeit az ország minden tájáról. Tudjátok: a jó pap is holtig tanul! -Q-

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

A „Gyorsforgalmi“ a város egyik fő útvonala. Sajnos felnőtt, világot látott emberek még is a szabályok megszegésével képesek megbénítani a délutáni csúcsforgalomban egy teljes városrész forgalmát. Bosszúságot okozva több ezer embernek. Ezért kívánok szólni a Kollégákhoz és felhívom a Lámpafelelős figyelmét a leírt javaslatomra, ha érdemesnek tartja, akkor lépjen az ügyben! Amikor látjuk, hogy készül behajtani a kamion, szóljunk neki, és ezzel sok emberen segíthetünk! Olyan sokan járunk arra, biztos látja mindig valaki! Köszönöm a segítségüket:

Taxiboy

Tisztelt Taxis Kollégák!

Az elmúlt hetekben a reptéri gyorsforgalmi út hetente legalább háromszor használhatatlan volt napközben. Az ok általában a túlméretes kamionok betévedése. Az elfogadott és szükségszerű, hogy a diplomáciai testületek érkezésekor lezárják az említett útszakaszt, de miért kell a torlódást még növelni? Nagy forgalmat bonyolít le ez az út, és a lezárása nekünk is veszteséget jelent. Pl. lehet, hogy egy helyett kettőt tudnánk pördülni lezárás nélkül. A hatóság különböző erőltet próbálkozásokat tett a probléma megoldására, de a jelek szerint teljesen eredménytelenül. (Magasságkorlát, terelő korlát folytonosságának megszakítása). Az érzésem, hogy igazán nem is akarnak tenni semmit, mert a kiszabott bírság is bevétele. Szerintem a megoldás egy közérthető tábla lenne a magasságkorlát elé. Ez magyar, angol, német, orosz, esetleg román vagy francia nyelven tájékoztatná a tudatlan arra járókat, hogy „Párhuzamos útvonala!” Minden kamionos el tudná olvasni és nagyobb az esély arra, hogy nem hajtanak be.

A tudatlanok azt gondolják, hogy a Gyömrői út elviszi őket másik irányba, és azért próbálkoznak a behajtással. Néhány terelő táblával meg lehetne oldani az irányításukat, és nem lenne sokszor naponta két alkalommal a szokásos torlódás. Ez lenne a város érdeke is. A javaslatom megvalósulásáig kérek benneteket, ha látjátok, hogy készül a baj, ne sajnáljátok azt a néhány percet a megállásra, és próbáljátok jobb belátásra bírni a tudatlant, hogy menjen vissza! A minap én is ezt tettem, és azt hiszem, sok embert megkíméltem a bosszankodástól legalább egyszer.

Tudom, hogy az igazi megoldást az aluljáró mélyítése hozná, de erre gondolni se merek, mert a Hungária krt. építésekor a Salgótarjáni út bevezető oldali aluljáróját se készítették el. Ott a forgalom nem akadályozta volna, mert elterelték. Nyugodtan mélyíthettek volna azon is a vasúti forgalom zavarása nélkül, és nem kellene a kamionoknak az Éles-sarok felé kerülniük. Ennél a nagy forgalmú útnál ne is álmodjunk róla!

Szeretném, ha írásom meghallgatásra találna és segítenék egymáson azzal, hogy ebben a kaotikus közlekedésben a tudatlanokat tájékoztassuk a készülő bajról!

Köszönöm együttműködésüket:

Cs.A.

A főváros is jelentkezett a repülőtéri „gyorsforgalmi” úttal kapcsolatban

Legutóbb olvashattatok a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium álláspontját a repülőtéri „gyorsforgalmi” úttal kapcsolatban. Most jelentkezett a Főváros Önkormányzat Közlekedési Ügyosztálya is a témában.

Szerintem a válasz még kommentárt sem érdemel, annyira komolytalan. Most már ti is láthatjátok, a közlekedési vezetők mennyire látják a valós problémákat az adott belvárosi iroda íróasztala mögül.

Maradnak a naponta beszorult kamionok, turistabuszok. Kifelé meg elég egyetlen „lerobbant” autó, vagy a legkisebb koccanás, és órákra megbénul a főváros egyik legfontosabb útvonala.

Juhász Péter

Tisztelt Juhász Úr!

A főpolgármester úrnak írott levelére válaszolva a következőkről szeretném tájékoztatni. A szakértők álláspontja szerint a Ferihegyi gyorsforgalmi úton a kifelé menő oldalon a torlódás fő oka nem a Sárkány Center bevásárlóközpont megnyitása, tekintettel arra, hogy a Shell-kútnál a

MORFONDÁRIÁK

Szép nyarunk volt. Jó meleg. Kánikula, hőség, sorra dőltek meg a rekordok. Mármint a hőmérsékleti csúcsok. Az utóbbi idők legforróbb nyarát éltük meg. Voltak erdőtüzek, tarlótüzek. Szerencsére ezeket komolyabb károk nélkül megúsza az ország. Viszont a Balaton vize a nagy forróság ellenére, vagy talán azért, nagyon jó volt, meg még most is az. Na, ezen hála akárkinek, nem nagyon vitatkoznak a SZAKEMBEREK. Nem úgy, mint az EU nagyvárosainak taxisai. Habár nem is vitáról volt itt szó, hanem csak beszámoltak a különböző nemzetek, városok szakemberei, hogy merről fejlődtek, és merre tartanak vagy szeretnének tartani a taxizásban. Olvasván az Ír történetet rögtön a Bergengóccok jutottak az eszembe. Emlékeztek? Amikor itt jártak. Meg amikor mi jártunk ott. Hol tartottunk? És most hol tartunk? Nem is csodálkoztam, hogy a moszkvai küldöttről csak a képe jelent meg. Rémtörténetnek elég volt az Ír példa. Szerintem azért is jó egy ilyen fórum, mert le lehet vonni a tanulságot. Tanulniuk meg a taxisoknak kellene belőle. Ha jól belegondolok, hogy Oli barátom cikkében mennyi jó tanácsot és ötletet ad, akkor egy picit elkezeredem. Miért? Azért, mert túl lassan érnek meg nálunk a jó gondolatok. Hány éve is lehet nálunk gázüzemű autóval közlekedni? És mióta kezd a taxizásban elterjedni? Jó sokáig vacilláltunk. Ha belegondolok a Ladás időszakba, már akkor is kevesen voltunk, akik nem sajnáltuk az átalakításra a befektetést. Micsoda idők voltak? A palackokból fejtük, pumpáltuk az anyagot. Mi van viszont manapság? Olcsóbb a kútnál az üzemanyag, mint a háztartási palackos gáz. Meg kell viszont mondanom azt is, hogy akkoriban az a nagy olcsóság egy pár emberben téves eszméket generált. Ők voltak azok, akik mindent azt mondták, hogy MEGÉRI! Meg is érte sokunknak. Mert ma már nemigen „gázolják” egyikük sem. Miért? Azért mert kocsit ugyan tudtak cserélni, de az átalakításra már nem „fussa”. És azóta sem. Csak a „szép idők” visszasírására. Meg a szokásos szövegek. Mik? Mik? Majdnem ugyanazok, mint a bécsi fórumon. Ajánlanám ezeknek a taxisoknak a figyelmébe az augusztus havi aforizmat. (11. old.) Habár az a tapasztalatom, hogy az úgynevezett negatív jelenségeket, vagy inkább példákat könnyebben követik az emberek. Sőt, a tapasztalatokat még más területeken is képesek alkalmazni. Példaként hagy említsem a Magyar Nagydíjon történeteket. Miről van szó? Arról, hogy már a drosztutcban sem engedi beállni a drosztba egyik versenyző a másikat Ráadásul egy cégnél vannak. Naháát! Már a Forma 1-ben is lenyúlják a magyar taxisok trükkjeit. Ilyenek vagyunk. Mindig tudunk adni valamit a világnak. Na, de ott is van ám eb, vagy reklamás – ki hogy nevezi – akik aztán le is tiltották, akit le kellett. A szabadjelzővel való előzéssel ők sem tudtak mit kezdeni. Egyébként a verseny királyi volt. Nekem nagyon tetszett. Utána mindenki várta, hogy mi lesz aug. 20-án. Csak sima tűzijáték, vagy tűzijáték+, mint tavaly. Szerencsére nem kellett leállítani semmit. Most ugyanis előtte volt rossz az idő. Meg utána is. Az viszont már nem okozott akkora problémát. A gondok majd most következnek A családoknak kiváltképpen. Iskola-kezdés. A gyerekek megnyúltak a nyáron. Új ruha is kell. Az élelmiszerek is drágulnak. Tüntettek is a gazdák. Mert ugye el is fagott a sok gyümölcs, meg az aszály. Szóval baj az van elég. Sok is. Mindig csak oda lukadok ki, hogy nem a legjobban sikerült ez a rendszerváltás. Mert, hogy volt ez az-

bevásárlóközpont irányába kisorolók nem okoznak kilométeres sorokat. Mivel a legnagyobb torlódás 17 és 19 óra között jelentkezik, így annak valószínű oka a munkaidő lejáratá után hazafelé tartók által generált forgalom.

A magassághatároló kapuk 2002-ben, a Csevézó és Igló utcai közúti felüljárók felújításának keretében épültek a benzinkút után, illetve az Igló utcai közúti felüljáró előtt. A kapuk ún. csúszó-gerendás kialakításúak voltak, ennek ellenére a közúti jelzőtáblákat figyelmen kívül hagyó, szabálytalanul közlekedő magas gépjárművek sorozatosan beszorultak alá, illetve a kapuknak nagy sebességgel nekijárván kilökték a gerendát a helyéről, ami esetenként a véten szemben haladó járműre esve okozott balesetet. A beszorult járművek kiszabadítását általában a kapuk eltávolításával oldották meg a műszaki mentés során, így nem kevés költséggel járt azok helyreállítása. Többszöri kidöntést követően a kapuk végül nem kerültek visszaállításra.

Az Igló utcai közúti felüljáró előtt lévő, jelenleg nem üzemelő magassághatároló kapu visszaállítására várhatóan a Szemere-telepnél létesülő

előtt? Tsz-elnök elvtárs a titkár elvtársal bepakoltattak a sofőrrel ezt a kocka Lada (ezerötös, más néven parasztmerci) csomagtartójába, majd megadták az irányt. Megyei PB, vagy Bp-i PB. Csak így rövidítve mindent. Nem szerettek szaporítani a szót. Ők voltak a tettek emberei. Tettek is ezt-azt. A csomagtartóból ki. Itt-ott. Majd hazatérve büszkén hangoztatták: „Elvtársak! Nem kell félni! Gatyába ráztuk a tsz-t.” Sajnos vidéki ismerőseim szerint ugyanezek az emberek manapság a saját birtokaikat a régi technikákkal nem tudják már „gatyába rázni”. Így aztán maradnak a felpályás útelzárások. De az sem akárhogy működik. Nem ám! Mindenhol akad egy-két ifás, emtézis, akik napszámmért felpályáznak. A volt elnök titkár ágazatvezető stb elvtársak meg az adófizetők pénzére fenik a fogukat. Mert azért van egy pár ősi család, aki visszakarta a birtokait. Érdekes módon egyikük sem hóbörög a médiában. Jó szakembereket alkalmaznak, jó pénzért, és átvészelik a nehéz időköt. Talán még a népért is tesznek valamit. Erről a régi mondas jut az eszembe. „Aki sir, attól el kell venni, aki meg dicsekszik, annak adni kell.

Tisztelettel:

Kapitány

Már nem taxizom

Harminchárom évet húztam le a taxi bal első ülésén. Mostanában már nyugdíjasként (aki esetleg ezt nehezményezi, annak csak azt ajánlom, hogy próbáljon meg havi 42 ezerből megélni), keresetkiegészítés céljából. A minap szerettem volna beállni a drosztra (a lényeg szempontjából mindegy, melyik volt ez), ám egy már ott álló, igen fiatal kolléga(?) a következő kedves szavakkal fordult hozzám: - Na, húzzál gyorsan el, köcsög, innen mi dolgozunk!

Általában békétűrőnek ismernek, így aztán miután megcsaptam, hogy elesett (és látszott rajta, hogy ezen nagyon csodálkozik...), továbbmentem, ám nagyon bántott a dolog. Mondhatnám, megsértődtem. Próbáltak már engem többször kirabolni, meglopni (egyszer sikerült is), találkoztam az éjszakában mindenféle emberrel, melegekkel, kurvákkal, nehézfiúkkal, de ed-

dig mindenkivel sikerült megtalálnom a hangot. Ezzel a taxis(?) nyikhajjal csak azért nem, mert beszélés után rögtön előntötte az agyamat a lila kód. Talán ez volt az utolsó csepp a pohárban. Másnap leadtam a taxiengedélyemet, visszaadtam a vállalkozóimat, és úgy döntöttem, elegendem van ebből a szakmából. Ez már nem az, mint amikor kezdtem, amikor mindenki segítette a másikat és nem kitérni akarta, amikor még integettek egymásnak a kollégák (és nem ököllel...), és a taxis szolidaritás legendás hivatkozási alap volt más szakmák képviselői között. Szerintem a taxis blokád volt az utolsó, amikor valamiféle összetartásról még lehetett beszélni. Azóta ez a szakma csak züllik, és még nem látni, hol a vége. Nekem ebből már elegendem van, elmentem portásnak...

k.p.

Auchan bevásárlóközpont-hoz kapcsolódó közlekedési létesítmények építései kerül majd sor.

A Felsőcsatári úti közúti híd centrum felőli oldalán (a Sárkánycenter beruházásában) 2004-ben gyalogos híd épült, melynek létesítéséhez a hatóság feltételül szabta a centrum felőli (benzinkút utáni) magassághatároló kapu visszaépítését, ami a gyalogos híd megépítésével egyidejűleg felállításra is került. A kapu a viszonylag könnyű és sérülékeny acél gyalogoshíd fokozott védelme érdekében fix gerendával létesült.

Szeretném tájékoztatni továbbá, hogy a városközpont irányában, a repülőtér 1-es terminálját elhagyva a középső, elválasztott úttest kezdeténél közúti jelzőtáblák jelzik a tehergépkocsival való behajtási tilalmat és a magassághatárolást. A tilalmi táblákra előjelző táblák is felhívják a figyelmet. Ezen táblák folyamatos meglétét és láthatóságát az FKF Zrt. Utellenőrei a szokásosnál gyakrabban ellenőrzik, illetve, ha kell, pótolják, helyreállítják azokat.

Üdvözléssel:

Dr. Gyekiczki András, irodavezető
Budapest Főváros Főpolgármesteri Iroda

Tisztelt Szerkesztőség!

Szeretném megosztani a kedves olvasókkal, kollégákkal egy igen tanulságos élményemet, ami nagyban meghatározza majd a jövőben az emberekbe vetett hitemet, bizalmamat.

A nevem Balogh Attila, 24 éves vagyok, és mindössze két hónapja dolgozom taxiként – teljesen kezdőként – a 6x6 Taxi csapatában.

2007. augusztus 27-én, a kora esti órákban a Budai Várba, a Hilton Hotelbe szállítottam utasaimat. Miután végeztem a fuvarral, a Déli pályaudvar felé vettem az irányt, de a Dísz tér környékén meg kellett állnom, megnézni az autó csomagtartójába szerelt URH-készüléket, mivel a 2-es csatornám nem működött. Kiszálltam a kocsiból, az ajtót nyitva hagytam, majd miután elhárítottam a hibát, visszaültem a kocsiba. Tovább indultam, és kb. 500 méter megtétele után vettem észre, hogy a bal első ajtó oldalzsebéből hiányzik a pénztárcám. Benne volt az összes iratom, és a heti bevétel – tehát egy jelenősnök mondható összeg – mivel a munkáltatómmal heti elszámolásban indulunk a pénzügyeket.

A keresérem leírhatatlan volt. Nemrég kezdtem taxizni, igyekszem tanulni nap mint nap, hogy mielőbb belezajdjak a

munkába, erre elveszíttem az összes pénzeimet és az irataimat. Úgy éreztem, hogy mindent elvesztettem egyik pillanatról a másikra. Vajon hogyan magyarázom majd meg a főnökömnek, és vajon ő mennyire tartja hihetőnek a történetet? Ez zakatolt az agyamban, miközben ezerral visszaautóztam a Dísz térre, majd a hotelhez, de hiába vizslattam az utat, a tárcám sajnos nem találtam meg. Még aznap este bejelentettem az iratok elvesztését az I. kerületi rendőrkapitányságon, bár biztos voltam benne, hogy a pénzre is, az okmányokra is kereszter vetettek.

Legnagyobb megdöbbenésemre a 6x6 központján keresztül megkeresett egy taxis kolléga. Ő is ott járt a környéken a fent említett időpontban és a helyszínen megtalálta az út szerinti pénztárcámat. A tárcában volt a ajdgybefizetésről szóló számla, az alapján jutott el hozzám. Öröömöm

leírhatatlan volt. Meglett a keresésem megkeresett pénzem, a leadóm és az összes iratom. Ez szinte mesébe illő történet. Ezúton is szeretném megköszönni a becsületes megtaláló önzenséget, és hozzáállását. A hotel-taxis kollégám, aki írtam ezt nagybettivel – T. XIS. KOLLÉGA – neve Kata Pál.

Számomra ez az eset több mint örömteli. A tanulságot egy életre szólóan megjegyeztem: igenis vannak, léteznek tisztességes, becsületes emberek, akik itt élnek közöttünk, és akik a jó példával mások életét is megváltoztathatják. Köszönöm Kata Pálnak ezt is!

Balogh Attila
Szerkesztőségünk örömmel biztosított helyet ennek a köszönőlevélnek. Csak a legnagyobb elismeréssel gondolunk mi is becsületes KOLLÉGÁNKRA! Kívánjuk neki, hogy szükség esetén ő is hasonló emberekkel találkozzon! A szerk.

Egy nagyvállalat alkalmazottja felveszi a telefont, tárcsázza a recepciót, hogy a küldönccel beszéljen, és ezt mondja:

– Hé, Bélus, mozgasd a seggedet, hozz fel nekem egy kávét és két szendvicset, de függén, egyik lábad ott, a másik itt legyen!

A vonal másik végén megszólal egy férfitang:

– IDIÓTA, eltévesztetted a melléket, tudod, kivel beszélsz??

– Nem...

– A vezérigazgatóval.

Mire a mi emberünk:

– AHHHHHH! Hát aztán? És te, te tudod, hogy kivel beszélsz?

A vezér meglepődve feleli:

– Nem.

Az alkalmazott halkan feleli:

– A francba, de jó... – és leteszi.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A vonatkozó szabály menet közben csak a kézben tartott mobiltelefon használatát tiltja.

2. Helyes a „B” válasz. Az egyhelyben tartózkodó taxiban az öt percig tartó telefonálás még a „Várakozni tilos” jelzőtábla hatálya alatt is megengedett.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Legkisebb követési távolság”. A tábla hatálya alatt az előzés megengedett, azonban a manőver után besorolt járművel fel kell venni a táblán előírt követési távolságot.

4. Helyes a „B” válasz. A jelzőtábla szerint a lejtő hossza 500 méter, vagyis 50 méter magasságkülönbség van a két végpont között.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla önmagában még nem jelenti azt, hogy a távolsági fényszórót tompítani kell. Ha ilyen esetben meglátja az erdei vadat, akkor azonnal fékezni kell és átkapcsolni tompított fényre.

6. Helyes az „A” válasz. Ez a tábla megállásra kötelezi a vezetőt, még akkor is, ha a keresztező úton nem közeledik elsőbbséggel rendelkező jármű. A taxinak ilyen esetben legalább 1 mp-re teljesen álló helyzetben kell lennie.

7. Helyes a „B” válasz. A „Kötelező haladási irány” tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben a táblán lévő nyílak által jelzett irányok valamelyikében kell továbbhaladni. Megfordulni csak akkor szabad, ha ezt a nyíl kifejezetten mutatja.

8. Helyes a „C” válasz. A taxival lakott területen kívüli utakon – amennyiben ezt a jel-

zőtábla megengedi – 90 km/h-nál nagyobb sebességgel is szabad közlekedni.

9. Helyes a „B” válasz. A fényvisszaverő mellény viselése a gyalogosok számára minden esetben kötelező lesz, függetlenül attól, hogy milyen okból tartózkodnak az útnak a kérdésben említett részein.

10. Helyes a „C” válasz. A fényvisszaverő mellény nem lesz kötelező tartozéka a taxinak.

11. Helyes a „B” válasz. A 2 egészségi alkalmassági csoportba tartozó munkavállalók esetében a foglalkozás-egészségügyi szolgálat orvosa – indokolt esetben – a biztonsági öv viselése alól felmentést adhat.

12. Helyes az „A” válasz. Integrált gyermekbiztonsági rendszer: hevederek vagy hajlékony elemek kombinációi, biztonsági csattal, beállító eszközökkel, tartozékokkal és egyes esetekben kiegészítő székkel és/vagy ütközésvédelemmel együtt, amit a saját beépített hevederrel vagy hevederekkel rögzítenek.

13. Helyes a „B” válasz. A gépkocsi első ülésén csak egy személy szállítható. Egyébent pedig a gyermek teste egy ütközés esetén mázsányi tömegűvé nő, ezért a felnőtt átölelő karjaiból kiszakad és védtelenül neki-csapódik a szélvédőnek. Ezért van szükség a gyerekbiztonsági rendszerre.

14. Helyes a „B” válasz. Az úttest jobb szélén várakozó gépkocsik csak akkor állhatnak fel a járdára, ha azt számukra jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi.

Agresszív kismalac bemegy a fagyizóba:

– Fagylaltot!

– Milyet parancsol?

– Sok a szöveg!!

Agresszív kismalac beleesik

egy gödörbe. Se-

hogy nem tud ki-

mászni, de sze-

rencsére éppen

arra jön a róka:

– Szia, kismalac,

látom, nem tudsz

kijönni. Várj, ho-

zok segítséget!

– Nem várok!!!

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxik ingyen hirdethetnek.

Könyvet veszek minden mennyiségben.

Házhoz megyek, illetve hagyatékot vásárolok.

Telefon: 06-30-742-4558.

Főtaxi, Barna Imre

Vecsési hosszú antenna eladó.

Érdeklődni lehet: 06/20-564-6576

Bármilyen típusú és állapotú taxigépkocsiját azonnali készpénzfizetéssel felvásároljuk.

Banki hiteltartozását kiegyenlítjük.

Telefon: 06-70-318-6157

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