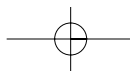


XVIII. évf. 12. sz.

2008.

December

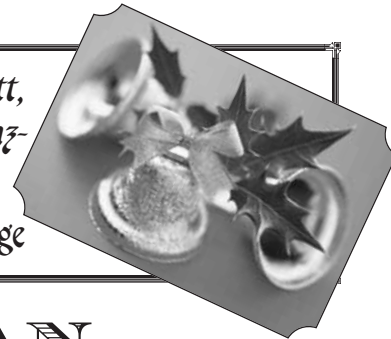




TARTALOM

Mit mér a taxióra?	4.
10 éve történt	6.
Szlovák feketemunka Komáromban	9.
Kérdztük az adóhivatalt	10.
Új elnök a TFTSZ élén	11.
Van ahol ajánlott, van ahol kötelező	12.
A Budataxi és a Tele5 Taxi összeolvadt	16.
Ingyenes egészségügyi nap a City Taxinál	17.
Magyarországra is megérkezett a Mercedes-Benz Star Experience	18.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Köszönet	23.
Taxik a világból II. rész	24.
Őszi zsongás	27.
Januártól új szabályok	31.
Találtunk egy verset	37.
Hyundai i30	38.
Morfondáriák	38.
Küldj egy receptet!	40.
Taxis Angol – már hanganyagban is	40.
A Dacia sikertörténete folytatódik	43.
Taxisok kérdezik – a szerkesztőség válaszol	44.
A Metált bírod?	45.

Minden kedves olvasójának áldott, békés karácsonyt és sikerekben gazdag, boldog új esztendőt kíván
a Taxisok Világa szerkesztősége



VÁLSÁG VAN...

Azt idestova október óta tudja az átlagember is, valami nagyon nem stimmel a világgazdasággal. Csak az ősz elején még reménykedtünk, hogy ez talán minket nem (nagyon) érint. Ezt a vágyat erősítették politikusaink is, akik szerint a tengeren túli problémák nem érik el kishazánkat. Tévedtek. Ebben is. Sajnos az már a szocializmus (vagy mi) építése alatt kiderült, a nemzetközi pénzügyi, illetve gazdasági válság még akkor sem áll meg az országhatárainknál, ha mi más rendszerben éldegélünk. Simán átjön a „vasfüggönyön” is. Most még ilyen akadály sem lehetett a „begyűrűzésnek”, ugyanis lassan két évtizede ugyanaz a (neo)liberális gazdasági-pénzügyi szemlélet uralkodik Magyarországon, mint Európa nálunk fejlettebb részén, vagy például az Egyesült Államokban. Amiről most az is kiderült, hogy kár volt oly’ nagyon bízni benne, nem vezet sehova. Pontosabban vezet, de abban meg nincs köszönet – mint tapasztaljuk. Az átlagembernek azt közvetítette a (világ)sajtó, hogy a válság eredetileg az amerikai kereskedelmi bankok elhibázott – megfelelő fedezet nélküli – kölcsönnyugletei miatt robbant ki. A folyamat aztán szép sorban nehéz helyzetbe hozta az európai leánybankokat és azok magyarországi érdekeltségeit is. Nagyon sokan, nagyon sokat veszítettek. Volt, aki teljes vagyonát. Cégek és magánszemélyek kerültek lehetetlen pénzügyi helyzetbe. A multinacionális vállalatok nagy része is óriási vagyonszétést volt kénytelen elkönyvelni, ami természetesen a nekik beszállító kisebb társaságokat is lehetetlen helyzetbe hozta, függetlenül attól, melyik részén működnek a világnak. Természetesen a válság nem állt meg a bankrendszerénél, következett az ipari termelés drasztikus visszaesése, melynek okául a világot behálózó bankrendszer megroggyanását nevezték meg. Hogy ez valóban így van, vagy újra csak etetik a jónépet, tulajdonképpen nem érdekes. Pontosabban az lenne, ám a kisember – él néhány milliárd ilyen a Földön – a nagyok játékába bele sem lát, nem hogy abba érdemben beleszólhatna. Sajnos olyan ez, mint a jégeső, szörnyű, ám nem sokat tehetünk ellene. Hát ezért nem túl érdekesek a kiváltó okok sem. Mi – néhány milliárdnyian – hosszú ideje a szívóoldalra kerültünk, és lehetőségeink is ennek megfelelőek...

Amit a dühöngés mellett tehetünk, hogy a kialakult helyzetet tudomásul véve, ahhoz a lehető legoptimálisabb módon alkalmazkodunk, vagyis egyszerűen túl kell élni a következő időszakot. Már amennyire ez egyáltalán lehetséges. Természetesen sem gazdasági, sem pénzügyi tanácsot nem kívánunk adni senkinek. Erre a jelenlegi körülmények között még a pénzügyi guruk sem vállalkoznak, nemhogy mi. A makrogazdasági jóslatok helyett tehát nézzük, mi az, ami a taxisokra vár(hat) a jövőben. Előszörban meglehetősen bizonyossággal a fuvarpiac jelentősebb beszűkülése prognosztizálható, melyet már október végén kimutattak a cégeknél. Van ahol kevésbé, van ahol erősebben estek vissza a megrendelések. Sajnos valószínűleg ez csak a kezdet, mert ahogy azt az okosabbak mondják: a jelenlegi pénzügyi válságot egy elhúzódo gazdasági krízis követi majd. Az egész világon, benne Magyarországon is. Ez azt jelenti, hogy hazai viszonylatban rövid időn belül nagyon sok embert – egyesek szerint számuk akár a több százszázat is meghaladhatja – elbocsátanak. Munkahelyek híján belőlük munkanélküli lesz, vagy rosszabb esetben taxis, de erre a már átélt folyamat-

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

ecometer

Új ecometer NT-93 SWM03 hőnyomtatós taxióra a legolcsóbban!

Részletfizetés esetén:

30.000.-Ft befizetésével,
6 havi 10.000.- Ft-os
részletre elvihető.



Készpénzes fizetés esetén:

80.000.-Ft-os kedvezményes

készpénzes áron, használt taxióra
beszámítással elvihető!

(A beszerelés és hitelesítés mindkét esetben külön fizetendő!)

CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!

Használt óra beszámítás!

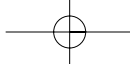
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



ra inkább ne is gondoljunk. Az állásukat megőrző közalkalmazottak bérét befagyasztják, juttalmaikat megkurtítják. A versenyszférában dolgozók helyzete is bizonytalanná válik. Jó részük esetleg munka nélkül maradhat. Az építő- vagy a járműipar, illetve a szolgáltatásokat nyújtó ágazatok jól láthatólag már most a nagy vesztesek között vannak. Na jó, de hogy jön ide a taxi? Hát úgy, hogy ilyen helyzetben vissza kell fogni a költségeket, családban és vállalkozásoknál egyaránt. Ezt az érintettek nyilván nem a járulékbefizetések, illetve a közös költségen, a gáz-, vagy villanyszámlán kezdik, hanem a valóban nélkülözhető dolgokon. A kereskedelem és a szolgáltatások - vendéglátás, utazás, taxi - ebbe a körbe tartoznak. Így aztán sok minden más mellett e területeken is jelentős igénycsökkenés várható. Pontosabban nem csak várható, hanem sajnos már tapasztalható. Sok kolléga a válság kirobbanásával szinte egy időben veszítette el „állandóját”, mert a cégek is hirtelen spórolni kezdtek, saját túlélésük érdekében. Mindegy, hogy egy tízfős kft.-ről, vagy nagy multiról van szó. Ez pedig nem csak azoknak a taxisoknak a gondja, akik így kénytelenek más munka után nézni. Problémát okozhat „váratlan” megjelenésük az anyacégnél is, ahol többségüket eddig csak tagdíjfizetésekről látták, címet meg szinte sohasem vettek fel. Ők ezután ott lesznek az utcáról, illetve rádióról dolgozók között, jelentősen rontva az amúgy is egyre kedvezőtlenebbül alakuló egy főre jutó címarányt.

Sajnos a taxi-szabályozás elmaradása most

égető problémát jelent majd a mindennapok gyakorlatában. Nézzünk néhányat elintézetlen dolgaink közül, a teljesség igénye nélkül:

- A taxisok létszáma az igényekhez képest eddig is nagyon magas volt minden magyar városban, ez mostantól egyre nyilvánvalóbbá válik. E lapban igen sokszor leírtuk már, mit is értünk mi optimális taxis létszám alatt. Nos azt a számot, amit akkor kapunk, ha megnézzük, hogy a taxis összes költségét és **legalább** a minimálbér kétszeresét magába foglaló tarifát hányan tudják (akarják) az adott településen a taxitarifában megfizetni. Lehet, hogy egy ilyen módon kialakított, tisztességes és adózott jövedelmet garantáló viteldíj bevezetését követően az adott városban a korábbi taxi-létszám töredékére lenne csak szükség. Ez lenne az optimális taxis létszám.

- Ha e téren nem születik helyi rendelet, úgy előbb-utóbb a kereslet-kínálat egyensúlyának további romlása látványos problémákat okozhat. Például: növekedhet a taxiállomásokon fuvarra várók száma, amit minden városnak kezelni kell valahogy. A fővárosban a drosztok száma és elhelyezése - a hosszabb fuvar nélküli periódusok miatt - eddig nem tapasztalható feszültségekhez vezetett. Ha a gazdasági visszaesés olyan erős lesz, mint azt jósolják, nyilvánvalóvá válik az évek óta hangsúlyozott tény: a jóval több, mint ötezer taxi nem képes megállni a valóban mindenki számára használható néhány száz drosztférőhelyen. Vagy, ha a megrendelések visszaesése miatt egyszerre több társaság is a sorelső rendszernek bővítését választja, annak is beláthatatlan következményei lesznek. Ugyanis az azonos területet lefedő megállóhelyekre mindenki jogosan tarthatna igényt, ám lássuk be, nincs reális esély 8-9 cég autójának sorelső rendszerben történő elhelyezésére egy-egy belterületi körzeten belül. Mindennek tetejébe, a most a drosztokon álló társaságon kívüliek fuvarszáma is visszaesik majd, így nekik is több megállóhelyre lesz igényük, hogy az utas nélküli időszakban is büntetés nélkül várakozhassanak. Őket sem lehet kizárítani a drosztkról, mert ma minden fővárosban dolgozó taxis fizet azért, hogy használhassa a számára épített taxiállomás-hálózatot. Kérdés csak az, hova állnak azok, akiknek nem jut majd hely? Arra sem reagált érdemben egyetlen illetékes sem, hogy a kollégákat a térfigyelő kamerák felvételei alapján hónapok óta tízezrekre büntetik szabálytalan parkolásért, ám szabályosan csak a Hungária-gyűrűn kívül eső területeken lehet megállni. Na erre a helyzetre erősít majd a válság miatt csökkenő megrendelésszám és az amúgy is „savanyú” január, február...

- A tényleges és hatékony ellenőrzés a megfelelő szankcionálással sehol az országban nem megoldott. Hiánya a fővárosban érezhető leginkább. Más városokban ugyanis hamarabb elterjed, ha valaki svindlizik. Budapesten a sok kül- és belföldi utas szinte sohasem találkozik ismét az öt becsapó taxissal, akik a legtöbb kárt ennek ellenére nem az ilyen kuncsaftoknak, hanem jelentős többségben lévő, becsületesen dolgozó társuknak okozzák. Ennek ellenére például a fővárosban jogerősen

évek óta egyetlen engedélyt sem vontak vissza. Pedig a helyzet azért ennél ténylegesen sokkal rosszabb! Ám az a néhány ellenőrzés is, melyet kötelező penzumként a sokfajta hatóság élvegez, többnyire továbbra is a társaságokhoz tartozókra szorítkozik, akikkel szemben viszont időnként hallatlanul szigorúan lépnek fel. Például néhány esetben a nyugtaadás elmulasztását szinte provokálják, majd büntetik. De a különféle okmányok ellenőrzését is igen csak alaposan végzik azok, akik a pályaudvarokon kasszírozó fuvarosokat nagyívben elkerülik. Valahogy úgy látszik, hogy a bátorság egyszerűen elszáll a hatósági emberekből, ha a problémásabb helyek felé közelítenek. Ott nincs próbaút, nyugtaadás- vagy okmányellenőrzés. A panaszokba visszatérő helyszíniül szolgáló pályaudvarok, vagy frekventált idegenforgalmi helyek nem tartoznak

Mit mér a

Erre mondhatnánk azt is, hogy hülye egy kérdés, de manapság a transzferfuvarok, a „bárhonnan-bárhová egy áron” jellegű fuvarok és a szlovák taxik korában bánjunk óvatosan a jelzőkkel. Persze az eredeti célt mindenki tudja: a taxióra mérjen kilométerdíjat, ha pedig várakozunk, akkor percdíjat. Tegyen hozzá egy alapdíjat is, aztán ezt az egészet mutassa meg az utasnak: ennyit kell fizetnie. Ma már ez csak egy általános elvnek tekinthető, a valóság pedig sokszor köszönő viszonyban sincs az elvekkel.

A taxaméter alkalmazásának kötelezettségét a 24/1995. (XI.22.) PM rendelet szabályozta. Anélkül, hogy hosszas törvényszövegeket idézgetnénk, nézzük a lényegét - a taxiórának tudnia kell:

- Nyugtát kibocsátani
- Plombával lezárhatóknak lenni
- Összesítéseket készíteni és azokat göngyöltíteni
- Napi zárasokat csinálni, 24 óránként akár záraskényszerrel is
- Adómemóriája betelte vagy hibája esetén nem működni
- Legalább nyolc tarifa tárolására képesnek lenni (ezen belül alap, viteldíj és percdíj mutatására)
- Mérésügyi engedéllyel rendelkezni

Tehát az adóhatóság szempontjából a lényeg: a taxaméterbe egyszer már bekerült összegek onnan ne kerülhessenek ki, azt az adómemória beteltéig visszamenőlegesen is ki lehessen olvasni.

Igen ám, de egy szóval sem említi meg a rendelet azt, hogy ezt a minden tekintetben megfelelő taxamétert a taxisnak *használnia* is kellene. Mégpedig azért nem említi, mert az erre történő utalás a mellékletben szerepel:

„Nyugtaadási kötelezettségüknek csak pénztárgéppel, vagy taxaméterrel tehetnek eleget az alábbi adóalanyok, illetve üzletek: a) személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalanyok;...”

Persze lehetne tovább jogászodni, hogy

ORSZÁGOS TAXIS SZÖVETSÉG

1119 BUDAPEST, VAHOT U. 6.
TELEFON: 347-80-62 TELEFAX: 357-49-90
MOBIL: 06-70-38-38-000

Tárgy: taxi-személyszállítás a Margithídon a felújítási munkák alatt

1364 Budapest 4. Pf.1.
Budapest Főváros Önkormányzata
Városüzemeltetési és Vagyongazdálkodási
Főpolgármester-helyettes
Hagyó Miklós Úr

Tisztelt Hagyó Miklós Úr!

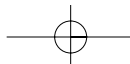
A Margithíd közeljövőben történő felújítási munkái alatti időszakban, amennyiben Budapest Főváros Önkormányzata a BKV autóbuszainak engedélyezi a hídon történő áthaladást, úgy kérem Önt, hogy a személytaxiknak is biztosítsa ezt a jogosultságot.

Hosszú évek óta a fővárosi tömegközlekedés kiegészítő résztvevője a személytaxi. Közfeladatot ellátó szolgáltatóként kérjük, hogy a felújítási időszak alatt utasaink érdekeit is vegyük figyelembe.

A további együttműködés reményében,
Tisztelettel

Metál Zoltán
elnök

2008. november 30.





az ellenőrök kedvenc helyei közé. Sőt, ezeket még a rendőr is nagy ívben elkerüli, mert ugye jobb a békesség, meg aztán van család, feleség, örizetlenül parkoló saját autó...

Az ellenőrök szeme szinte ijesztően nagyra tágul a csodálkozástól, ha olyanról hallanak, hogy bizonyos csoportok plusz pénzt kérnek az egyébként hivatalos – már egyszer kifizetett – taxiállomások használatától, melyért viszont védelmet is biztosítanak a „betolakodókkal” szemben. Ilyet az egyébként hivatali munkaidőben – kizárólag hétköznap, 08–17-ig – tevékenykedő ellenőrök nem tapasztalnak. Hogy a taxis 365 napra és annak mind a 24 órájára fizeti a taxiállomás-használati díjat? Ha valaki azt hinné, hogy a kis magyar abszurd itt befejeződik, téved. A hab a tortán a fehér rendszámmal, mindenféle engedély nélküli, civil autóval történő szállítás. Aki

Magyarországon így végez személyszállítást, annak szinte esélye sincs a lebukásra. A rendőr közúti ellenőrzésnél csak az autóra vonatkozó adatokat, okmányokat nézheti. Igazoltathatja akár a bent ülőket is, ám azt nem kérdezheti meg, hogy miért pont abban az autóban ülnek. A közlekedési hatóság e tekintetben szóba sem jöhet, ugyanis ők nem is igazoltathatnak. Így aztán aki fehér rendszámmal szállítja utasait temetésre, esküvőre, vagy vidékre, külföldre, annak se adó, se taxióra, se nyugta, se számla, se műszaki vizsga, hogy csak az előnyök egy részét említsük. Az előző számunkban fényképet is közöltünk a szlovák rendszámmal Magyarországon dolgozó taxisoról. Hát enyhén szólva ebből sem lett botrány. A folytatás e számban olvasható, de nincs Happy End...

– Ami a tarifákat illeti, az ország nagy ré-

szén nincs hatósági ár, sem fix, sem maximum. Ebből azonban nem az következik, hogy az ilyen városokban dolgozó kollégák tisztességesen megélhetnek bevételeikből. Gondoljunk csak azokra a helyekre, ahol a taxisorok saját maguk vezették be „a településen belül bárholnan bárhová egy (alacsony) összegért” tarifát. Mondhatnánk úgy is, hogy a taxióra kiiktatásával fuvaroznak, mert ugye ez egy MÉRŐESZKÖZ, ami alap- kilométer- és percdíjat MÉR addig, amíg a fuvar véget nem ér. Ez a problémakör megérne egy külön elemzést is, ám kit érdekel? *(Lásd a „Mit mér a taxióra” című cikkünket!)*

Az idősebb fővárosi kollégák nosztalgiaival emlékeznek vissza azokra a boldog békeidőkre, amikor a rendelésre induló taxis azonnal „lecsapta” az órát, vagyis a fuvar a címfelvéttelkor kezdődött. Ennek visszaállítása – mértékétől

taxióra?

van-e a taxisnak egyáltalán nyugtaadási kötelezettsége, de hát ugyis mindannyian tudjuk, hogy van (ezt az áfatörvény szabályozza, amely – mielőtt még kötözködni kezdenél – az alanyi áfamentesekre is vonatkozik). Ezért aztán a kérdéseknek ez a része, mármint hogy kell-e nyugtát adni, és hogy csak a taxaméterrel szabad nyugtát adni, megválaszoltak tekinthető.

Térjünk át inkább arra, hogy mit kell mérnie a taxaméternek. Néhány évvel ezelőtt egyes taxis szervezetek hosszadalmas vitába keveredtek az akkor még létező Országos Mérésügyi Hivatallal, hogy mi számít mérőeszköznek, és mi nem. A Hivatal álláspontja ugyanis úgy hangzott, hogy ha egy taxaméteren csak az alapdíjak vannak feltüntetve, a viteldíj és a percdíj pedig egységesen nulla, akkor az nem mérőeszköz, hanem csak egy tarifakiírás, amihez nem szükséges hitelesített eszköz, elég egy darab papír is. Nem is hitelesítették annak idején az ilyen taxiórákat (a reptéri taxisorok próbálkoztak ezzel a megoldással egy időben a zóna-tarifák feltüntetésére céljából...)

Aztán eltelt néhány év, az Országos Mérésügyi Hivatal eltűnt, illetve átalakult (a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal Metrológiai Főosztálya vette át az OMH szakfeladatait), a kérdés azonban ismét felmerült, ezúttal a transzfer fuvarok kapcsán: hogy kezeljük ezt a fix megállapodásos kérdést a taxaméterrel? A választ APEH állásfoglalásban kapta meg a szakma. Az adóhivatal ugyanis 2006. december 29-én közleményben szabályozta a transzfer fuvarok, vagyis APEH megfogalmazásában „fixösszegű személytaxi-szolgáltatás” taxiórával történő bizonylatolását.

„A személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalanyok az áfatörvény 70. § (1) bekezdése szerinti nyugtaadási kötelezettségüknek kizárólag taxaméterrel tehetnek eleget, kikapcsolt készülékkel fuvar nem teljesíthető.

A taxaméter nemcsak mérőeszköz, amely a

teljesített fuvar mérésére szolgál, hanem egyben a bevétel regisztrálására is szolgál.

Az adóalany által fizetendő adó alapja a teljesítés ellenértéke. Fix összegű személytaxi-szolgáltatásnál ez az ellenérték a személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalany által biztosított fuvarok esetén az utastól kérhető fix ár.

Fix tarifás fuvar lebonyolítására – amennyiben a taxaméterben tárolt tarifahelyek használata mellett a fix összeg nem hozható ki, a taxis akkor vállalkozhat – ha a taxaméterében van egy ún. „0” alapdíj, „1” útdíj, „0” időtarifa felépítésű tarifahely.

Fix összegű fuvar esetén a normál tarifa használata során, ha eléri a meghatározott fix összeget, akkor átkapcsol erre a speciális tarifahelyre, és ezáltal biztosítható, hogy a fizetés olyan taxaméter által kibocsátott, és az adómemóriában regisztrált bevételt igazoló nyugta alapján történjen, amely a fuvar valós ellenértékét rögzíti.

A jelenleg forgalomban lévő taxaméterek mindegyike beállítható a speciális tarifára, amelyet az arra feljogosított szerviz végezhet el.

A fix összegű személytaxi-szolgáltatás bizonylatolása során nem fordulhat elő az az eset, amikor is a taxaméter nem azt az összeget mutatja, amennyibe a fuvar került.

Amennyiben a fix díjas szolgáltatásról az utas számlát kér, azt a taxaméter által is mutatott fix díjról kell kiállítania a személytaxi-szolgáltatást végző adóalanyoknak.”

Na! Hol itt a probléma? – kérdezhetnéd. Egyértelmű, pontos és kerek utasítás. Igen ám, de néhány hónappal korábban ugyanennek az adóhivatalnak a hivatalos lapja, az Adó és Ellenőrzési Értesítő XVIII. évf. 2006. január 23-i száma a taxaméterek technikai feltételeiről a következőt írta:

„1.3. A taxaméternek legalább négy tarifa (ezen belül alapdíj, útdíj, várakozási díj) egyidejű tárolására és egymás utáni használatára kell alkalmasnak lennie. A három díj (alap, út, várakozási) egy tarifán belüli 0-ra, vagy az utast megtevésztő, ésszerűtlenül alacsony értékre való beállítása és használata tilos. A taxaméter kijelzőjén elkülönítetten és folyamatosan láthatóvá kell tenni, hogy a díjmérés melyik tarifával tör-

ténik. A viteldíj kijelzése minimum 5 számjeggyel történjen.”

Na most azon sokáig lehetne vitázni, hogy mi nevezhető ésszerűtlenül alacsony tarifának (egyesek szerint a 240 Ft/km is az...) abban azonban biztosan megegyezhetünk, hogy az 1 Ft/km ide tartozik. Van tehát két, egymásnak finoman szólva is ellentmondó hivatalos megfogalmazás, és van egy mérőeszköz, amiről csak annyit tudunk, hogy használata kötelező, továbbá valamit mérnie (és tárolnia) kell. Ezért aztán a jogszabályokból és a különféle állásfoglalásokból csak egy dolog hámozható ki nagy bizonyossággal és a megfogalmazás végtelen leegyszerűsítésével: **a taxis összes bevételének a taxiórában benne kell lennie.** Punktum! Minden más csak mellébeszélés...

A taxaméterek használata kapcsán évek óta visszatérő kérdés, hogy mi legyen a borralalóval, mi legyen azzal, ha a számlán magasabb összeg szerepel, mint a hozzá csatolt nyugtán. Változatlanul azt kell mondanunk, hogy erre a helyzetre pillanatnyilag **NINCS** jó, minden igényt kielégítő megoldás. Mindenesetre, ha a számla magasabb összegről szól, mint ami a taxaméterben szerepel, akkor könyvelésünkben feltétlenül szerepeltessük egyéb bevételként a különbözetet, mert így, ha az eljárás nem is egészen szabályos, legalább a bevétel eltitkolásával nem lehetünk megvádolva. Az igazi és megnyugtató helyzet azonban feltétlenül az, ha a számlán és a hozzá csatolt nyugtán azonos forintra összeg szerepel...

Izmail házasodna, de nagy dilemmában van, felkeresi a bölcs rabbit:

– **Rabbi! Házasodni akarok, de nagyon tanácstalan vagyok. Mondd, mit tegyek: vegyek el egy bomba jó nőt, aki egész életében meg fog csalni füvel-fával, vagy pedig egy rusnyát. Ez esetben tudom, hogy csak az enyém lesz örökre. – Mire a rabbi:**

– **Nem jól teszed fel a kérdést, fiam. Mondd, mi a jobb: megosztani egy tortát a barátiddal, vagy megenni egy kalap trágyát egyedül?**



ORSZÁGOS TAXIS SZÖVETSÉG

1119 BUDAPEST, VAHOT U. 6.
TELEFON: 347-80-62 TELEFAX: 357-49-90
MOBIL: 06-70-38-38-000

Tárgy: taxi-szolgáltatási problémák a Belvárosban

Belváros-Lipótváros Önkormányzata
1051 Budapest, Erzsébet tér 4.

Rogán Antal Polgármester Úr

Tisztelt Polgármester Úr!

A budapesti személytaxisok, ill. a fuvarszervező cégek naponta és folyamatosan kerülnek kapcsolatba az utasokkal (megrendelőikkel) a Belváros teljes területén.

Megrendelőik túlnyomó része a Belváros területén az ott lakók, oda vagy onnan utazni kívánó cégek, intézmények, bankok, stb. dolgozói és üzleti partnerei, vendégei. Statisztikailag kimutatható, hogy egy-egy fuvarszervező társaság napi forgalma a belvárosi rendelésszámot figyelembe véve általában eléri a teljes budapesti fuvarszám 25-30%-át.

A Fővárosi Közgyűlés több mint 8 éve hatályba lévő rendelete ugyan szabályozza a taxik várakozóhelyeinek (helyi önkormányzatokkal együttműködve) megfelelő számú kialakítását, de sajnos a lassan egy évtizede

húzódó időszakban sem tudott annyi taxiállomást biztosítani a Droszt Kht., amennyi kiszolgálná a kulturált és szervezett formában várakozó és parkoló taxik elhelyezését.

Az utóbbi hónapokban sajnálattal tapasztaljuk, hogy rendre büntetik a rendőrök és a közterület-felügyelők azokat a taxisokat, akik éppen utas ki- és beszállás miatt, valamint utasukra várakozva, a Bank Center, Szabadság tér, kiemelt hotelek környékén megállnak.

Tudjuk, hogy sok autós rendszerint sérti a parkolási rendet, figyelmen kívül hagyja a KRESZ szabályait.

Nem kérünk különleges bánásmódot, de szeretnénk a megrendelőinket a lehető leggyorsabban kiszolgálni, ezért kérjük, hogy egy minimális toleranciát biztosítson a Hivatal, a Közterület-felügyeleten, valamint a belvárosi rendőrkapitányságon keresztül a Belvárosban közfeladatot ellátó taxisainknak.

A további együttműködés reményében,
Tisztelettel

Metál Zoltán
elnök

2008. november 30.

függetlenül - indokolt és ésszerű döntés lenne. Ebbe a főváros sem tudna belekötni, mert a tarifamaximálásnak a kiállási díj nem része. Ismételt bevezetése viszont lehetetlen, mert amennyiben bármelyik társaság egyedül megpróbálná, azonnal elvesztené megrendelői nagyobb részét, napok alatt

tönkremenne. Amennyiben mindenki egyszerre „találná ki” ezt a megoldást, az sértene a versenyjogot, és a közösen bevezetett kiállási díj felszámolását a Gazdasági Versenyhivatal meg fogja akadályozni, mert ez a feladata. A tarifagondokat a szakma képviselői évek óta próbálják a mindenkori ille-

tékesekkel megoldatni, sikertelenül. Jövőre lesz a kilencedik éve, hogy a főváros - ígérete ellenére - befagyasztotta a taxitarifákat, a maximálás ürügyén. Bár e tekintetben vannak problémák a mi térfelünkön is. Talán indulásként mindenki nézze meg a saját tarifatábláját, és tegye fel önmagának a kérdést: minden tarifa esetén elérte már a maximumot, vagy sem? A társaságok pedig jól ismerik saját fuvarszervezési gyakorlatukat. Vajon náluk mindenki a lehetséges maximumot írja bele az ajánlatába, vagy esetleg ennél egy kicsit alacsonyabb díjat, csökkentve ezzel a fuvaroztató kiadásait? Gondolom e kérdésben a szakma is önvizsgálatra kényszerülhet...

Végezetül nézzük a problémákat kicsit más szempontból is. A közlekedésnek - melynek önálló minisztériuma sincs - november végén még minisztere sem volt. Ma már van, ez tény. Ám a rosszmájúak szerint ez a valamivel több, mint egy hónap átmenet fel sem tűnt senkinek. Régen volt az, amikor a különféle taxis szakmai képviselvek leülhettek egy főosztályvezetővel, aki ismerte problémáikat, a vonatkozó jogszabályokat, és a lehetséges megoldásokban is segített, amennyire tudott. Ez a múlt. Ma már a vezetők kiválasztásának más szempontjai vannak...

Pedig a megoldást csak az alapoktól lehetne kezdeni. Legelőször az Önkormányzati Törvényt kellene módosítani úgy, hogy a taxiközlekedés szabályozását a helyi önkormányzat kötelező feladatává kellene tenni, vagyis kivenni a sokféle ágazatért felelős minisztérium kezéből. Ennek oka,

hogy Európában mindenütt helyi közlekedésnek tekintik a taxit, melyet városi, vagy tartományi szinten szabályoznak. Vagyis nem a fővárosban lévő minisztérium szabályozná országosan a (helyi) tarifát, (helyi) létszámot, (helyi) drostokat, hanem az adott település választott önkormányzata. Ahogy az iskolákat, orvosi ellátást, vagy a (helyi) tömegközlekedést. Ők ismerik legjobban a települési igényeket. Ha rosszul döntenek, rajtuk könnyebb számon kérni - például a szavazáskor - mint egy távoli személytelen minisztériumi főosztályon. Ám egy ilyen változtatásra semmi esély, mert az adott törvény módosításához kétharmados parlamenti többség kellene. 2008-ban pedig ennél jóval komolyabb ügyekben is lehetetlen igénynek látszik az ilyen politikai többség összekovácsolása. Arról már nem beszélve, hogy az önkormányzatoknak a taxikérdés kötelező kezelése egyáltalán nem jelenti vágyaik netovábbját. Márpedig ez megfelelő alap lenne a továbbiakhoz. Ne felejtjük: Tiborc abban a szerencsés helyzetben volt, hogy Bánk bán a panaszát meghallgatta. Sőt intézkedett is. Igaz, ebbe viszont az idegenszívű Gertrudis behalt...

Berkó

Erről írt a *Taxisok Világa* 10 évvel ezelőtt, 1998 decemberében

10 éve történt

Évzáró gondolatok

Ezzel a nem túl frappáns címmel jelent meg vezércikk a Taxisok Világa 1998. decemberi számában. Bár a cím valóban kissé sablonos, a cikkben foglalt gondolatok figyelemreméltóak, és ma is érvényes tanulságokat hordoznak.

Panaszkodtak a taxisok (ma is ezt teszik...). Valami nem jó, nagyon nem jó. A körülmények egyre rosszabbak, a fuvar, és ezáltal a bevétel egyre kevesebb, sok a bürokrácia, a követelmények meg egyre nagyobbak. Miért nem tesznek valamit az illetékesek, hogy javuljon a helyzet? Nos, már tíz éve is leírtam, és ehhez a véleményemhez ma is tartom magam: ne várjuk mástól helyzetünk javulását. Az ún. „illetékesek”, a törvényhozás és az önkormányzat, a külön-

böző hatóságok nem fognak rajtunk segíteni. Ma még inkább érvényes a tíz évvel ezelőtti megállapítás: mindenkinek a saját zsebe, a saját boldogulása a legfontosabb. Az önzetlenek, a másokon érdek nélkül segítők kiveszni látszanak. Senki sem fog segíteni rajtunk, ha mi nem segítünk magunkon.

Lassabban!

1998-ban már az országos napilapok is foglalkoztak azzal a témával, hogy a taxisok eszeveszetten száguldoztak a megrendelések helyszínére, néha stop-táblát, tilos jelzést is figyelmen kívül hagyva, hogy azután megérkezve békésen várakozzanak az utasra 5-10 percig. A nagyközönség nem értette, hogy mi ebben a logika, mi azonban tudjuk: siet-

ség oka az, hogy kettő-három perccel adta ki a diszpécser a címeket, mert olyan sok volt a jelentkező, hogy más módon nem lehetett igazságot tenni, no meg a technika sem bírta el sokszor az „összenyomáskat”. Ma már más a helyzet. Ugyan még mindig vannak kétperces címek, csak az elképesztő forgalom miatt száguldozni már nem nagyon lehet...

Nem vicc!

Ez a rovat ugyan nem a humor helye, de azért engedjék meg egy visszaemlékezést e témában is: Mit csinál a taxis, ha egy nagyobb tömeg utast lát várakozni a taxiállomáson? Új szemüveget csináltat, mert összetévesztette a drostot a villamosmegállóval... **olí**



Következmények nélkül

Szlovák feketemunka Komáromban

Legutóbbi számunkban fényképes anyagot közöltünk arról, hogy a magyarországi Komáromban szlovák rendszámú taxikkal dolgoznak szlovák állampolgárok. Következmények nélkül. A helyzet nem változott, csak a számuk nőtt az idegen fuvarosoknak. Hogy az illetékesek tudnak a törvénytársokról, az az alábbi levelezésből kiderül. Valamint az is világossá válik, hogy amiért a fejlett Nyugaton azonnal elkoboznák a törvénytárs eszközét – ez esetben a taxit – és a feketemunkást még dutyiba is zárnák, azért nálunk csak a fennálló helyzet szemmel való észrevételezése jár. (Lásd a Nemzeti Közlekedési Hatóság alább közölt levelét.) Súlyos pénzbüntetés, kitiltás stb. nem. Ha viszont a magyar taxiból hiányzik a tarifábla, vagy valamelyik „nagyfontos” irat, azért szigorú büntetést szabnak ki. A magyar hatóságok a magyar taxira. A szlovákok meg kaszálnak, nem adóznak és egyben munkanélkülivé teszik a hazai adófizetőt. Ha valaki ezt érti, kérem magyarázza el nekem is. Íme az egyik érintett ezzel kapcsolatos levelezése a helyi taxisközösség érdekében. A nevet és lakcímet mi tüntettük el, mert már megfenyegették a szlovákok kollégánkat, hogy még a végén baj éri. Hát itt tartunk. Már a magyar oldalon is fenyegetőznek, természetesen következmények nélkül. Úgy látszik, ezt is tehetik...

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
Közép-dunántúli Regionális Igazgatósága
X.Y.

Tárgy: közérdekű bejelentés kivizsgálása

Ikt.szám: KD/IG/32/0/2008.

Város

Utca, hsz.

Irányítószám

Tisztelt X.Y. Úr!

Bejelentését – a szlovák honosságú PT taxi vállalkozás magyarországi fuvarvállalásaival kapcsolatban – kivizsgáltuk.

Az ellenőrzés során megállapítottuk, hogy bejelentése megalapozott volt. Hatóságunk a szükséges intézkedést megtette, az eljárás folyamatban van.

Tatabánya, 2008. november 25.

Üdvözlettel:

Agócs István, igazgató

Komárom Város Önkormányzat Jegyző

2900 Komárom, Szabadság tér 1.

Tel. 34/541-300, Fax. 34/541-348,

e.mail: jegyzo@komarom.hu

Ügyiratszám: 19743-3/2008.

Ügyintéző: Vödrösné

Tel.: 34/541-329

E.mail: fogyasztov@komarom.hu

Tárgy: áttétel

X.Y

Város, utca, házszám

Tisztelt Cím!

Komárom Város Önkormányzat Jegyzőjéhez küldött 2008. november 07-én kelt panaszát, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL.



Törvény 22.§ /2/ bekezdése alapján megküldtem a NKH Közép-dunántúli Regionális Igazgatóság KEM-i Kirendeltség Közlekedési Felügyeletéhez további ügyintézésre, hatáskör hiánya miatt.

Komárom, 2008. november 24.

A jegyző hatáskörében eljárva.

Dr. Szeidl Bernadett

Aljegyző

Komárom Város Polgármesterei

Hivatal, Aljegyző



Középdunántúli Regionális közigazgatási Hivatal
Fogyasztóvédelmi Főfelügyelősége
Tárgy: Bejelentés
2800 Tatabánya
Fő tér 4.

Tisztelt Cím!

A szlovákiai honosságú PT TAXI Társaság engedély nélkül végez Magyarországon fuvarozási tevékenységet. Folyamatosan hirdeti magát Dél-Komárom területén újságban és a Kék-Duna Rádióban.

Mivel sem taxivállalkozói, taxivezetői idegenforgalmi, taxi etikai és sárga rendszámmal nem rendelkeznek, így Magyarország területén a jogszabály tiltja a munkavállalásukat. Kérem szíveskedjenek intézkedni abban, hogy a szlovákiai PT TAXI Társaság fuvartevékenységei Magyarország területén véglegesen megszűnjenek!

Mellékelten csatolom a KOMFRONT újságban megjelent hirdetés másolatát, a Kék-Duna Rádióban 2008. november 27-én elhangzott reklámjuk hangfelvételét, továbbá a fuvarvállalás tevékenységükről készített videofelv-

Szlovák gyerek hazaviszi a bizonyítványát. Apja megnézi majd így szól:

– Matek, fizika: kettes. Hát nem vagy jó reál tantárgyakból, de hát én sem voltam.

– Testnevelés, technika: kettes. Kis problémád van a kézügyességeddel és mozgásoddal, ez is érthető.

– Történelem: kettes. De hát hogy nem vagy képes az a kurva két oldalt megtanulni?



telt és képeket, melyek a komáromi TESCO Áruház és a vasútállomás előtt készültek. A késő délutáni és esti órákban folyamatosan 2-5 taxi jelenléte látható, világító lámpával (feketemun-ka) a TESCO bejáratánál. Mivel nincs magyarországi engedélyük, így adózás sincs.

Várom intézkedésüket az ügyvel kapcsolatban.

Komárom, 2008. december 1.

Tisztelettel: X.Y.
Taxi, és személyszállító vállalkozó

Nemzeti Közlekedési Hatóság
Agócs István Igazgató Úr!
2800 Tatabánya
Táncsics M. u. 1/d.

Tisztelt Igazgató Úr!

A KD/IG632/2008. iktatószámú levelét megkaptam, intézkedését megköszönöm. Közölni szeretném, hogy a szlovák honosságú PT TAXI Társaság egyre nagyobb intenzitással folytatja a Magyarországon történő fuvarvállalásait. Most már a délutáni és esti órákban 2-5 autóból készenlétiük van a komáromi TESCO-nál.

November 27-én minden órában a Kék-Duna rádió folyamatosan adta le a reklámban a PT TAXI Társaság Dél-Komáromba történő fuvarvállalásait.

A KOMFRONT helyi lap november 28-i számában ismételtelen megjelentették hirdetésüket, melyben továbbra is a Komárom területére szóló fuvarvállalásukat reklámoztatják.

Kérem szíveskedjen intézkedni, hogy a PT TAXI Társaság Magyarországról kiltásra kerüljön, mivel veszélyeztetik a magyarországi taxisok megélhetését és munkavállalását.

Remélem, hogy bejelentésem számomra és a többi taxis vállalkozó számára is kedvező eredménnyel zárul, és a PT TAXI Társaság véglegesen ki lesz tiltva Magyarországi területéről.

Mellékelten csatolom a KOMFRONT 2008. november 28-án megjelenő számát, valamint a Kék-Duna rádióban 2008. november 27-én elhangzott reklám hangfelvételét lemezen és a képeket, melyek a TESCO és a vasútállomás területén készültek. Egyben közölni szeretném, hogy 2008 december 7-10 között várható a legtöbb fuvarvállalásuk, mivel a Nokia gyár akkor fizeti ki a dolgozók bérét.

Várom szíves intézkedésüket!

Komárom, 2008. december 1.

Tisztelettel: X.Y.
Taxi- és személyszállító vállalkozó

Havi aforizma

Mi magunk legyünk az a változás, melyet látni szeretnénk a világban!

Gandhi

Kérdeztük az adóhivatalt

Tisztelt Sajtóosztály!

A Taxisok Világa című szakmai lap újságírójaként fordulok ismét Önökhöz kérdéseimmel. Legutóbbi kérdéseinkre gyors és konkrét választ kaptunk, amit itt szeretnék megköszönni.

Ezúttal a nyugdíj melletti egyéni vállalkozók (kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozók) számára fontos kérdésekben kerestem meg Önöket.

Öregszik a szakma. A taxis vállalkozók között egyre több a nyugdíj mellett vállalkozó, mert alacsony nyugdíjából megélni nem tudván, vállalkozását folytatni kénytelen. A nyugdíj mellett taxizók túlnyomó részének bevétele és jövedelme szinte csak jelképesnek mondható, ezért is érintette őket súlyosan a 2008-ban bevezetett fix összegű egészségbiztosítási szolgáltatási járulék bevezetése. A legtöbbször alacsony összegű nyugdíjjal és emellett minimális vállalkozói jövedelemmel rendelkező embereknek néha még a 4350 Ft-os havi járulék kifizetése is gondot okoz. Többen fordultak azzal a kérdéssel szerkesztőségünkhöz, hogy van-e olyan helyzet, amikor ezt a járulékot nem kell fizetniük.

Az 1997 évi LXXX. törvény (Tbj.), ill. az e törvény végrehajtásáról szóló 195/1997. (XI.5.) Korm. rendelet 9.§(2) bekezdése úgy szól, hogy „Nem fizet egészségügyi szolgáltatási járulékot a kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó, a kiegészítő tevékenységet folytató társas vállalkozó után a társas vállalkozás arra az időtartamra, amely alatt a vállalkozó keresőképtelen, gyermekgondozási segélyben részesül, fogvatartott vagy – ügyvédként, szabadalmi ügyvivőként, közjegyzőként – kamarai tagságát szünetelteti.”

Szakmánkban dolgozókat a vastagon kiemelt szövegrész érinti. A keresőképtelenség fogalmát az 1997. évi LXXXIII. törvény (Ebtv) 44. §-ban találtuk meg, amely szerint „Keresőképtelen, a) aki betegsége miatt munkáját nem tudja ellátni;...”

Kérdéseink ezzel kapcsolatban a következők:

a) Az a nyugdíj melletti vállalkozó, aki súlyos betegség, kórházi kezelés, vagy más ok miatt időlegesen keresőképtelen – akár több hónapra keresztül – ám felépülése után folytatni kívánja vállalkozását, mentesülhet-e keresőképtelensége időtartama alatt az egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése alól, és ha igen, ezt milyen módon kell igazolnia, továbbá feltüntetnie adó ill. járulékevallásában?

b.) Van-e mód méltányosságból engedélyezni a kiegészítő tevékenységű egyéni vállalkozó részére az egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése alóli felmentést indokolt esetben? (Egy konkrét példa, ami legutóbb felmerült: a vállalkozó súlyosan beteg, magatehetetlen rokonát ápolta több hónapra keresztül lakásában, aki állapotánál fogva gyakorlatilag 24 órás felügyeletet igényelt.) A méltányossági kérelemmel mely szervhez és milyen módon kell fordulni?

A másik témakör a nyugdíjas vállalkozók közül az ún. rokkantnyugdíjasokat, leszázalékoltakat érinti. Közülük is sokan – megélhetésük biztosítása okán – rákényszerülnek, hogy vállalkozásukat folytassák. Tudomásunk szerint a közelmúltban változott az egészségromlás százalékos mértékéről szóló jogszabály. Az eddigi 50, ill. 67 százalékos szint változott 50-79 és 79 feletti mértékre. Ezzel kapcsolatos kérdésünk a következő: Befolyásolja-e az egészségromlás százalékos szintje a vállalkozó jogállását, vagyis van-e olyan meghatározás, hogy bizonyos százalékig még főállású, e felett pedig már kiegészítő tevékenységet végzőnek minősül a vállalkozó. Az ezzel kapcsolatos telefonos érdeklődésünkre nem kaptunk egyértelmű választ, illetve úgy is fogalmazhatok, hogy két megkérdezett hatóság e témában egymásnak homlokegyenest ellentmondó tájékoztatást adott...

Válaszukat szakmai lapunkban, a Taxisok Világa magazinban a kollégák tájékoztatása érdekében kívánjuk megjelentetni. A következő szám lapzártája december 4-én lesz, ezért köszönettel vennénk, ha a választ eddig az időpontig megkaphatnánk.

Tisztelettel:

Nagy Zoltán
újságíró
Taxisok Világa
30/989-4279

A válasz ismét imponáló gyorsasággal érkezett:

1.) A társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló 1997. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: Tbj.) 37. § (1) bekezdése szerint a kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó havi 4350 forint összegű egészségügyi szolgáltatási járulékot, 9,5 százalék mértékű nyugdíjjárulékot fizet. A nyugdíjjárulék alapja az e tevékenységből származó vállalkozói kivét, átalányadózó esetén az átalányadó alapját képező jövedelem.

A kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó a nyugdíjjárulékot legfeljebb a járulékfizetési felső határig fizeti meg.

A Tbj. végrehajtására kiadott 195/1997. (XI. 5.) kormányrendelet 9. § (2) bekezdése értelmében nem fizet egészségügyi szolgáltatási járulékot a kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó arra az időtartamra, amely alatt a vállalkozó keresőképtelen, gyermekgondozási segélyben részesül, fogvatartott vagy – ügyvédként, szabadalmi ügyvivőként, közjegyzőként – kamarai tagságát szünetelteti.

A keresőképtelenség tényét (időtartamát) az orvos által kiadott, a keresőképtelenség és keresőképesség orvosi elbírálásáról és annak ellenőrzéséről szóló 102/1995. (VIII. 25.) kormányrendelet 10. §-ában meghatározott formanyomtatvánnyal lehet igazolni, amelynek tartama alatt mentesül a vállalkozó az egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése alól.



Az orvosi igazolást a vállalkozó köteles megőrizni, mert egy esetleges ellenőrzés során ezzel tudja bizonyítani, hogy miért nem fizetett egészségügyi szolgáltatási járulékot.

A kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó az „53-as” bevallásban számol el az egészségügyi szolgáltatási járulék összegével.

Az egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése alól mentesítés méltányosságból nem kérhető, mivel jogszabály nem ad rá lehetőséget.

2.) A Tbj. 4. § e) pontja határozza meg, hogy ki minősül kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozónak. Ide tartozik az az egyéni vállalkozó, aki vállalkozói tevékenységet saját jogú nyugdíjasként folytat, továbbá az az özevegyi nyugdíjban részesülő személy, aki a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt betöltötte.

Saját jogú nyugdíjas többek között az a természetes személy, aki a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló törvény alkalmazásával például rokkantsági, bal- eseti rokkantsági nyugdíjban, rehabilitációs járadékban részesül.

Azt a vállalkozót, aki jelenleg például rokkantsági nyugdíjban részesül, és mellette vállalkozói tevékenységet folytat, mindaddig saját jogú nyugdíjasnak kell tekinteni (járulékfizetés szempontjából pedig kiegészítő tevékenységet folytatónak), ameddig a nyugdíjbiztosítási szerv egy esetleges felülvizsgálat eredményeként meg nem szünteti a nyugdíj folyósítását.

E témával (nyugdíjak folyósítása, nyugdíj melletti munkavállalás) kapcsolatosan javasoljuk megkeresni a területileg illetékes Regionális Nyugdíjbiztosítási Igazgatóságot.

Az áttekinthetőség kedvéért a sok rendeleti hivatkozás közül vastag betűkkel emeltem ki a lényegyet. Ami tehát még rövidebben: igen, a nyugdíjas vállalkozó mentesül a 4350 Ft-os egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése alól, arra az időszakra, amikor igazoltan keresőképtelen, egyéb indokkal azonban ez a mentesség nem adható meg.

A rokkantnyugdíj melletti vállalkozó pedig az egészségkárosodás százalékos mértékétől függetlenül kiegészítő tevékenységet folytatónak minősül.

Köszönjük a hatóság gyors és kimerítő válaszait.

Nagy Zoltán

Idősebb Fradi-szurkoló készülődik az esti meccsre. A felsége nézi, amint férje csupa zöld-fehérbe öltözik. Egyszer csak megszólal: – Apukám, ahogy elnézlek, te jobban szereted a Fradit, mint engem. – Anyukám, ahogy elnézlek, lassan már az Újpestet is!

Pályaudvari beszélgetés: – A feleségedet várod? – Nem várom... jön.

Szavazott a közgyűlés

ÚJ elnök a TFTSZ élén

Tamás Miklóst november végén választotta a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége elnökévé. Az új vezetőt e rövid beszélgetésben terveiről kérdeztük úgy, hogy egy részletesebb, a szakmai kérdéseket alaposabban kiemelő riportra januárban kerül majd sor.

• Miért volt szükség az elnökválasztásra?

• Előző elnökünk – Surányi Attila – megvált a GX6 Taxitól, így a TFTSZ elnöki posztja is megüresedett. A hírt ez a lap is közölte, részleteivel nem feladatomban foglalkozni. A TFTSZ november végi közgyűlése a poszt betöltésére – egyéves időtartamra – engem választott meg.

• Milyen terveid vannak a jövőre nézve?

• Ahogy az a bevezetőben is szerepel, részletes elképzeléseimről a következő lapszámomban beszélgetünk, de röviden, tájékoztatásul említenék néhány dolgot. Alapvetően a feladataink meghatározottak. Ugyanis 2 évvel ezelőtt – megalakulásunkkor – nagyon körültekintő és alapos terveket dolgoztunk ki erre vonatkozólag is. Ezek a célok azóta alapszabályunk részét képezik. Elnökváltáskor jól hangzó, magasztos tervekkel szokás indítani. Ez most teljesen felesleges, hiszen annak idején tökéletesen körbeírtuk feladatainkat. Ami talán újdonságként hathat: szeretném elérni, hogy ezeket a terveket valósítsuk is meg. Elsősorban arra a négy alapproblémára gondolok, ami a szakmát évtizedek óta gátozza a normális működésében. Talán már unalmasnak hat a tarifa, létszám, droszt és ellenőrzés kérdésének felvetése, de azért sajnos valós, hogy egyre égetőbb gondot okoz a megoldatlanságuk. Szeretném elérni, hogy a TFTSZ létezéséről adjunk tájékoztatást a taxisoknak is. Érezzék, hogy vagyunk. Értjük is! E mellett a szakma iránt érdeklődőknek is elegendő és megfelelő minőségű információval kell szolgálnunk. Legfontosabbnak tartom ezért az internetes honlapunk beindítását. Ennek folyamatos működtetésével elérhetővé

tehetjük az eddigi eredményeinket, olvashatókká válhatnak kérelmeink, leveleink. Így az érdeklődők naprakész információkkal rendelkezhetnek. A magántaxizás 25 éves évfordulóját – úgy érzem – méltóképpen ünnepeltem meg a Szövetség. Erről az írásos anyagok és



Tamás Miklós: – A kitűzhető célok jó része alapszabályunk részét képezi

a fényképek szintén felkerülhetnek majd ide. Lehetőség lenne a napi aktualitások és a felmerülő problémák kifejtésére. Például ilyen lehet a napokban bejelentett cégautó-adó problémaköre, vagy a Margithíd lezárásával kapcsolatos levelezéseink megjelentetése. Ez utóbbiról ma még nem derül ki, hogy a taxikra vonatkozik-e, vagy sem? Reméljük, nem, de hivatalosan is megkeressük az illetékeseket, komolyan gondolták-e, hogy a kivételek között ez a szolgáltatás nem szerepel? Úgy érzem, tennivaló van bőven. A közeljövőben megpróbálunk a TFTSZ-en keresztül ezek közül minél többet megvalósítani.

• Sok sikert a munkához!

BK

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2670 Ft**, az egyéves **5340 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!



A téli gumi használata nem kereskedelmi fogás

Van ahol ajánlott, van ahol kötelező

Beköszöntött a tél, volt egy kis hó, és a ránk – magyarokra – jellemző kapkodás a gumisnál, hogy felrakjuk a téli papucsot. Ehhez azonban vártuk az égi jelet, mert mi még mindig hitetlenkedve fogadjuk a tőlünk nyugatabbra is elfogadott tézist a téli gumi használatának szükségességéről. Hó nélkül nálunk nincs tél. Magazinunkban most a különösen ajánlott és elkerülendő gumikon túl, arról is számot adunk, kontinensünkön hol kötelező a téli abroncs és a hólánc használata.

Magamfajta autós azzal kezdi a gumivásárlást, hogy szétnéz a neten, mi a valós helyzet a piacon. S ha már talált egy-két szimpatikus árfekvésű gumit, akkor arról mindent szeretne tudni. Nos, a böngészés eredményeképpen rábukkantam egy rövid, ám de annál többet mondó tesztre. Az ADAC német autókлуб górcső alá vonta a legújabb téli gumikat. Ennek során hat modellt igen, csak hiányosnak és rossz minőségűnek ítélt. Különösen a Ceat, a Linglong, a Tigar, a Marshal, a Nankang és Wanli márkájú olcsó gumik lehetnek veszélyesek

nedves, télies úton. Azt nem tudom, más körülmények között ezek milyen eredményt produkáltak, mivel télre mégis csak olyan abroncsot vesz az ember, ami a hóban, a latyakban és jeges úton nyújt biztonságot.

További teszteredményeket is alapul véve a 175/65/R14-es kategóriában különösen ajánlott minősítést kapott a Vredestein Snowtrac 3, a Continental WinterContact TS 800, a Goodyear UltraGrip 7+, valamint a Dunlop SP Winter Response. Eggyel nagyobb osztályban – 195/65/R15 – ugyan-

csak hasonló, figyelemre méltó ajánlást gyűjtött be Goodyear UltraGrip 7+, a Continental WinterContact TS830, a Pirelli W 190 Snowcontrol, végül a Dunlop SP Winter Sport 3D típusok.

A tesztek pontos részletei is megtalálhatók a világhálón, így akik erre kíváncsiak, azok körülményekre bontva, külön pontozva is megtalálhatják az eredményeket. Most persze többen megjegyezhetik, bizonyára ezen abroncsokat csillagászati összegért lehet beszerezni, ha egyáltalán kaphatók. Engedjenek meg saját tapasztalatot e téren is. Nos, a nagyobb méretű abroncsból ebben a különösen ajánlott kategóriában az egyik téli gumihoz 14 ezer forint + áfáért jutottam hozzá, különösebb keresgélés nélkül. Azt gondolom, hogy ez egy biztonságos abroncsért nem megfizethetetlen ár. Arról nem szól-

va, hogy ideai gyártású papucsról beszélnek, és nem egyik-másik nagy multi-áruházláncnál piacra dobott két- hároméves kifutó modellről. Mert azt is csak a tájékozódás közben tudtam meg, hogy a gumin nem csupán a méretek találhatók meg, hanem a gyártási idő is. Ezt egy ovális mezőben négy szám jelzi. Az első kettő azt, hogy az adott év mely hetében készült az abroncs, az utolsó kettő pedig a gyártási év utolsó két számjegyét. Nem mellesleg a hároméves vagy idősebb szetteket nem szabad felszerelni, mert nem garantált a minőségük. Abba is érdemes belegondolni, hogy egy átlag autós, normál körülmények között, akár három telet használja a téli szettet. Ha ezt eleve hároméves gumival kezdi, hát... A többi ki-ki, gondolja tovább.

Mi magyarok, ha sielni szeretnénk, legközelebb Szlovákiába és Csehországba tudunk kiruccanni. A **Csehoknál** november 1. és április 30. között kötelező a téli gumi használata a 3,5 tonnát meghaladó járművek esetében, legalább a hajtott kerekeken. A szabályozás azonban csak azokra a szakaszokra és utakra vonatkozik, ahol „Zimmi vybava” jelölés érvényes, ami a téli felszerelésre irányuló kötelezettséget jelöli. Egy esetleges ellenőrzés során a hatóságok nem csak a gumi meglétét, hanem annak állapotát is ellenőrizhetik, a profilmélységnek az előírások szerinti minimum 6 milliméternek kell lennie, illetve a gumin szerepelnie kell az M+S vagy az M&S jelölések valamelyikének.

Szlovákiában összefüggő hó vagy jég esetén kötelező a téli gumi, csakhogy azt induláskor a legkevesebbé lehet tudni, hogy hol folyamatos a hótakaró, netán hol fagyott le az úttest. Ennek ismeretében mindenkinek erősen ajánlott a téli gumi, sőt a magasabb hegyek környékén a hólánc is, bár ezt jogszabály nem írja

Hazánk főbb ismérvei

- A hivatalos nyelv a magyar, melynek különböző dialektusait beszélnek, például aktívmagyar, fókuszmagyar, MSN-magyar, SMS-magyar és csácsumicsá magyar.
- A hivatalos fizetőeszköz a forint, meg a haver. Egy haver sokmillió forintot ér, főleg ha politikus.
- Magyarország fővárosa Budapest és minden olyan település, ahonnan reggel 2 óránál rövidebb idő alatt lehet beérni a belvárosba.
- Hazánkat az elmúlt években két nagy részre lehetett osztani: Jobb-oldalra és bal-oldalra.
- A közlekedés fejlett, számos területén elsők vagyunk Európában, például az egy kilométerre jutó halottak számában.
- A leghíresebb magyar termékek, amikre igazán büszkék lehetünk: a Suzuki Esztergomból, az Audi TT Győrből, az Opel Astra Szentgotthárdról és a Dunaharasztiiban palackozott Coca-Cola.
- Hazánk kulturális élete pezsgő, jelenlegi legnagyobb ikonja Győzike.
- Az iskolarendszer fejlett, de már dolgoznak visszabontásán a gyenge-átlagos szintre.
- Fő élelmiszeripari termékünk a kánásbor.
- A törvényeket az országgyűlés alkot-

ja meg úgy, hogy azok nagy része rájuk nem vonatkozik.

- Aki bűncselekményt követ el, azt elítélik, de néha meg lehet úszni büntetlenül is, ha van az embernek egy jó ügyvédje.
- Az orvosi ellátás kiváló, mert jól képzett, keletről bevándorolt orvosaink vannak. A mieink meg Angliába mennek nyomorogni és rossz körülmények között dolgozni.
- Magyarország az EU tagja és egyben szemetének tárolója.
- Hazánkat az EU eteti (mindenevők vagyunk!) romlott hússal, takarmányzöldekkel, íztelen francia, spanyol és olasz gyümölcsökkel, amit ott senkinek nem tudnak eladni.
- Ezért aztán meg is szüntettük a mezőgazdaságot – Európa éléskamráját! – és az ipart is, ugyanezen megfontolásból.
- Magyarországon mindenkinek legalább három banknál van kölcsöne vagy tartozása, amit a minimálbéréből fizet.
- Hazánkban a vastagnyakú, kopasz és sötétített ablakú terepjáró-tulajdonosoknak nem kötelező az adóbevallás, és a törvények rájuk nem vonatkoznak.
- A politikusokra ugyanez érvényes.
- Magyarország első helyen áll népe lezüllesztése és agyamosása terén, melyről kereskedelmi televízióink és rádióink gondoskodnak, de választások előtt a pártok is besegítenek...



elő, de mindenki látott már karórn varjút...

Egyre többen tűzik ki úti célként Ausztriát, ahol általános téligumi-kötelezettség nincs, ám az elmúlt hetekben nemegyszer lehetett hallani olyan híreket, miszerint a magyar autósokat téli gumi hiányában megbüntették, és nem engedték őket tovább haladni. Az igaz, a szabály azt mondja ki, hogy hófedte, jeges utakon előírás a hólánc és téli gumi használata. Amennyiben a kék közúti táblát kirakják – s ez náluk mobil, így bármikor, bárhová kihelyezhető –, kötelező a hólánc használata még az átutazóknak is. A négyévszakos gumikat elfogadják télnek, ha az M+S rövidítés szerepel rajta. Apropó, ez a két betű a sár és a hó rövidítését jelöli. Ez a szabály november 1. és április 15. között érvényes. A 3,5 tonna össztömeget meghaladó járművekre azonban január elseje óta kötelező a téli gumi. A szabály értelmében a fentebb jelzett időszakban legalább egy hajtott tengelyen kötelező az évszaknak megfelelő abroncs használata. Radiál gumi esetén a profilmélységnek minimum 5 milliméternek, még diagonál esetén, 6 milliméternek kell lennie. Mind e mellé kötelező a használható hólánc is.

Svájcban elég egyértelműek a szabályok, aki a nem megfelelő gumi miatt akadályozza a közlekedést, magas bírságra számíthat. Ha valaki pedig nyári gumival, havas, jeges úton balesetet okoz, azt a járművezetőt még őrizetbe is vehetik. Mindezt magyarra fordítva: kötelező a téli gumi és a hólánc is.

A bátrabbak **Franciaországba** is szívesen autóznak sielni, vagy pihenni a hegyekbe. Náluk csak bizonyos útszakaszokon és időjárási viszonyok esetén teszik kötelezővé a hólánc használatát, viszont a gépjármű kötelező felszerelése a hólánc.

Olaszországban bizonyos tartományokban és földrajzi helyeken kötelező a téli gumi és a hólánc. Október 15. és április 15. között például az Aosta-völgyben előírás a használata. Indulás előtt az úti terv ismeretében célszerű tájékozódni, hogy hol kérhetik ezt számon a gépjárművezetőn.

Érdeklőségként még annyit, **Luxemburgban** tilos a vegyes gumi használata, tehát nincs elől

téli, hátul nyári vagy fordítva. A téli gumi nem kötelező, de ajánlott.

Szlovéniában november 15. és március 15. között, amennyiben 5 centis a hó, kötelező a téli gumi és előírás a hólánc megléte, amit gépjármű ellenőrzésekor is kérhetnek. Annyiban elnézőbbek délnyugati szomszédaink, hogy ők beérik két téli gumival is, ha az a hajtott kereken van. (Azért ez rizikó, nem vennék rá mérget.)

Horvátországban 5 centis hónál vagy jeges útviszony között kötelező a hólánc az autóban, téli körülmények között előírt a téli gumi, de elfogadják a négyévszakos és a két hajtott kerekre szerelt félmegoldást is.

Kissé északabbra, mondjuk **Svédország, Norvégia, Izland** területén kötelező a téli gumi és a hólánc a belföldieknek, igaz, ezekben az országokban többnyire szöges gumival járnak télen a helyiek.

Finnország, Lettország, Litvánia, Észtország esetében egyértelmű és félreérthetetlen az előírás: december 1. és március 1. között minden autón téli guminak kell lennie. A hólánc nem kötelező, de erősen ajánlott.

S még mielőtt bárki azzal vádolhatná magazinunkat, hogy maradtak ki országok az unión belül és kívül is, így igaz: nos, nem kötelező a téli gumi és a hólánc télen **Belgiumban, Hol-**

landiában, Romániában, Szerbiában, Nagy-Britanniában, Dániában, Lengyelországban, Törökországban és Oroszországban. Bár ezek között valóban található olyan államok, amelyekbe jó érzésű autós nem indul el a téli felszerelés nélkül.

A hosszabb útra, téli túrára indulók figyelmébe ajánljuk, hogy változó időjárási viszonyok között még autópályán se hagyják, hogy az üzemanyagtankjuk üres

legyen. Célszerű a csomagtartóba tartalékkannában hajtóanyagot vinni. Emellett meleg tea, téli takaró, s ha fér, kisebb ásólapat is nagy segítséget jelenthet a bajban. A vonókötél a mentés egyik elengedhetetlen eszköze, és senki ne feledkezzen meg a láthatósági mellényről, valamint a gépjárművön kívüli megfelelő vészvilágításról, ha netán valamiért – szándékan kívül – megállásra kényszerül út közben.

k.z.t.

NO COMMENT



Jól látszik: behajtani tilos, ráadásul a saroktól öt méteren belül. Vajon mit kapna ezért egy taxis, esetleg ugyanezeketől a rendőröktől?

Az iskolaév első napján egy amerikai iskolában a tanárnő új diákot mutat be: Sakiro Suzukit Japánból. Kezdődik az óra.

– Lássuk, ki tud többet Amerika történelméből – mondja a tanárnő. – Ki mondta: „Szabadság vagy halál”?

Síri csend az osztályban, csak Suzuki jelentkezik:

– Patrick Henry, 1775, Philadelphiában
– Kiváló, Suzuki. És ki mondta ezt? „Az állam a nemzettel egyenlő, ezért a nemzet nem halhat meg”?

Suzuki feláll: – Abraham Lincoln, 1863, Washingtonban.

A tanárnő végigméri az osztályt, és így szól: – Szégyellem magam miattatok. Suzuki Japánból jött, és jobban ismeri Amerika történelmét, mint ti.

Hátulról egy csendes hang:

– Nyald ki a seggem, бүдös japcsi!

– Ki volt az? – kérdezi a tanárnő

Suzuki jelentkezik és mondja: – McArthur tábornok 1942-ben Guadalcanalnál és Lee Iacocca 1982-ben a Chrysler cég közgyűlésén.

Az osztályban teljes a csend, egy hang hátulról: – Elhánynom magam.

A tanárnő kiabál:

– Ki volt az?

Suzuki azonnal válaszol: – Idősebb George Bush, Tanaka japán miniszterelnöknek a munkaébed alatt, Tokio, 1991.

Az egyik diák unottan odaveti: – Cumizz!

A tanárnő hisztérikusan: – Elég! Ez meg ki volt?

Suzuki rezzentelen arccal: – Bill Clinton Monica Lewinskynak, 1997, Washington, Fehér Ház, Ovális Iroda.

Egy másik diák feláll és elordítja magát:

– Ez a Suzuki egy nagy rakás szar!

Suzuki ismét nyugodt hangon:

– Valentino Rossi motorversenyző 2002, Brazil Motoros Nagydíj.

Az osztályon eluralkodik a káosz, a tanárnő elájul, nyílik az ajtó és belép az igazgató:

– En még ilyen szétcseszett kuplerájt életemben nem láttam!

Mire Suzuki: – Gyurcsány Ferenc, Magyarország, 2006 Balatonöszöd



November elején egy több mint negyedszázados cég története zárult le. A lelkes magántaxisok által 1982-ben elsőként létrehozott – közösségi tulajdonban lévő – fuvarközvetítő irodából szépen lassan taxicég lett, tulajdonosokkal, alvállalkozókkal. Mint minden tulajdon, az üzleti is adható, vehető és adott körülmények között akár meg is szüntethető, illetve bezárható. A libafarm éppúgy, mint egy cementgyár, autógyár, vagy adott esetben egy taxivállalat. A tulajdonosi döntés már a múlté, kérdés mit hoz a jövő? Folytatódnak a fejlesztések az immár jelentősen megerősödött Tele5 Taxinál, vagy ezzel az összeolvadással a kezdeti lendület is alábbhagy? Az átalakulás folyamatairól és a következő időszak elképzeléseiről Sipeki Józsefet, a Buda Kft. taxiüzletig-igazgatóját kérdeztük.

• Problémamentesen ment az átállás, a két taxivállalat egybeolvasztása?

• Tulajdonképpen igen. Természetesen voltak súrlódások, szóváltások, de ebben a helyzetben ez érthető reakció volt. A döntés hosszú folyamat következménye, amiről már volt szó ebben a lapban is. A tulajdonosok személyes megegyezésén túl ez egyben racionális gazdasági döntés is volt. Két közepes nagyságú taxivállalatból egy nagyot hoztunk létre. Az eddig eltelt néhány hét tapasztalatai azt bizonyítják, hogy ütöképesebben és hatékonyabban lehet dolgozni egy 800 fős taxitársasággal, mint két kisebbel.

• **Nagyon sokan nehezményezték, hogy még a szocialista rendszerben elsőként indult, hosszú ideig a taxisok által jól működtetett magántaxis céget jelenlegi tulajdonosaik egyszerűen megszüntették. A Budataxi szerves része volt a főváros közlekedésének, hiánya sokakban úrt támaszt.**

• Ugy gondolom, hogy aki a szakmában régóta jelen van és valamilyen kötődése volt a Budataxihoz, az természetesen így érez. Nem lehet a több mint 25 éves múltat egyszerűen, nyom nélkül kitorolni az emberek emlékezetéből. Ugyanakkor más volt a gazdasági környezet '82-'83-ban és más most. Az üzleti élet az érzelmeket sajnos nem akceptálja. A talponmaradáshoz, vagy a fejlődéshez racionális lépésekre van szükség. Ilyen változtatás, ha a piacon már meglévő, a középmezőnyben elkönyvelt két vállalkozásból egy nagy, ütöképes céget hozunk létre. Ez volt a kítűzött célunk. Közben ráadásul szerencsétlenül változott a hazai taxipiacei környezet is, mely csak igazolta régebben eldöntött lépésünket. A cégek korábbi tulajdonosainak akarata megegyezett tehát a piac elvárásaival.

• **Októberben valóban nyilvánvalóvá vált, hogy Magyarország a pénzügyi összeomlás szélére került. Ez a gazdasági társaságokat is jelentősen érintő körülmény talán utólag igazolhatja a tulajdonosok döntését. Mindenestre komolyabb túlélési esélyei valóban a nagyobb tőkeerővel és megfelelő infrastruktúrával bíró társaságoknak van.**

Csak egy maradhat

A Budataxi és a

• Ezzel teljesen egyetértek. Ugy gondolom, hogy amikor egy cégnek a munkája, üzletvitele akadozik, mert begyűrűzött tevékenységi területére a komoly gazdasági válság, akkor előre kell menekülni! Ekkor kell igazából fejleszteni, mert ez lehet az a motor, mely kihúz minket a recessziós időszakból. A Buda Kft. által működtetett Tele5 Taxi ilyen szempontból szerencsés helyzetben van. Ugyanis mi jóval a recesszió megjelenése előtt belekezd-tünk egy nagyon komoly fejlesztésbe. Az előre eltervezett folyamatoknak több mint a felét év vége előtt teljesítettük. A félcsendes címkiadás és a bankkártya elfogadó rendszer hivatalosan november 8-tól működik. Természetesen nem mind a 800 taxiban, mert a beszerelés ütemezetten folyik. Am mire ez az újság megjelenik, a velünk szerződésben álló taxik túlnyomó többségében már üzemelnek ezek a többfunkciós készülékek. Fejlesztéseink a City Taxival közösen folynak, a két cég által használt rendszer szinte teljesen azonos. Így megegyezik a félcsendes címkiadáshoz elengedhetetlen hardverbázis is. A későbbiek során mindkét társaság alkalmassá tehető a GPS-alapú fuvarirányítás lebonyolítására, vagyis a „csendes” címkiadásra. A már meglévő tapasztalatok azt mutatják, hogy azon taxik esetében, melyekben ez a berendezés működik, a sofőrök és a központ dolga is jelentősen egyszerűsödött. A fuvarkiadás gyorsabbá vált, mert a kezelő egy gombnyomással minden szükséges adatot átküld a kártyalehúzó képernyőjére. Így az egy címre fordított idő jócskán csökken. A taxis is nyugodtabb lehet, mert nincs félrehallás, vagy szükségtelen reklamáció, minden információ a készüléken található.

• **Vagyis mindaz, amit a diszpécser az adott címről tud, megjelenik a kártyaleolvasó képernyőjén?**

• Inkább úgy fogalmaznék, hogy mindaz láthatóvá válik és tárolódik, ami a gépkocsivezető számára fontos és publikus adat. Mi a központban a megjegyzés rovatban mentjük az információkat, amelyeket eleve kettéosztunk. Egyik részük a gépkocsivezetők számára is hozzáférhető, a másik része nem az. Ez utóbbi körbe azok a tartalmak kerülnek, melyek megrendelőink személyiségi jogait védik. Például ilyen a telefonszám, mely természetesen nem nyilvános.

• **Ez érthető. Ezzel a fejlesztéssel valóban könnyebb lesz a központ és a taxis dolgo egyaránt. Ugyanakkor az elkövetkező recessziós időszakban valamivel az utasjelölteket is csábítani kellene. Erre is alkalmas az új rendszer?**

• Én úgy gondolom, hogy ebben a szakmában még ma is nagyon sokan vannak, akik csak az árversenyben hisznek. Törekvéseik kimerülnek abban, hogy cégüknek a legolcsóbb legyen a tarifája. Nem vitatom, ez is fontos szempont, de ezzel a szemlélettel hatékonyan

nem lehet dolgozni. Az alacsony tarifa determinálja a megjelenő címek minőségét is, amellet, hogy az itt dolgozó taxisok bevételeikből egyre kevesebbet tudnak fejlesztésekre fordítani. Ez előbb-utóbb kihat a szolgáltatás színvonalára, amit már a piac sem fogad el. Vagyis a címállomány amellet esik majd vissza, hogy az adott cég a legolcsóbbak közé tartozik a városban. A megrendelők, akiknek fontos a szolgáltatás színvonala, megbízhatósága, azok nem biztos, hogy a 100-200 Ft-os tényleges viteldíjkülönbséget nézik. Ezért mondom, hogy a Tele5 Taxi előremene-kült ebben a dologban, mert bár nem tartozunk a legolcsóbb taxitársaságok közé, mégis elmondhatjuk, hogy a tarifae-melést követően címállományunkban említésre méltó visszaesést nem érzékelünk. Ugyanakkor az új rendszer bevezetésével



Ingyenes

A kollégák vérüket adják



A City Taxi vezetősége – követve a korábban kialakított egészségmegőrző koncepcióját – novemberben megszervezt egy ingyenes egészségügyi vizsgálatokból álló napot a kollégák számára. Hasonló koncepció vezetett bennünket már korábban is, amikor a háromnapos személetesi vizsgálatot lebonyolítottuk. Erről már beszámoltunk e lap hasábjain, utó-



Tele5 Taxi összeolvadt

a nagy megrendelőinkből maximális érdeklődést váltottunk ki. Rengeteg helyre hívnak, hogy informálódjanak és tájékozódjanak a részletek felől. Nagyobb üzleti partnereinket megnyugtatja, hogy lesz webhozzáférésük a mi számítógépes rendszerünkhöz, amin keresztül szinte percre pontosan azonnal nyomon tudják követni a teljesített fuvarokat. Amikor ké-

sőbb a csendes címkiadó rendszer is bevezetésre kerül, ehhez a hitelkártya elfogadó hardverhez még egy GPS-modemet csatlakoztatva azt is pontosan tudják majd, hogy honnan hová ment a gépkocsi. Ez pedig a mai spórolósság világban döntő szempont lehet egy-egy pályázat elbírálásánál. Segíthet továbbá, hogy a papíralapú csekknek használatához képest jelentősen lerövidül az adminisztrációs idő is. Ezzel nem csak a taxis, hanem a központ és a megrendelő is jobban jár, mert használatával komoly időmegtakarítás érhető el.

• *Térjünk vissza a taxis oldalra. A mai világban nem mindenki örül annak, hogy fuvarjainak nagy része pontos elszámolást igényel. Ezen eszközök használata óvatosságra int, mert bizony minden átvett forintnak nyoma marad. Nem idegesíti ez a tény a kollégákat?*

• Természetesen, mint minden új dolognak, ennek is vannak támogatói, ellenzői egyaránt. Úgy gondolom, hogy ez a probléma azért nem valós, mert a bankkártya-leolvasó használatával, semmivel több adat nem áll az esetlegesen vizsgálódó hatóság rendelkezésére, mint az eddig problémamentesen működő papíralapú elszámolásnál. De inkább nyíltabban fogalmazok: ha APEH-ellenőrzést kap a taxis és lekérlik tőlünk a fuvarozás adatait, ugyanazokat az információkat most is ki kell adnunk, mint amiket majd a sokkal modernebb rendszerből is tudni lehet. Ebben nincs új dolog. A bankszámla-nyitási kötelezettség sem jelenthet e tekintetben problémát, hiszen rendszerünkben eddig is kiolvashatók voltak az olyan jellegű adatok, amelyek most majd a bankszámlán megjelennek. Azt minden épeszű taxis tudta eddig is, ha a gépkocsivezető számlát adott, akkor annak be kell kerülnie a könyvelésébe. Eddig is, eztán is. Ebben nincs tehát változás, a kérdés ezért szerintem kicsit eltűnt.

• *Vagyis, hasonlóan a Cityhez, a hitelezett fuvarok ellenértékéért nem kell majd pénztári órákban kiatóznai a központba, hanem az néhány napon belül a taxis bankszámláján landol majd.*

• Igen. Mint azt az elején már mondtam, a rendszert a City Taxival közösen fejlesztjük, tehát azonos alapon, azonos funkciókkal működik. Nyilván mindkét cég függetlenül dolgozik, egymás adataihoz nincs átjárás, de az üzemeltető cég azonos. A szükséges munkálatokat egy közös elszámoltató központon ke-



Sipeki József: – Mindenáron jelenleg sem veszünk fel taxisokat

egészségügyi nap a City Taxinál



lag csak annyit, a tag-ság örömmel vette igénybe a számára ingyenes vizsgálatot. Ez buzdított arra, hogy újabb térítésmentes egészségügyi szűrést szervezzünk a cityseknek, véradással egybekötte.

Kollégáink a következő vizsgálatokon vehettek részt: vérnyomásmérés, vércukormérés, koleszterinszint-mérés, vércsoport-meghatározás. E mellett lehetőség volt a véradásra is, melyből különböző további vizsgálatokat is elvé-

geztek: hepatitisz, szifilisz, AIDS. Lássuk a kisé-talán száraz statisztikai adatokat:

Véradásra jelentkezett: 37 fő (ebből 31 fő adhatott vért).

Egészségügyi vizsgálatra jelentkezett: 50 fő
Sokaknál most derült fény arra, hogy bizony már apróbb rendellenességek jelentkez-

nek szervezetük működésében. A normálistól eltérő vérnyomás, a magasabb cukorérték olyan intő jel volt, amire már oda kell figyelni. Természetesen sokan „csak” vért adtak, egészségükkel nem volt baj. Ám a kontrollt még ők is szívesen vették.

Ezúton is köszönjük az önkéntes véradók

segítségét, akik nem feledtek meg embertársaikról, s véradásukkal lehetővé tették a vérre, vérkészítményre szoruló betegek gyógyulását.

Kiss Gábor, City 841



A szervező, Kiss Gábor (középen) mindent személyesen ellenőrzött

Két részeg nézegeti az italt a kocsmában. Felkiált az egyik:

– Öregem, láttál már jégkockát lyukkal a közepén?!

– Persze, 15 éve vagyok nős...

Vettem egy házat az autópálya mellett. Abszolút nem zavaró, ha megszokod, hogy százharminccal kell kiállni a garázsból.



resztül, de egymástól teljesen elkülönítve fogjuk velük elvégeztetni. Ehhez viszont minden kollégának bankszámlával kell rendelkeznie. Innentől kezdve a csekkekkel nem kell beszaladgálni, a beazonosított adatok, illetve fuvarok ellenértékét mi természetesen utalni fogjuk a taxisok bankszámlájára. További előny, hogy a kolléga is utalhatja a tagdíját a mienkre, így nekik sem kell csak ezért hozzánk kijönni. Így időt és ezzel pénzt takarítunk meg. Ha valakinek tehát nincs utaspanasza, vagy egyéb olyan problémája, melyet etikán kell rendezni, akár egész évben elkerülheti a központot...

• **Visszatérve a már említett gazdasági recesszióhoz, ez valószínűleg rányomja bélyegét a következő hónapokra, pesszímistább jósálatok szerint a következő évekre. Nyilván mindenki megpróbál kicsit ésszerűbben élni, dolgozni. A taxis valószínűleg törekszik majd arra, hogy minél kevesebbet guruljon, ha nincs cím. A január, február taxis szempontból ráadásul egyébként sem a legjobb hónap. Vagyis már az év eleje gondokat okozhat. Budapesten viszont nincs annyi droszt, amennyi az összes társaság sorsoló rendszerét ki tudná szolgálni, már ha felmerülne ilyen jellegű igény.**

• Erre alapvető és végleges megoldást a GPS alapon működő címkialó rendszer jelenthet. Ez majd pontosan rögzíti a gépkocsi tartózkodási helyét, GPS-koordinátákkal. Lehet, hogy lesz értelme megállni Rákosszentimre-n, Rákosszentmihályon is, mert ha oda fuvar van, nem a kályhataxis fog érvényesülni, hanem a legközelebb lévő, vagy a legrégebben az adott körzeten belül várakozó kolléga. Vagyis talán ezzel a módszerrel előbb-utóbb visszaterünk a klasszikus taxizási formához, ami-

hez idősebb kollégáink korábban az „állami” taxinál hozzászórtak. A csendes címkialó hatékonyabb fuvarozást tesz majd lehetővé, javíthatja a jelenleg nagyon rossz üres – hasznos kilométerarányt, azaz a hatékonyságot. E mellett ez a program segít majd abban is, hogy a gépkocsivezető a számára ismeretlen helyet is aránylag könnyen megtalálja, mert egy korszerű navigációs szoftver is fut majd az eszközön.

• **Tehát, ha jól értem, a Tele5 Taxi jelenlegi sorsoló rendszerét nem akarjátok tovább bővíteni...**

• Számottevően biztos nem, hiszen a kollégák túlnyomó többsége profi taxis, és nem különösebben kívánja a hagyományos drosztrendszert visszahozni, ami nem a hatékonyságot növelné, inkább a nagyrádiók kiszűrésére lenne alkalmas. Maga a csendes címkialó rendszer – ha nagyon egyszerűen le akarom fordítani – virtuális drosztrendszer. Aki legrégebben várakozik adott szektorban, vagy ha úgy tetszik, a virtuális droszton, az kapja a következő, arra a környékre szóló címet. A valóságos drosztkérdés ilyen szempontból tehát lényegtelen. Abban viszont egyetértünk, hogy Budapestnek tényleg szüksége lenne egy jól működő droszthálózatra. Valóban igaz, a Belvárosban nincs elég hely a megállásra sem, nemhogy a várakozásra. De ez nem elsősorban taxitársasági kérdés. Bár való igaz, ha néhány társaság ugyanazt a taxiállomást nézné ki magának sorsoló rendszerű címkialóásra, abból bizony könnyen háború lenne.

• **Hol fog állni az a taxi, mely – csendes címkialó esetén – valahol a Belvárosban van, és szeretne címet kapni? Hol várakozhat szabályosan, anélkül, hogy a parkolóórát hízlalná?**

• Sajnos kénytelen vagyok cinikus választ adni: ugyanott, ahol most. Ezen a problé-

mán valóban nem segít a korszerű rendszer sem, ám ez egyszerre két címet is képes kezelni. Magyarul: ha tartok valahová, és abba a rendszerbe be tudok jelentkezni, ahová rövidesen érkeznem fogok, akkor akár már menet közben is kaphatok újabb címet. Vagyis nem kell várakoznom sehol, ki-teszem az utast és indulok a következőért. Azonban mielőtt valaki kombinálni kezdene, elmondom, hogy a GPS „látja” az autót, tehát nem lehet vele visszaélni úgy, hogy már jó idővel előre bejelentkezem. Ám csúcsidőben láncszerűen is fel lehet venni fuvart. Mint mondtam, a számítógép két címet is képes egy taxihoz rendelni. Amit éppen teljesít és amit majd fog. Itt az a leglényegesebb kérdés, hogy címmel mennyire van vagy lesz lefedve a város. Mekkora a létszamarányos címállomány, amire kínosan ügyelni kell.

• **Ebben az utóbbi kérdésben segített a két cég összeolvasztása, hiszen a hatékonyságot növelni tudjátok. Ugyanakkor fontos, hogy a létszám ne növekedjen, csak a címekkel arányosan. Van jelenleg felvétel a Tele5 Taxihoz?**

• Az optimális arányokra természetesen most is odafigyelünk. Mindenáron nem veszünk fel embereket jelenleg sem. A rendszer működtetéséből még nincs annyi tapasztalatunk, hogy pontos képünk legyen az ideális címarányos létszám meghatározására. Meglátjuk, hogy állományunkkal mennyire fedjük le a várost. A most meglévő mintegy 110-120 ezer cím megoszlásában hogyan tudjuk a kollégákat mozgatni. Ehhez tapasztalatokra van szükség, és miután ezeket leszűrtük, utána hozzuk meg a döntést arról, hogy szükséges bővíteni létszámunkat, vagy sem.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

Hajtásfőlényben

Magyarországra is megérkezett



Az új GLK nem szakít a csillagos hagyományokkal

Éppen a télies útviszonyok beálltakor érkezett hazánkba a Stuttgart által szervezett, sok országban megforduló road-

show, amelynek feladata a Mercedes-Benz összerékhajtású modelljeiben rejlő biztonsági és téli menetdinamikai lehetőségek demonstrálása, valamint az új GLK gyakorlati bemutatása. Nálunk négy helyszínen kaptak lehetőséget az érdeklődők, hogy részt vegyenek a programon. Különösképp havon és jégen érvényesül látványosan a Mercedes-Benz 4MATIC modellek fölénye, noha az elektronikus vezetőtámogató rendszerekkel kiegészített összerékhajtás mindenféle körülmények között dinamikusabbá, biztonságosabbá és élvezetesebbé teszi az autóvezetést. A roadshow lehetőséget adott arra is, hogy minderről személyes tapasztalat alapján is meggyőződhesen valaki. Mesterségesen sikósított felületen (vízzel fello-



Mercedes-Benz

csolt különleges műanyag ponyva) hajtotta végre a hivatásos instruktor ugyanazokat a gyakorlatokat (gyorsítás, fékezés, kikerülés) először hátsókerék-hajtású, majd 4x4-es modellel, egyszer bekapcsolt, egyszer pedig kikapcsolt menetstabilizálóval. Szembeszökő volt a különbség: míg természetesen az egyszerűbb szerkezetű autó is magabiztosan teljesített minden feladatot, a 4MATIC kivitel lényegesen gyorsabban, ugyanakkor könnyebben uralhatóan ment végig a pályán. Az érdeklődők utasként foglalhattak helyet a gyári pilóta mellett, aki rövid, de szakszerű magyarázatot is adott mindenhez. Bármilyen autót hajtson is valaki az elkövetkező télen, mindenképp előnyére válik egy ilyen tapasztalat – más szóval star experience!

Noha szerepelt a bemutatón a professzionális terepjárók királya, a G-osztály is, ám legnagyobb érdeklődésre az új GLK számíthatott, amely nehéz viszonyok között és sima aszfalton egyaránt nagyszerűen teljesített. A GLK „terep-csomaggal” felszerelve állt az érdeklődők rendelkezésére. Ez azt jelenti, hogy egyrészt gombnyomásra lá-

gyabbá válik a rugózása és a gázpedál-reakciója, másrészt benne van a lejtmenei sebesség-szabályozó, amely a fékpedál érintése nélkül ereszti le az autót, az előre (4 és 18 km/óra közé) beállított sebességgel.

A kipróbálásra jelentkező autósok először rövid tájékoztatást kaptak az autó fedélzeti rendszereiről, majd egyedül küzdötte le az akadá-

Ki gondolná a képről, hogy e pusztán területen hamarosan felépül a Mercedes-Benz új gyára



Akciós áron: T modell, ha kell, 4Matic hajtással



A G-osztály szinte minden lehetséges igénybevételt kibír



lyokat, de természetesen kockázat nélkül, egy oktató figyelő tekintetétől és irányító kézmozdulataitól kísérve.

A Mercedes-Benzé a világ leggazdagabb választéka összerék-haj-

tású járművekből. A transzportereket, teherautókat és a világsztár Unimogot nem számítva, személyautókból is bőséges a választék, és ennek jó keresztmetszetét adja a vándorbemutató szereplő flotta. A profi kategóriát a műszerfalról gombnyomással kapcsolható három differenciálzárral, egymáshoz képest nagymértékben elcsavarható futóművekkel és strapabíró alvázzal ellátott G 320 CDI L képviseli – ez a jármű expedíciókon éppúgy bevált, mint békéfenntartásban vagy katasztrófa-elhárításban. Ott van a GL 320 CD, a design- és egyéb díjakkal kitüntetett, üstökös-ként felemelkedő GLK-ból a 320 CDI és a 350, az állócsilagnak számító ML 320 CDI, illetve az aszfalton utolérhetetlenül kulturált viselkedésű C- és E-osztály T-modellje, két-két motorváltozattal.

Egy házaspár balesetet szenved, aminek során a feleség arca csúnyán összeég. A plasztikai sebész bőrátültetést javasol, de a feleség, mivel kis termetű, nem rendelkezik elegendő bőrfelülettel. Végül a férj hátsó feléről vesznek le egy nagy bőrdarabot. A műtét sikerül, a feleség szebb lesz, mint valaha. Egy bulin, amikor mindenki dicséri a szépségét, örömtől sugárzó arccal mondja a férjének:

– Anyyira nagy jót tettél velem, hogy sosem tudom megfizetni neked!

– Ugyan drágám, nekem elég fizetség, amikor látom, hogy anyád megcsókolja az arcodat...

Hétfégy wellness? Hosszú hétfégy sielés? Hétfégy borkóstolás? Hosszú hétfégy városlátogatás?

Belföldi hétfégyekre szóló ajánlatainkat wellness, természet, kultúra és borkóstolás tematikában válogatjuk össze. Külföldi ajánlatainkban a természet és wellness mellett városlátogatásokat, hétfégy sieléseket és tengerparti pihenéseket is ajánlunk.



alfatours
A hosszú hétfégyek specialistája

TAXIS IGAZOLVÁNY FELMUTATÁSÁVAL 10% KEDVEZMÉNYT ADUNK MINDEN KÜLFÖLDI ÚT ÁRÁBÓL!

További információért, ajánlatokért keressen minket:

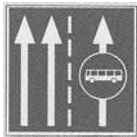
www.alfatours.hu, Tel: 238-0884, E-mail: info@alfatours.hu

1131 Budapest, Dolmány utca 16. Eng.sz: U-000959



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Megállhat-e taxijával a táblával jelzett forgalmi sávban, ha ott utast akar felvenni?

- a) Igen.
- b) Csak 22 és 06 óra közötti időszakban.
- c) Nem.



2. Mi a teendője, ha a táblával jelzett helyen erős oldalszelet észlel?

- a) Fokozza a taxi sebességét, és a szél irányába kormányoz.
- b) Csökkenti a taxi sebességét, és erősen tartja a kormányt.
- c) Csökkenti a taxi sebességét, és a szél irányával szembe kormányozva, ellensúlyozza az oldalirányú erőt.



3. Mozgáskorlátozott utast visz a táblával megjelölt övezetben. Legfeljebb milyen sebességgel haladhat?

- a) 40 km/h sebességgel.
- b) 20 km/h sebességgel.
- c) 10 km/h sebességgel.



4. Mit jelez a tábla?

- a) Mindkét irányban tilos a közlekedés.
- b) Az ellentétes irányba haladó járműveknek kölcsönösen az úttest széléhez kell húzódnia.
- c) Az úton – a korábbi forgalmi rendtől vagy a megelőző útszakasz egyirányú forgalmától eltérően – kétirányú forgalom van.



5. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Az úton olyan fényisorompóval biztosított vasúti átjáró van, ahol teljes vagy félsorompó nincs felszerelve.
- b) Az úton jelzőórrel biztosított vasúti átjáró van.
- c) Az úton fény- és félsorompóval biztosított vasúti átjáró van.



6. Mit tilt a jelzőtábla?

- a) A 40 km/h-nál nagyobb sebességgel való haladást.
- b) A 40 km/h-val megegyező, vagy annál kisebb sebességgel való haladást.
- c) A 40 km/h sebességgel való haladást.



7. Áthajthat-e taxijával, a táblakombinációval megjelölt útszakaszon, ha ott megállni nem akar?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Az alábbiak közül miről kell meggyőződnie az előzés megkezdése előtt?

- a) Arról, hogy az elől haladó észlelte-e az Ön előzési szándékát.
- b) Arról, hogy az elől haladó mérsékelte-e járműve haladási sebességét.
- c) Arról, hogy taxija előzését nem kezdte-e meg más jármű.

9. Befolyásolhatják-e az úttesten áthaladó gyalogosok viselkedését az időjárási viszonyok?

- a) Igen.
- b) Nem.

10. Az alábbiak közül mi az, ami négyzetesen arányos a taxija sebességével?

- a) A teljes fékhatással megtett út.
- b) A gumibroncsokat az útburkolathoz szorító tapadóerő.
- c) A csúszósurlódási erő.

11. Hogyan kell a taxival a vészfékezést végrehajtani?

- a) A motorfék használatával, vagyis a tengelykapcsoló benyomása nélküli gyors fékezéssel.
- b) A fék és a tengelykapcsoló pedál közel egyidejű benyomásával.

12. Szállíthat-e taxijának három felnőtt személy szállítására alkalmas hátsó ülésén két felnőtt személy mellett két 3 évnél fiatalabb gyermeket?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a gyermeket gyermekbiztonsági rendszerben rögzíti.
- c) Nem.

13. Köteles-e a taxi hátsó ülésén helyet foglaló, 3. életévét már betöltött, 150 cm-nél alacsonyabb, de legalább 135 cm magas gyermeket biztonsági övvel rögzíteni?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Csak akkor, ha az övet a gyermek testméretéhez biztonságosan be lehet állítani.
- c) Nem, ilyen kötelezettsége a taxisnak nincs.

14. Szabályos-e, ha pályás gyermekével a képen látható édesanya a taxi jobb első ülésén foglal helyet?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a gépkocsi taxi üzemmódban közlekedik.
- c) Nem

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.



Köszönet

Mint minden évben, ennek az évnek a végén is köszönjük meg a közlekedésszervezők munkáját, amit a közlekedők, így a mi érdeünkben is tesznek. Természetesen még nagyon sok helyen várunk változást, de meg kell köszönni az eddigieket. Több mint két évtizede „bombázzuk” kéréseinkkel a közlekedésszervezőket, az évi másfél száz javaslat összességében több ezer kérést takar. Legtöbbet teljesítik is. Most csak négy helyszínt említek meg az elmúlt hónapok több tucat megvalósult kéréséből.

Juhász Péter



VIII. Sárkány utca. Itt is elvitték egy nagyon fontos „Behajtani tilos” jelzőtáblát. Az illetékesek visszahelyezték



VIII. Baross tér. Az elmúlt évek legnagyobb felháborodását jelentő jelzőtábla korrigálása. A metróépítés során mindenkit kitiltottak a Baross térről, még a BKV autóbuszokat is!



V. József Nádor tér. A Dorottya utcát lezárták, ezért csak a József Nádor téren keresztül lehet megközelíteni a Belváros egy részét. Azonban első nekifutásban „elfeledtek” a taxikról



VIII. Blaha Lujza tér. Valószínűleg színesfém-tolvajok „hazavitték” a „Gyalogátkelőhely” jelzőtáblát. Néhány nap alatt pótolták!

Két férfi már másodszor ütközik össze a bevásárló kocsival a TESCO-ban. Megszólal az egyik megérte:

– Talán maga is a feleségét keresi?
– Igen, én is. A magáé hogy néz ki?
– Szőke, kék szemű, csinos, jó alakú. A magáé?

– Hagyjuk az enyémet, keressük a magáét.

– Na, milyen nős embernek lenni?
– Megfitalodtam! Mint-ha újra 15 éves lennék!
– Hogy lehet az?
– A WC-ben cigarettázom, és titokban iszom.

KÖNYVELÉS A BTI-BEN

- Teljeskörű könyvelés
- Elektronikus bevallások
- Járuléknnyilvántartás
- NYENYI és IPA ügyintézés
- Táppénz, nyugdíj ügyek
- Hatóság előtti képviselet

Szakszerűen, garanciával, baráti hangulatban...

Egyéni vállalkozók, cégek (Bt-k, Kft-k) és magánszemélyek részére mérlegképes könyvelői háttérrel

BTI **TAXI** CENTRUM

Budapest, XI. Vahot u. 6.

Tel.: 229 3736

Mobil: 06 30/ 989 4279 Nagy Zoltán

Ügyfélszolgálat: Hétfőtől csütörtökig 10-17 óráig
Pénteken 10-14 óráig

e-mail: bti@taxicentrum.hu

www.taxicentrum.hu

Kellemes karácsonyt és boldog új évet kívánunk!





Egy fedél alatt látni negyven különböző korból és országból származó taxit, remek rögtönzött felmérésnek ad alapot, hogy az adott országban milyen elvárások vannak a személyszállítással kapcsolatban. Kényelem? Gyorsaság? Praktikum? Mindenhol más és más fontos az embereknek, egy valami azonban mindenütt azonos: el akarnak jutni valahová.

Taxik a világból

Régi és új elvárások

Bár a Világ Taxijai kiállítás időrendben mutatta be a taxikat, mi mégis ugrynálnánk az időben azért, hogy az érdekesebb darabok és a különlegesebb modellek előtérbe kerüljenek.



Szinte mindenhol ismerik a Yellow Cab taxikat

Yellow Cab (USA)

Az amerikai filmek szinte állandó szereplője volt az ikonként jegyzett sárga taxi. Mind a Yellow Cab Sedan, mind a De Soto (az alkoholtilalom alatt sokak kedvenc szállítóautója), mind a Checker híressé lett azok számára is, akik még csak nem is ültek bennük. A Robert de Niro által is vezetett Checker-ből több mint 100 000 dolgozott, az utolsó darabok 1999-ben. Robusztus felépítése mellé hatalmas 5,0 literes V8-as motor párosult.



Jellegzetes, ám nem kimondott taxinak való a Bogár

Volkswagen Bogár (Mexikó)

Mexikóváros taxisimbóluma a háromajtós klasszikus Bogár taxi, amely hasonlóan ismert név az autók között, mint a Toyota Corolla, vagy a Volkswagen Golf. A Mexikóvárosban futó több mint 100 000 taxiból a mai napig találkozni Bogarakkal. Négyhengeres 1,6 literes, 50 lóerős motorja volt. A sofőr jellemzően 2 személyért 0,4, míg négyért már 0,64 eurót kért el kilométerenként.



Kicsi és gyors, a zsúfolt városba tökéletes

Bajaj-Autoriksa (Indonézia)

A legnépszerűbb tömegközlekedési eszköz Jakartán. A klasszikus motorizált triciklit 1959 óta gyártják Indonéziában, és szerves része a keleti kultúrának praktikussága és gyorsasága miatt. A helyi taxiflották nagy részét Bajaj-ok alkották. Egyhengeres Piaggio motorja 8 lóerős és 3,3 liter benzint fogyasztott száz kilométerenként. A Bajaj alapdíja 0,37 euró, míg kilométerenként 0,18 eurót kell fizetni.

Tuk Tuk (Thaiföld)

Bangkok ideális szállítóeszköze a Tuk Tuk, amely nélkül nem is lenne igazi Bangkok utcaképe. Olcsóbb, mint a helyi taxi. A háromszemélyes, mindössze 5 literes fogyasztású Tuk Tuk a taxik 2 eurós fuvarárához képest csak 1,5 euróba kerül utanként. A teljes taxiállomány (71 742 db) tíz százalékát adják.

Jeepney - Minibus (Fülöp-szigetek)

Szintén ikonikus jármű a jeep és a kisbusz keresztezéséből létrehozott midibusz, amely jellemzően egyszerre több embert szállít, és mérhetetlenül túldíszíti gazdája. A dízelmotor hajtotta Jeepney a helyi taxik darabszámának majd felét teszi ki: több mint 54 000-et találni belőle.

Toyota Crown (Japán)

Technológiai egyszerűség és robusztus megjelenés jellemzi a tradicionális japán taxit, amelyvel minden keleti filmben találkozni lehetett a 1990-es évek végén. A benzines és gázüzemű változatban is használt Crown utasaitól 2 kilométerenként 4,5 eurót kért el a sofőr.

A főnök odahajol titkárnője füléhez, és sűgva kérdezi:

– Mondja, Gizike, van valami programja ma estére?

– Nincs, főnök úr – válaszolja elpirulva Gizike.

– Akkor feküdjön le korán, mert már nagyon unom, hogy minden reggel elkéssik!

Feleség a férjének:

– Szívem, tudod mit szeretnék az ötvenedik születésnapomra? Egy nercet vagy egy rókát.

– Rendben van, nekem mindegy, de a ketrecet neked kell tisztitanod!





II. rész



**Nincs Thaiföld
Tuk Tuk nélkül,
ez tény**



**Látványnak
sem utolsó
a túldíszít-
tett taxi-
busz**



**Aktív filmszínész a
Crown, így látásból
sokan ismerik már**

A szöke női autóst megállítja a rendőr: – Hölgyem, ön jelentősen túllépte a sebességkorlátozást! Kérem a nevét! – Mire a szöke mérgesen: – Igen?! És akkor engem hogy fognak utána hívni?



**Egy taxi, amely-
nek egy csata
adta a nevét**

Renault Type AG (Franciaország)

Az első taxija Párizsnak, a modell hírére a marne-i csata hozta meg 1914-ben, de már előtte 250 db futott 1905-től Párizs utcáin. Két-hengeres, 1000 köbcéntis motorja 8 lóerős volt, és négy személyt tudott szállítani a sofőrrel együtt. Összesen 6000 katonát szállítottak vele az I. vh. idején.



**Megelőzte
korát 1959-
ben a Projét**

Renault Projét 900 (Franciaország)

A Renault próbálkozása volt a Projét tanulmány, amelynek V8-as motorja két négyhengeres összeillesztésével valósult meg, míg akkoriban szokatlan formájú karosszériája bár tágas volt, de nem a célnak megfelelő. Nem is került gyártásba.



**Londonban
szinte nem is
találni más
taxit, csak
Austint**

Austin FX3-FX4-TX4 (Anglia)

Az első és a mai napig híres londoni taxi, amely 1918-tól teljesített szolgálatot Londonban. Hatszemélyes, míg négyhengeres 2,0 vagy 2,2-es dízelmotorja 55, illetve 64 lóerős volt. Újabb változatai a TX4 nevet kapták, amelyeket már Kínában gyártanak, és létezik tisztán elektromos változatuk i Li-Ion akkumulátorral. A tarifák a régebbi modellek esetében 1,4 fontot tettek ki kilométerenként és 0,2 fontot percenként.

Felvételiztetik a rendőrt: – Az ön fizikai felméréjének eredménye átlagon felüli, idegen nyelvtudása remek, iskolai végzettsége megfelelő. Még egy utolsó próbán kell átmennie. Megfogja ezt a gumilövedékes félautomata sörétes fegyvert, kimegy a Parlament elé, ott kilövi 6 idős asszony szemét, könnygázt fúj 3 kávézóba, a menekülőket megbotozza, végül az első útjába kerülő palotapincsit a falhoz kell csapnia.

– A palotapincsit miért?
– Jó a válasz, fel van véve!

* * *

Egy részeg ember megáll a kocsmában, és elkiáltja magát:

– Én vagyok itt a legerősebb!

Erre odalép hozzá egy tagbaszakadt behemót, és jól szájon csapja.

Mire a részeg:

– No meg te.



Tényleg mint egy cipő, bár a taxi doboza kakukktojás

Komissbrot

1930-as évek Berlinjében teljesített szolgálatot az első futószalagon készült német autó, amelynek „Komissbrot” csúfnevét formája miatt adták. A kis autó egyhengeres, 499 köbcentis motorja 10 lóerős volt és 4,8 liter üzemanyagot fogyasztott. Összesen 15 775 darabot gyártottak belőle.

Mercedes-Benz 260d (Németország)

Az első dízelmotor jelent meg a 260d-ben ebben a szériában, amelyet 1936-ban mutattak be Berlinben. Világmodellnek számított, gazdaságos volt, ideális a taxiközlekedésre. A 70-es években Észak-Németországban még futott egy modell, amelyben több mint 500 000 km volt.



Az első dízelmotoros taxi Németországban

Opel Kapitän (Németország)

Az Opel az amerikai Chevrolet mintájára épített Kapitän-t 1939-ben mutatta be és 1940-ben kezdte el gyártani. 1953-ban 9250 márkába került, amelylyel akkoriban kategóriája legolcsóbbikának számított. Alapárifája 2,5 eurónak megfelelő márka volt, 0–7 kilométerig 1,53, míg 7 kilométer felett 1,02 eurót kértek kilométerenként az utastól.



Robusztus megjelenés, olcsó ár jellemezte a Kapitánt

Fiat 600 Multipla (Olaszország)

Ez volt az első egyterű taxi, amely Róma városában teljesített szolgálatot. Motorelhelyezésének köszönhetően hat személy szállítására volt képes kis mérete ellenére. Kicsi, négyhengeres motorja 600 köbcentis volt és 22 lóerős. Az alapdíj 2,35 euró volt, minden fuvarnál, és az út hosszától függően 7–12 eurónak megfelelő összeget kellett fizetni az útert.

Taxi D'Hotel Piaggio (Capri – Olaszország)

Capri szigetén használták a két személy szállítására alkalmas és a hotelvendégek körében ma is népszerű triciklit. 999 darabot gyártottak belőle, alapját a Vespa robogó adta. Fix, 10 eurós tarifával közlekedik.



GAZ Volga M21 (Oroszország)

Az orosz autóipar egyik ikonja a Gorkovskij autógyár Volgája, amely itthon is igen elterjedt autó volt a rendszerváltás előtt. A robusztus felépítésű autót 2,5 literes 75 lóerős benzinmotor hajtotta, és őt szállítására volt képes. A fuvardíj jellemzően 6 eurónyi összeg volt, de függött a megtett távolságtól és az utasok számától is a végösszeg.

*Az összeállítást készítette:
Bihari Szabolcs*



Találkozik a kismalac a bátor nyúllal.

– Szia, bátor nyuszi! Te tényleg nem félsz a farkastól?

– Tényleg.

– Veled tarthatok?

– Gyere!

– Te bátor nyuszi, már érzem hogy itt van a farkas a közelben. Biztos nem félsz?

– Biztos!

– Már látom is. Hogyhogy téged nem esz meg?

– Néha hozok neki egy kismalacot!

Az óvodában az óvónéni segít Pistikének felvenni a csizmáját. Bizony nagyon megizzadt, amire a kisfiú lábára felráncigálta a csizmát, ám alighogy le-törölte a homlokáról a verejtéket, a kisserác azt mondja: – Óvónéni, fordítva van a lábamon a csizma.

A nő látta, hogy a gyerekek igaza van, hát gyorsan lehúzta róla, és ismét

nagy kínlódások közepette, most már rendesen felcibálta a kisserác lábára.

Ekkor a kisfiú megint csak megszólal: – Ez nem is az én csizmám!

A nő egyre idegesebb lett, örült tempóban lerángatta a gyerek lábáról a csizmát, miközben az folytatta a monológját: – ... hanem a bátyámé, csak ő már kinötte, és ma reggel ezt adta rám

az anyukám. – Az óvónő már lilát látott, de uralkodott magán. Ismét ráadta a kisfiú lábára a csizmát, pedig még mindig nagyon sok tuszkolást igényelt a művelet. Mikor végre, elkészült megkérdezte a gyereket:

– Pistike, hol a sapkád?

Mire a gyerek: – A csizmámban!



PONTOSVESSZŐK

Őszi zsongás



Kicsi és szerethető formájú volt a Multipla



Praktikus közlekedési eszköz a tricikli



Szinte elpusztíthatatlan volt a Volga, generációk nőttek fel rajta

Mi az, ami nem jelent jót, ha kihallatszik a pilótafülkéből:

- Hú, ez az uccsó feles nem kellett volna...
- Te dohányzol...? Nem?? AKKOR MI EZ A FÜST?!
- Mit akarsz? Másszak ki és ragasszam vissza??
- Húha... HÚHA!....
- Mondjuk azt az utasoknak, hogy légörvény!!
- Kapitány úr, megvan az inzulinja!.... KAPITÁNY ÚR!!!

Még a péntek esti besötétedés előtt kanyarodtunk le az 51-es főútról a kunsági csatornához. Egy teljes heti kemény munka után jöttünk Fehér Sándor barátommal, aki liftszerelőként kereste kenyerét. Túl fáradtak voltunk ahhoz, hogy rögtön el kezdjük a halak vadászatát. A felesége velem szívesen elengedte, mert mint mondta, legalább valaki vigyáz az urára. Barátságunk sok éve kezdődött. Még akkor, amikor nem álltak olyan jól anyagilag, mint manapság.

Gyorsan sátrat vertünk a fák alján, hogy a meteorológia által beígért vihar ne érjen minket készenlétlenül és legyen hová elbújunk az égi áldás elől. A szúnyogok milliárdjainak dühös támadását nem tudta igazán visszaverni a riasztó olaj búvós ereje. Denevérek cikáztak felettünk az egyre inkább színe vesztett világban. Tüzet raktunk a parton összeszedett száraz ágakból, hogy a régóta áhitott szalonnánkat jó nyálcsorgatóra süsük, meg azért, hogy a tűzre vetett maréknyi zöld fű vagy levél füstje elűzze a vérmesebb szúnyogokat is. Falatoztunk. A sült szalonna illata kavargott, keveredett a füst szagával. Az időközben sötétbe öltözött táj körvonalain érdekes árnyakat vetett a tűz fénye. Jó volt nézni, jó volt ott lenni. A tűz lassan hamuvá roskadt. A sátorba bújva néztük a felragyogó csillagok pislákoló fényeit. Csendes beszélgetésünk egyre jobban akadozott, a barátom elaludt. Elábrándoztam gyerekkorom egyik kedvenc, rongyosra olvasott ifjúsági regényén, az örök becsű Fekete István alkotta remekén: szinte ott éreztem magam a Kisbalaton nádi világában. Eszembe jutottak Kengyel tanár úr szavai: - A valóság is lehet olyan szép, sőt szebb is, mint a hazug ábránd! Ennek gondolatával és a békakórus fülzsongató vartyogásával, melyet különféle éjszakai zajok, neszek, illatok keveréke kísért - elszenderedtem.

Pirkad. A felkelő nap reggeli sugarai kellemesen melengetik elgémberedett, átfázott csontjaimat. Istennek hála, nem jött be az időjóslat, szép időnek ígérkezik. Azért, hogy megfelelő jó horgászhelyet foglaljunk a szombat hajnali amatőr horgászinvázió előtt, - időben kellett érkezni. Ha halat is szeretnénk fogni, nem csak irigyen nézni a többi sporttárs kemény fásasztását. A kuni nagy halairól híres. Legalábbis ez a mende-monda. Én a magam részéről még olyan horgászt sem láttam, aki egy igazi kapitális amurt vagy egy rémséges krokodilpofájút szálolt volna! Még az alig derengő szürkületben összegyűrt etetőanyag, melyet a limányos szélére dobáltam, kelően felhőre sikeredett, szépen terül a vízközt. Új nap, új remény, majd ma engem irigyelnek a többiek! látok neki a könnyített szerelés összeállításának. Tizenkettes horog, tizenötös zsinór, saját gyártású szívószál úszó, egy másfél grammos ólom mindez egy 4,5-es Match boton, pár csonti és hajrá! Látom a szemem sarkából, a barátom is hasonlóan kezd az idilli napot. Egy erőteljes suhintás az ellenszél miatt, és az úszó a helyén. Félig dőlve kornyadozik, majdnem jó az ereszték hossza. Gyors korrigálás, és indul a pecázás. A második bedobás már eredményes. Egy formás kis bodorka a zsákmány. Hogy vizes és halszagú legyen a meritóm, szálkólok. A parton röhögnek,

ki ne szakítsa szaki! De már a másodikat fogom a sütni való tenyérnyi keszezből. És láss csodát, beindul a gépezet. Sanyi barátom is szorgalmasan szedegeti az apraját. Ő igazán ért hozzá, hisz felnézek rá, ő tanított meg a vízi rejtelmekre, ő avatott igazi horgásszá. A part mindkét oldalán már csak minket néznek dühös-irigyen. Elhalt a röhögés, még mosoly sincs. Igaz nincs is miért örülniük, ma még nem lett halszagú a kezük. Közben Sanyi akaszt egy jó kettes nyurgát, megdolgozik vele, élvezettel terelgeti. Összemosolygunk, és már indulok is szákolni. (Az esti nagy sietségben otthon felejtődött a meritője.) Pár percnyi nyugalom, a víz lakói lenyugszanak a ciriburi után. Mi is túl vagyunk már az élmény hatásán. Sándor ismét fásaszt. - Sanyikám, horgászni jöttem, nem meregetni, helyeskedek veled. Neked adom, ne sírjon a szád! - évődik velem. A többiek irigykedő pillantásaitól kisérvé újra szákolok. A helyemre visszaérve, új csalit teszek a horgomra. Gilisztacsokrot kínálok, talán ráérezik valami emberes példány. Úgy látszik, a jó példa tényleg ragadós, nekem is megjött a várt ponttyom. Szép, aranylő pikkeljei ragyognak a nap-sütésben. - Nézd, Liftes - kifogtam az aranyhalat, kívánjak valamit? - Csak akkor teljesül a kívánságod, ha visszadobod - mondja nagy komolyan Sándor. Összeröhögünk. Lemérem, csak huszonnyolc centi. Mielőtt visszateszem a vízbe megcsókolom. Mit lehet tudni? Hátha tényleg szerencsém lesz. Egy látásból régről ismert sporttárs nagyszájú felesége félhangosan, hogy mi is halljuk - ezeknek a kalaposoknak megy a hasuk - beszéléssel próbált minket rosszkedvre hangolni - sikertelenül. A férj bizonyítandó, hogy lélekben velünk van, odaküldi Sándorunknak: Sanyikám, azt mondom az asszony, hogy könnyű ott halat fogni, ahol van, gyere ide, itt nincs, fogjál itt! Sanyi szemé ravaszul csillog. Már érzem, jó hecc lesz. Megvonja a vállát és lehajol egy gombócnyi etetőanyagért. - Hát megpróbálhatom, szól, majd átbállag a szerelésével és egy maroknyi etetőanyaggal a szomszéd horgászhelyre. Rá úsztat az etetésére, majd kicsit visszatartva a sodrástól hagyja az úszót bukdácsolni. És jön a kapás. Nem finomkodik, keményen lerántja az úszót. A bot karikába hajlik, a hal menekülne, de ügyes kezek terelgetik. Én meg máris indulok a meritővel. Sanyink leakasztja a jó méretes tükrös potykát, megcsókolja, majd én ott horgászom mutat a helyünkre, és visszarakja a halat a vízbe. Az emberek egyre nyugösebbek a környékünkön. Ha nem kell a hal, mért nem adja nekünk, hallatszik. Többen helyeslően dünyögnek. Vasárnapi amatőrök. Sejtésem szerint, a néha kapott ajándék hallal vagy a csarnokban vásárolttal hazaérve, telekürtölik a házat: Nézzétek, mit fogtam, de a nagyobbakat elajándékoztam. - Mert nehéz volt cipelni, meg úgy is túl zsíros volt. - A szomszédok persze eszik a dumáját, mert minden héten pecabotokkal felszerelve távozik a házból, hisz Ő a nagy HO - HO. De térjünk vissza a vízpartra. Az események változatlanok. Mi fogjuk a vízi népet, Ők nézik és irigykednek. Azért néha Ők is fásasztanak. Jó nap ez a horgászatra. Az egy-



re jobban melegező víztükör tetején viharos-zajosan kergetik az ivadék halakat a vérmes balinok. Egy-egy csuka is villan, szinte a lábunk előtt. Én rá untam a békés halakra mondom a barátomnak, hogy érte, miért raktam el a Match botot, próbálkozom a pergetéssel. Feljebb a csatornán a kanyarnál nem láttam senkit, nincs árnyék, hisz csupasz a part, sem fa - sem bokor, tán lehet egy kicsit hosszába dobálni. Fogok egy pergetőbotot és a műcsalis dobozómmal elindulok a csatorna kanyarulatához. Twisztet rakok fel, mert nem ismerem a meder akadót. Legyező irányban húzgálom a medret, hogy megtapasztaljam a mederfenék alját. Még arra is van időm, hogy gyönyörködjek a szárcsák vonulásában. Csalicseré után rapala van a bot végén. Ez egy vadonatúj szerzemény, még sosem használtam. Bevontatásra gyönyörűen veret, jól érzem az egész szerelés mozgását. Hát nagyok ezek a finnek a fahalgártásban. Egyszerre akadásszerű ellenállást érzek. Tán egy lusta süllő fogja - reménykedek. Pár pillanatnyi remegős várakozás után leszakad az ég is, elindul a régóta várt hal. Ez nem fogas rémüldözők. Nem is az. Feszesen tartani - szól a fejemben a sokszor hallott mondat. Reszkető kezekkel fásasztok. Egy örökkévalóságnyi idő telt el a kapás kezdete óta, de megnyugodva látom, Sanyi itt van már melletttem, és készül szákolni. Felhúrom a vízszinthez, és ekkor meglátom. Egy rémsége-

sen gonosz pillantású vízi tigris néz velem farkasszemet. Látom rajta, ugrani készül. Olyan nagy a feszültség, hogy legszívesebben elszaladnék. Sanyi nyugtatgat, és közben együttesen a partra kormányozzuk a monstrum csukát. Reszkető lábakkal büszkén ballagok vissza, hogy mérlegelés után száj bilincsre fűzzem. Mit lehet csinálni egy majdnem hat kilós csukából? Süssem ros-



ton? Vagy megtűzdelve szalonnával? Esetleg sajtban bundázva rántsam ki? Amíg a fogási naplóba bekönyvelem, addig latolgatom, hogy miként fogom elkészíteni. Közben a nap is mögém érkezett égi vándor útján, tehát már rég itt van az ideje, hogy némi táplálékkal ismét csillapítsuk éhségünket. Behúzódnak az árnyat adó fák alá. Hamar előkerülnek az otthonról ho-

zottak, és elkezdődik a falatozás. Míg egymást traktáljuk az étkeinkkel, ki-ki a sajátját dicsérve kínálja, régi történeteket eleve-nítünk fel. Eszünkbe idézzük régi cimboránkat, mint a horgász trió harmadik tagját, és sajnálkozunk, hogy élete dicstelen véget ért, megnősült a szerencsétlen. Az új asszony nem engedi el maga mellől a vízpartra egyedül. Ő meg nem jönne vele az lstenért sem, mert fél a kullancstól, szúnyogtól. Jót mulatoztunk a cimboránk kárán, mert ugye - legszebb öröm a káröröm. Elviccelődünk, hogy viszünk nekik egy kis halat, hadd legyen az Ő lakásuk is jó hal-szagú.

Nos, mivel kifogtuk a megengedett mennyiséget, és a mai nap ennél többet már nem adhat, amúgy is a vízállatú levegő elbágyasztott, elkezdünk összepakolni. Nem a mindenáron minél többet elvinni, elvet valljuk, - tehát a nem kívánt halakat már a kifogásuk után óvatosan visszarak-tuk a természetes közegükbe. A jól sikerült nap lelket melengető érzésével sátrat bon-tunk, és összeszedjük a horgász-készégein-ket. A horgászat nem más, mint a szabad-idő kulturált és hasznos eltöltése. Másod-rendű célja a halfogás kántáljuk vigyoro-gva kórusban a kocsiba való bepakolás köz-ben. Mosolyogva búcsút intünk a vízpar-ton maradóknak, és elindulunk hazafelé.

Átélté és az élményt lejegyezte:

emillio

naviGOO
GPS navigation system

GPS navigációk

Funkciók:
iGo kompatibilis
GPS navigáció
WMV/AVI/ASF video
Mp3/WMA audio
JPG/BMP/GIF
E-book TXT
SD/MMC kártya olvasó
Bluetooth csatlakozás
Mini USB port
3,5" - 4,3" széles LCD érintőképernyő

Netto 24.990 Ft-tól

35.990 Ft-ig

Viszonteladóink:
W-TEL GSM 1076 Bp. Király u. 19
BÉCSI-TEHER 1037 Bp. Bécsi út 298
Kapcsolat: +36 30 567 57 60
www.genezis.net

C SERGO

OPÉL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPÉLEKHEZ

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

25%

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

SAP-ART Hiteles hírek:

IGAZ, A NEMZETKÖZI HELYZET EGYRE FOKOZÓDIK, DE..... NÁLUNK MÉG MINDIG TALÁL SZ KEDVEZŐ HITELEKET :)

1. HA TARTASZ AZ ÁRFOLYAMKOCKÁZATTÓL, VEGYÉL FEL **MIKROHITELT, FORINT ALAPON, 6,5 %-OS FIX KAMATRA!!!**
ÁTFUTÁS: 1 HÉT
(nem kell előre adásvételi)
 2. **Lakáshitel:** 5,05%-tól (THM: 6,11%)
 3. **Hitelkiváltás kedvezőbbre**
 4. **Hitelek KHR (BAR) listásoknak is**
- Bankhiteknél nem számítunk fel jutalékot. Minden banknál fiókvezetői szinten képviselünk, így kiemelt ügyfél leszel.**



Bíró László

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ
1133 Budapest, XIII. Esztergomi út 12.
06-70-3838767 06-70-3162071
Fax: 06-1-7888295 **www.sapart.hu**

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa honlapunkat: ***www.taxisokvilaga.hu***



Biztonsági gyermekülésekből csak a 03-as, 04-es

JANUÁRTÓL ÚJ SZABÁLYOK

Megszigorodnak a biztonsági gyermekülésekkel kapcsolatos előírások. Január elsejétől a közúti ellenőrzés során a rendőr nem csak azt ellenőrizheti, hogy a gyermek biztonsági ülésben utazik-e, hanem azt is, hogy az megfelel az előírt szabványnak. Ezentúl csak 03-as, 04-es jelölésűek az elfogadottak.

A hatályos KRESZ előírásai szerint általános szabály, hogy a gépkocsiban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzíteni. A gyermekülésekre szigorú előírások vonatkoznak, amely a technológia fejlődésével változik. 1995-től az Európai Unióban a régebbi szabványok szerint már nem készülnek gyermekülések, 2004-től pedig az EU országaiiban kereskedelmi forgalomba sem hozhatók ilyenek. Vagyis – normál körülmények között – az úgynevezett 01-es vagy 02-es termékkjelölésű üléssel az üzletekben nem lehet találkozni. 2009. január 1-jétől használható gyermekülések biztonságo-

sabbak, hevedereik rugalmasabbak, nem okoznak csonttörést, komoly oldalvédelemmel ellátottak mind a fejnél, mind csípőnél, ami az oldallégzsák működésbe lépésekor kap komoly szerepet.

A gyermeküléseken elhelyezett jelek utalnak az előírásokra: jól látható helyen kell, hogy legyen. Jól olvashatóan elhelyezett jelölésben szerepel egy kör, benne az „E” betű, illetőleg a jóváhagyó országra utaló szám. Ezek alatt pedig a jóváhagyási szám. Januártól csak a 03-as, illetve 04-es számsorral kezdődő gyermekülések használhatóak – derül ki mindez a hivatalos tájékoztatóból.

A megfontolandó tanácsok közül álljon itt néhány: soha ne vásároljunk olyan ülést, amit nem volt alkalmunk belepróbálni az autóból! Amennyiben lehetséges, a hátsó ülésre helyezzük a gyermekülést, mivel ez a jármű legbiztonságosabb része. Állítsuk pontosan a gyermekhez az övet. Kétujjnyinál ne legyen nagyobb a rés az öv és a gyermek teste között. Amennyiben az ülés kialakítása olyan, hogy az autó eredeti biztonsági öve szolgál a gyermek

ülésbe rögzítésére, a keresztpánt fekdüjön a vállon, távol a nyaktól, a vízszintes öv pedig minél lejjebb legyen, kerülve a has tájékát.

Használt gyermekülést csak abban az esetben szabad venni, ha az ülés élettörténetét az első naptól az utolsóig ismerjük, és megvan hozzá a használati utasítás. Korábbi balesetek vagy helytelen igénybevétel tönkretetheti az ülés biztonsági értékét, de ez egyszerű szemrevételezéssel nem biztos, hogy mindig észrevehető. Tekintve, hogy már akár 10 ezer forint körül hozzájuthatunk megfelelő biztonságot nyújtó kiegészítőhöz, kétszer is érdemes meggondolni, mit kockáztatunk egy használt üléssel, netán egy másodkézből beszerzettel.

Az előírt 03-as, 04-es jelölésű ülések speciális – mint korábban már ismertettük – oldalütésközés elleni védelemmel ellátottak. Ezek között is találhatóak úgynevezett ISOFIX-es darabok. Ez a megnevezés egy olyan rögzítési rendszert takar, mely közvetlenül az autó karosszériájához csatlakozik, így a hárompontos biztonsági övnek kizárólag az a feladata, hogy a

gyermeket biztonságosan rögzítse a gyermekülésbe. A gépjárművek esetében, amennyiben ilyen ISOFIX előkészítések, úgy az a műszaki leírásában, illetve a használati útmutatóban is szerepel.

Ki gondolná, hogy napjainkban a gépjárműben utazó gyermekek többen szenvednek balesetet az autó utasterében, mint a közutakon. Ennek egyik oka, hogy a szülők nem használnak biztonsági gyermekülést, vagy nem követelik csemetéiktől, hogy a biztonsági övet bekapcsolva utazzanak. A legtöbb baleset a lakás és pár kilométeres körzetén belül következik be, amikor úgymond csak elugrunk a boltba vagy a közeli rokonokhoz, és erre a kis távolságra minek használni a gyermekülést vagy az övet.

Már most decemberben is fokozottan ellenőrzi a rendőrség a biztonsági gyermekülések használatát, kisbuszokban pedig – gyermekszállítás esetén – az ülésenkénti biztonsági övek meglétét. Jobb minderre felkészülni, semmint a karácsonyi ajándék árát bírságként leróni.

k.z.t.



Kedves Barátunk!

Bizonyára értesült róla a médiából, hogy az elmúlt egy évben országos és orvostörténeti jelentőségű beavatkozásokat hajtottak végre hazánkban. Megtörtént a legelső csecsemő és kisgyermek szívátültetés, és nemrégiben az első gyermekkori műszív beültetés is nagy visszhangot keltett a médiában.

A Gyermekélet Alapítvány az egyetlen alapítvány volt amely támogathatta a legelső gyermek szívátültetést, és büszkéek vagyunk arra, hogy már fennállásunk első évében majdnem 40 millió forint értékű adománnyal tudtuk támogatni az életveszélyesen beteg gyermekek gyógyításának ügyét. Ilyen mértékű adományra induló alapítvány részéről Magyarországon még sosem volt példa! A gyermek szívátültetéseket végző Gottsegen György Kórház Gyermekszív Központja most azzal a kéréssel fordult a Gyermekélet Alapítványhoz, hogy szerezzék be egy TEG5000 típusú véralvadás analízátor készüléket, melynek segítségével gyermekéleteket menthetnek meg a soron következő beavatkozások során.

Karácsony, a szeretet és a család ünnepe közeledtével, kérjük, hogy adományával támogassa Ön is e készülék beszerzését. A jelenlegi helyzetben minden, még a legkisebb adomány is kulcsfontosságú lehet a műszer beszerzéséhez!

Kérjük, keresse fel honlapunkat, www.gyermekélet.hu - ahol banki átutalással és bankkártyás adományozással közvetlenül, vagy készpénz átutalási megbízás igénylésével is hozzájárulhat a műszer beszerzéséhez. Amennyiben nem rendelkezik internet eléréssel, úgy kérjük, igényelje a készpénz átutalási megbízást a 06-23-428-650 es telefonszámunkon.

Hisszük, hogy a legelső hazai gyermek szívátültetések egyedülálló, országos jelentőségű ügyének támogatásában Ön is partnerünk lesz, és őszintén valljuk: nincsen nemesebb és nagyobb karácsonyi ajándék, mint egy halálosan beteg gyermek visszaadott élete.

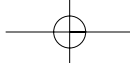
Önzetlen segítségében bízva, köszönettel:

Bámer Imre
Kuratőrümi elnök
Gyermekélet Alapítvány

Mi lehetne nemesebb cél,
mint életté változtatni a halált...

Dr. Jakabházy László
Semmelweis Egyetem egyetemi tanár Ph.D.
Gyermekélet Alapítvány Kuratórium tag

GYERMEKELET ALAPÍTVÁNY
POSTACÍM:
2058 BUDAÖRS PF.98.
ADÓSZÁM:
19382106-1-19
BANKSZÁMLASZÁM:
13520405-14002010-00003153
TELEFON:
06-23-428-650
FAX:
06-23-428-651
E-MAIL:
INFO@GYERMEKELET.HU
WEB:
WWW.GYERMEKELET.HU



A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel.: 229-3736, mobil: 30/989-4279

E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu

Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd: 9.00–17.00,

szerda, csütörtök: 10.00–17.00, péntek 9.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-től
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.000.-től
Elektronikus havi járulékbevallások	1.700.-től
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Hőpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házzámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házzámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	3.950.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-től
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 kedvezményesek vagy díjmentesek.
Az árak 2008. november 1-jétől visszavonásig érvényesek, és az áfa összegét tartalmazzák.*

Üzemanyagárak, 2008 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	294.00	298.00	180.00
Február	289.00	295.00	186.00
Március	292.00	296.00	189.00
Április	302.00	310.00	187.00
Május	298.00	315.00	187.00
Június	302.00	317.00	187.00
Július	312.00	333.00	188.00
Augusztus	317.00	337.00	187.00
Szeptember	305.00	326.00	193.00
Október	302.00	315.00	188.00
November	300.00	311.00	187.00
December	274.00	297.00	188.00

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

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

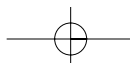
forrás: www.apeh.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2006.10.25. – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26. – 2007.09.24.	7,75%
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8,00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27. – 2008.10.21.	8,50%
2008.10.22. – 2008.11.24.	11,50%
2008.11.25.-től	11,00%

www.mnb.hu

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





Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **DECEMBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 69 000 Ft	Járulékalap 11%-a 7590 Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 115 Ft	Járulékalap 25,5%-a 17 595 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5520 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2760 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
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 5%-a 3450 Ft	A járulékalap 24%-a 16 560 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 2760 Ft

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

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

Sok vállalkozó még mindig abban a hitben van, hogy adóelőleget fizetni csak háromszor kell, a negyedik negyedévre vonatkozót ráér az adóbevallással egyidejűleg, vagyis február 15-ig fizetni. Ez

az információ azonban téves, már évek óta minden negyedévet követő hó 12-ik napjáig be kell fizetni a személyi jövedelemadó előleget, az utolsó negyedévre vonatkozót tehát 2009. január 12-ig.

Annak a vállalkozónak, akinek nincs más jövedelme a vállalkozásán kívül, és előlegeit jól számolta ki, a februári adóbevallásnál már nem lehet fizetendő adókötelezettsége.

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

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e. A negyedik negyedévre tehát 2009. január 12.

Szöke nő beül az autóba:

– Nem értem, itt három pedált látok, de nekem csak két lábam van...

* * *

Egy szöke nő hazaér a munkából, és megdöbbenve látja, hogy kirabolták a lakását. Azonnal hívja a rendőrséget, akik

megígérik, hogy hamarosan jönnek. Nemsokára meg is áll a ház előtt egy rendőrautó. Kiszáll belőle egy rendőr, póráron vezetve egy nyomozókutyát. A szöke nő áll a kapuban, s a fejét fogva, zokogni kezd.


– Kiraboltak, mindenemet elvitték, kihívom a rendőrséget, és erre, tessék: kit küldenek? Egy vakot!



MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

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



SE-BES PLUSZ KFT

AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén – már nettó **8.000.-** Ft+áfától (a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitorított kerék, törött futómű stb...) szállítjuk bármely Taxi társaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 3,5t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű sérült vagy kitorított kerekű gépjárművét! Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a Biztosító Társaság várhatóan megtéríti!

24 órás telefonos ügyeletünk új száma:

06-20 9441 186

Szállítás éjjel-nappal, hétfévén és ünneppapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserinktől!

Vízy Gábor

Élt 51 évet



Ismét gyászolnak a „kockások”. Hosszan tartó, súlyos betegségben elhunyt fiatal kollégánk. Néhány hete még pénzt gyűjtöttünk gyógykezelésére, de már késő volt.

Ismét gyászolunk. Szerettei már nélküle ülik körbe az ünnepi asztalt Szentestén, de közben rá gondolnak. Ahogy mi is kollégánkra gondolunk az emlékezés és a szeretet perceiben.

Juhász Péter, Fótaxi Zrt.

BTI hírek

A BTI-Taxicentrum iroda az eddigi évekhez hasonlóan az év végi ünnepek között zárva tart. Utolsó nyitva tartás decemberben 22-e, hétfő, 10-17 óráig. Az új évben január 5-én, hétfőn nyitunk.

Minden kedves kollégának és családjának békés karácsonyt és boldog új esztendőket kívánok!

A 2008. évi adóbevallások ha-

tárideje egyéni vállalkozók esetén február 15. Továbbra is készséggel segítünk az adóbevallások kitöltésében, valamint elküldésében. Az egyéni vállalkozók ma már bevallási kötelezettségeiknek kizárólag elektronikus úton tehetnek eleget (nyugdíj melletti vállalkozók bizonyos esetben ez alól felmentést kaphatnak), az elektronikus bevalláshoz pedig előzetes regisztráció szükséges, ami időigényes lehet. Kérjük, erre szíveskedjetelemmel lenni.



Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Az e havi versünk keresgélése közben az jutott az eszembe, hogy hát mindünknek van ám gyermekkori karácsonyi emléke. Amelyre szívesen visszagondol, és amelyen már korosabb fejjel elmélázgat.

Nekem is van ilyen emlékem.

Kicsiny gyermek voltam és a lehetőségekhez képest jámbor. Még tudtam hinni ebben-abbban, meg tudtam különböztetni a jót a rossztól, már ugyan csak olyan szinten, ahogy a felnőttektől hallottam: „no, jó gyerekek voltál, nesze egy barack a fedre!”, vagy „már megent rossz fát tettél a tűzre!” vagy ilyesmi.

Akkoriban egy apró alföldi faluban éltünk, még nálam is jámborabb népek között.

Tudják-e kendtek, mi az a „jóság-szalmaszál, szénaszál”? Elmondom.

Karácsonykor az volt itt szokásban, hogy a Kiszézus betlehemi jászol-bölcsőjét annak rendje-módja szerint – ahogy máshun is – kitömökdték szalmával, szénnel. Igen ám, de ennek a tömökődésnek a tetejibe tehetett minden falubeli kisgyerek egy vagy több szalmaszálát, de csak akkor, ha előtte jót cselekedett. Egy szalmaszál egy jótett, két szalmaszál két jótett és így tovább. Tessenek csak elképzelni, csupa gyermekjószág közepiben fészkelődhetett a Kisedd. Tán nem is lehetett ennél barátságosabb, meghittebb helye.

A magam szalmaszálát is odatehettem. Gyermeki fejtörésünk tárgya ez idő tájt éppen az volt, hogy mi a csuda „jóságot” lehetne még tenni. De hát faluhelyen mindig könnyen akadt ez-az. Fát hordani, udvart söpörni, állatot idejében megetetni, a kisjányoknak anyjok körül sürgölődni – szóval a jótett valahogy mindig összejött.

Ma meg már nem merek a jászol közeli-be se menni, de ennek okát inkább nem részletezném.

A szenteste a családé volt. Mindenki a maga böcsületes módján ünnepelte, csöndben és igen békességesen. Akkoriban a gyerek számára még nem volt plusz ajándék a hóesés, meggyűtt az is magától, annak tiszte szerint.

Aztán reggelre megalénkül a falu. Az asszonyok-lányok szaporán, fűgén, a férfiak-legények komotosan, nagy léptekkel ropogtatták csizmájukkal a friss havat, sűrűn süvegeltek egymást, megint csak ki-ki a maga módján köszöngetve. „Áldott karácsonyi ünnepeket kívánok!”, „Kegyelemteljes karácsonyi ünnepeket kívánok” – mondták azok, akik a templomba igyekeztek, és „Kellemes karácsonyi ünnepeket kívánok!” – kapták le süvegüket azok, akik máshova. (Teszem zárójelbe: semmi bajom

a mostanában divatossá vált kurta köszöntéssel: „Boldog karácsonyt!” Ilyentájt vetített, ünnepire kisúvikszolt amerikai „családi” filmekben hallottam ezt először. Eleinte mérgeződtem: „tedd már oda hogy kívánok!, te fogpasztareklám”, de ma már csak legyintek, merthogy volna nekünk ennél nagyobb bajunk is, nemdebár?)

Ügyük, dolguk végeztivel mindenki – főként az asszonyok – hazasiettek. Hát hogyan! El köllött készíteni az ünnepi ebédet, tisztességgel föltálatni, aztán a családdal elfogyasztatni. De nem akárhogyan ám! Illedelmesen. Akkor odagyűhetett volna – példának okáért, tesztem azt – az angol úri felső középosztály szertartásosságát tanulni az alföldi parasztemberekétől. De persze ez csak csak az ünnepekre érvényes, a dologidőbeni ebédekre nem, azok szikáran teltek, szótlán kanalazással.

Szegény volt a falu mindig, ám az ünnep az ünnep. Akkor nincs pardon. Arra jó előre spórolni köll, ha úgy muszáj. No meg rend legyen, tisztaság legyen házon belül s kívül egyaránt. Persze az igazi nagytakarítás a húsvéti ünnepekre való, de karácsonyra is akadt mit rendbe tenni. Megszólták ám azt, kinek portája nem volt rendbe téve.

Szó sincsen itt semmiféle paraszti idillről, a hétköznapok kemény munkával teltek. Gond is akadt bőven, mint bárhol másutt. Ám az akkori aktuális hatalom, a „duplán átkos” szöges csizmás bajnokai még nem érkeztek ide. Majd később, de akkorra mi már elköltöztünk.

Tavaly karácsonykor gondoltam egy megrészlet: meglátogatom az én kedves kis falumat, mert a gyermekkorába visszakívánkozó Ady Endre azt írta, hogy „Az én kedves kis falumban / karácsonykor / magába száll minden lélek.” No, ha neki kijárt, akkor nekem is, majd jól teleszívom magam az emlékekkel, oszt rögvést megerősödöm hitben, reményben, szeretetben – reszkesetek, galádok!

Semmit sem találtam a helyin. A karácsonyi csönd, amelyre vágytam, itt most az üresség csöndje, a süket csönd. A hajdani tiszta portákra – tán egy-két kivétellel – rátelepszik a nyomor. Ami ugye nem azonos a szegénységgel. De még ennél is szomorúbb a lelkek begubózása. Az öregek magányossága. S hallom: a munkanélküliség.

Jó, tudom, hogy nem mindenhol van így, de most itt így van. És ha csak ez az egy lenne, már az is sok.

Köllött ez az utazás: tanulj, te nyavalyás, a magad piszlicsaré gondjain nyafkázó pesti – mondom, persze csak szigorúan magamnak –, tanulj részvétet, tanulj együtt-

érzést, alázatosságot, valamiféle segítőkészséget. És tréningezz, csuklóztasd magad a reménységben, meg mondd másoknak is: „reménykedj!”

Mert hát miről is szólna a karácsony, ha nem éppen erről. Mindenkinék: hívőnek és nem hívőnek egyaránt.

Tetszenek tudni, az volt az ijesztő számomra, hogy e viszontlátogatáson a valamibeni reménykedés jelét, nyomát se láttam. De abban *reménykedem*, hogy csak én nem vettem észre. Ott lehet az, csak most elbűjt. Ki kéne valahogy a rejtekiből szekírozni.

E havi talált versünket szándékosan a fönti locsogás végire szántuk, mert így illik, utólagos kommentár nélkül, köszöntve az ünnepet. A szegény drága *Juhász Gyula* írta úgy az 1920-as évek valamelyikében. Márpedig ő igencsak ismerte az alföldi, a Tisza vidéki szegényebb sorsúak életét, gondolkodásmódját és szokásait. Magazinunk egyik korábbi számában meg is emlékeztünk róla. Bevallom, ezt a verset igen nagyon szeretem. S mint hogy kívülről tudom, ez jutott az eszembe akkor az „én falum” szélén állva.

„Hát ehöz meg nekünk mi közünk van? Mindez a kend dolga” – mondhatják, s igazok van. Ráadásul nem is sikerült valami vidámabb, lelkesítőbb verset találni. Sajnálom, az most nem megy. De azért csak tessenek elolvasni. Ott van abban, amit a mai szükös és egyre szükösebb világunkban lelkünk mélyén vagy nagyon is tudatosan keresünk. S azok ott, akik körülállják a „jó reményt” – hát azok meg akár *mi maiak* is lehetnének.

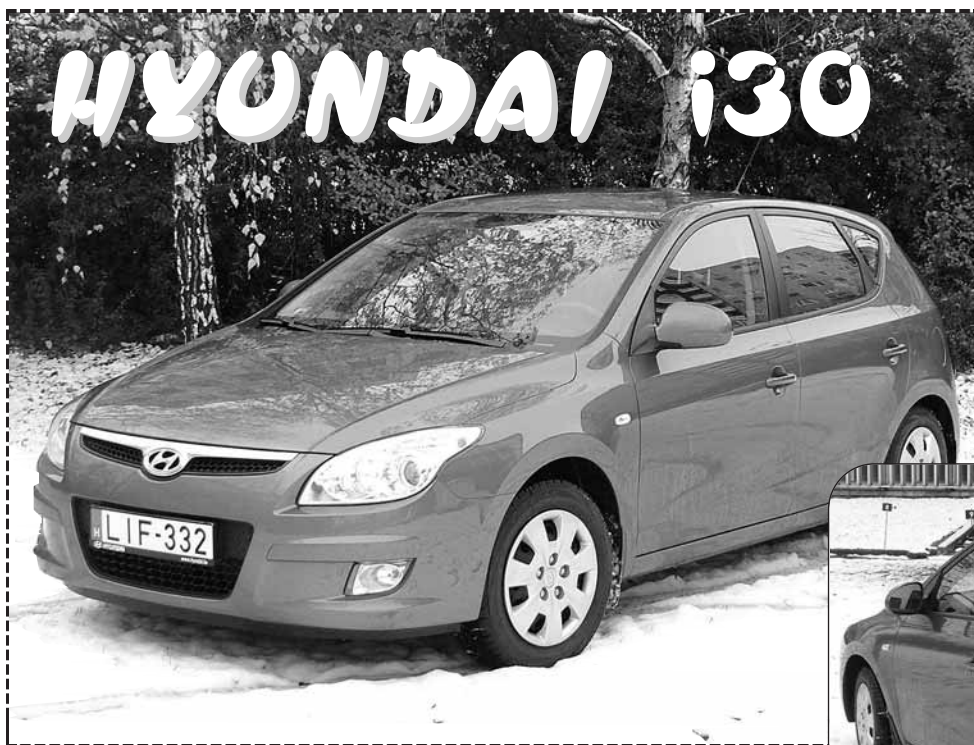
BETLEHEM

A kocsmá ajtaját kitarják,
S hozzák subában a telet,
Az istállóban ott a jászol,
A jászolban a Szeretetet.

A gyémánt csillag áll fölöttük
Füstös lármában szeliden,
Nyájas barmok között az almon
Az Ácsnak Gyermeke pihen.

Kántálnak a háromkirályok,
S velük a jámbor pásztorok,
A söntés mélyén egy elázott,
Elbúsult zsellér tántorog.

Könnyes szeme bámulja báván
A betlehemi csillagot,
A jó reményt, mit körülállnak
Szegények, árvák, magyarok.



Széles nyomtáv, hosszú tengelytáv szélekre kitolt kerekek. Ez már a külső szemlélőt is megfogja a Hyundai i30 esetén. Ráadásul a karosszéria is igazán szemrevalóra sikerült. A lámpatestektől a hátsó ajtóra szerelt diszkrét légrerelőig, minden vonzza a tekintetet. A következő lépcső az autó megismerésében, hogy beülünk és csodálkozunk a tényleg jól sikerült

kialakításon. A kormányoszlop négy irányban állítható, a váltókar kézre esik, a műszerfal jól áttekinthető és emellett még elegáns is. A belső tér kifejezetten tágas, a lábtér ebben a kategóriában nagynak mondható. A csomagtartó mérete alaphelyzetben 340 liter, ami a 2/3-1/3 arányban

dönthető hátsó ülésekkel 1250 literre bővíthető. A motorválaszték kielégíti az extrább igényeket is. Háromféle benzines és háromféle dízel áll a vásárlók rendelkezésére, manuális és automataváltóval kombinálva. Ráadásul hiányzik az ún. „fapados” verzió, már az 1.4-es motorhoz is 104 lóerő dukál. Vagyis



MORFONDÁRIÁK

Mondhatom, ez az év is jól végződik. Nemrég még azt hittem, hogy jó viccet mondok, miszerint még az is előfordulhat, hogy szlovák rendszámmal fognak taxizni nálunk. Ez bejött. Még tavasszal ugyanis a komáromi erődhez vittem busszal kirándulni gyerekeket. Ott én már akkor láttam, hogy a komarnói taxisok az erődnél, a bevásárlóközpontnál teljes erőből fuvaroznak. Képzeljétek, volt köztük még régi kerek-lámpás 1200-as Zsiguli is. Na, de nem erről akarok most mesélni. Habár, ha jól figyeltek, rájöttök az összefüggésekre. Szóval, míg a gyerekek nézegették a látnivalókat, mi buszosok megismerkedtünk gyorsan egymással, majd – mint valamikor a drosztonok – beszélgetéssel múltattuk az időt. Megcsodáltuk az öreg Ikaruszt is. Persze csak azért, mert még milyen jól megy. Voltak ott gyönyörű márkák is. Hadd ne soroljam. Na szóval nekem úgy szólt a programom, hogy utána átmegyünk Komarnóba. Volt is nálam EU-s menetlevél, meg minden, ami kell. Egyedül a nemzetközim járt le. Na de ebből nem lehet semmi baj, mert azt külföldön még sosem kérték. Meg különben is nekem már az új EU-csillagokkal körülvevett H-betűs jogsim van. Gondoltam én. Míg nem az egyik Pécsről jött kolléga elmondta, hogy ő hogy járt. Egész úton nem volt semmi baja. A szlovák csendőrök egyszer ellenőrizték. De amikor legördült a hídról...

A magyar rendőrök rendesen levették, mert neki is lejárt a nemzetközije. Ami egyébként egy vacak papír, amit a külföldi szervek szó szerint semmibe vesznek. Ilyen papírja a környező országok sofőrjeinek nincs is. Mert ugye minek. Megmondom, minek. Annak az ötven-

valahányezer forintnak, amibe ennek az okmányoknak nem nevezhető – jó legyen okirat – a meghosszabbítása kerül. Na, ettől aztán piszkosul nyomul a gazdaság minálunk. Jé, most látom csak, mégis begyűrűzött a gazdasági válság. Ez nem fél attól, hogy közkedvelt miniszterelnökünk valami csúnya kifejezést használ. Netalán még azt találja mondani, hogy micsoda BŐSZME dolog ez kérem. Szóval visszatérve a szlovák taxisokra. Mit várunk mi a saját hatóságainktól, amikor Magyarországon, a magyar hatóság (rendőrség, közlekedési felügyelet, engedélyeket kiadó önkormányzatok stb.) nem azt mondom, hogy intézkedik, netán védi az adófizetőit, hanem úgy néz ki, mintha nem is venne tudomást a törvényeink semmibe vevéséről. Nagyon nem is csodálkozom. Szerintem kis hazánkban az ilyen viselkedésnek komoly hagyományai vannak. Jó régen történt meg velem, hogy a kedves utasom azt találta indítványozni, hogy forduljak már meg az akkori Lenin körúton a Gong nevű presszó elé. Mondtam neki, hogy sajnos ez nem fog menni, mert a fakabátok ott állnak előtte. Mire ő: „Taxiskám ne törődj semmivel, én KB-tag vagyok”. Mire én: „az mit jelent, csak nem azt, hogy körülbelül?” Na itt egy kis szünet következett, majd virított az elvti, én meg már ott is álltam a Gong előtt. A taxim előtt a két szerv. Mire én előkaptam volna az irataimat, az ügy le volt rendezve. Persze akkoriban a rendőrök és a taxisok között sokkal lájtosabb volt a viszony. Ma már nincsenek KB-tagok, csak kb. ötször annyi képviselő. A legtöbbször van otthon valamilyen kis könyvecskéje, de az már nem ér semmit. Viszont a mentelmi jog. Az igen! Habár ebben az esztendőben egy pár úri huncutságra is fény derült. Ha jól hallottam, volt olyan képviselő, aki egész évben nem is képviselt, de a pénzt felvette érte. Állítólag az teljesen törvényesen járt neki. Most vagy valami elbőszmézett világban élünk, vagy a törvényeik nem érnek egy kalap nyúltrágyát. Szerintem mondhatjuk azt is, hogy is-is. Na meg itt van a



nem kell kompromisszumot kötni a lendületes autózás és a vételár között. Benzines aggregátból kapható még 122 lóerős 1.6 literes, illetve 143 lóerős 2000-es is. A kiemelkedően nyomatékos dízelek választéka a 90 lóerős, 1,6-os változattal kezdődik, ugyanez a motor 115 lóerővel is választható. A motorcsalád legizmosabb tagja pedig 140 lóerős teljesítménnyel igazán sportos autót tesz az i30-ast.

Három feleség elhatározza, hogy feldobják valamivel otthon a szexuális életüket. Egy hét múlva találkoznak és elmesélik mi történt:

A friss házasságban élő hölgy azt mondja: Párom munkahelyén egy földig érő fekete bőrkabátban jelentem meg, becsuktam az irodája ajtaját, majd amikor ledobtam magamról a szerkót és meglátta, hogy egy fekete bőr bikini van csak rajtam, annyira felizgult, hogy vad szeretkezésbe kezdtünk az íróasztalán.

A már néhány éve házasságban élő a következőt mondta: Nekem is hasonló élményem volt, a párom miután hazajött munkából, én is fekete børszerkóba öltözve álltam előtte, kettőt rácsaptam a fenekére a bősorral, majd olyat szeretkeztünk, hogy átkopogtak a szomszédok a zaj miatt...

A harmadik, sok éve házas hölgy némi tétovázás után őszintén bevallotta: Rengeteget terveztem. A gyerekeket lepasszoltam a nagyszülőknél. Parfümös, olajos fürdőt vettem. Én is beöltöztem a børszerkóba, még

egy fekete maszkot is fölvettem. Aztán az uram hazajött a munkából lezútyant a fotelbe, megragadta a TV távirányítóját, majd rám nézett azt kérdezte: – Hé, Batman, mi van vacsorára?

* * *

Buli után a pasi így szól a frissen megismert szöszkéhez:

– Cseréljünk telefonszámot!

Mire a szösz:

– Nemáá, nekem kell az enyém, olyan sokan ismerik.

* * *

Két szöke beszélget:

– Tegnap voltam a nagymamánál..

– És még mindig olyan öreg?

* * *

A vak koldus több nyelven tudja megköszönni a kapott alamizsnát, ezért a nyakában tábla van, ezzel a felirattal: „Többnyelvű vak koldus”. A szöke nő megpillantja a fölírást, és mélységes szánakozással mondja a barátjának: – Szegény, nem elég, hogy vak, még több nyelve is van!

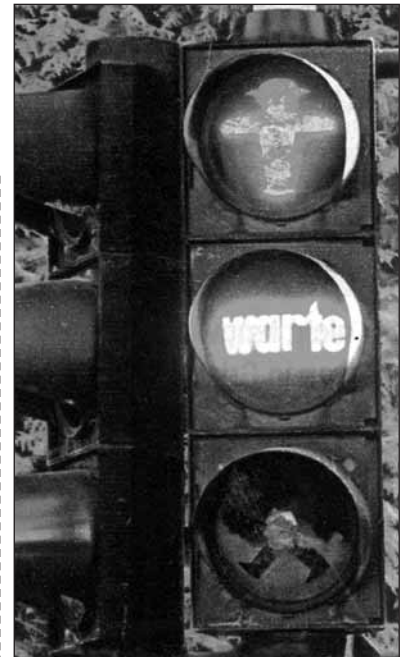
Közlekedési érdekesség Németországból

legújabb buli. Hétszázmilliós buli. Hogyhogya nem prosperál a gazdagság, ahol ennyi pénz van? Vagy nincs. Azért is kell a jó kis százezres bírságokat rendszeresíteni. Ezzel meg az a bajom, hogy nem kimondottan a közlekedés biztonsága érdekében bírságnak ilyen szigorúan. Na meg nem csak a közlekedés biztonsága kifogásolható. Úgy általában a közbiztonság sem a legjobb. Még az sem javít ezen a helyzeten, hogy egy vidéki taxit csak megrongáltak, és nem követtek el a taxis ellen erőszakot. Szerintem ezt az anyagi szigort a szabálysértések esetében ki kellene terjeszteni a gyorsajtókra, tiloson áthajtókra. A kijelölt gyalogátkelő előtt álló busz mellett nyolcvannal elnyargaló autósra. Szűkebb hazámban, a XVII. kerületi Schumann téren egy óra alatt pár milliót ki lehetne osztani a pirosan áthajtóknak. A nap bármely szakában. Erről jut eszembe. Ki tudja, hol van a Schumann tér? Szakmailag. Erről meg az jut eszembe, hogy azt mondja a lámpafelelős, ne legyen jobbkézszabály. Jó, ne legyen. Csak akkor lépjünk ki az EU-ból, és lépjünk be az USA-ba. Barack elnök úr biztosan örülni fog nekünk. Kiváltképp, hogy most már biztosan megköstolta a finom baracklekvárt, amit a mályi polgármester kezdeményezésére a helység asszonyai főztek neki. Ezt az előrelátást. Még a nyáron lefagyasztottak egy csomó barackot. Azért furdalja az oldalamat a kíváncsiság, hogy milyen lekvárt főztek volna, ha nem ő nyeri a választást. Aggódok is egy kissé, nehogy Putyin és Medvegyev urak megsértődjenek. Habár lehetséges, hogy egy szép hagyomány születésének vagyunk tanúi. Ezentúl bárhol a világon, ha elnökválasztás lesz, a fogadási irodáknál bővül a választék. Arra is lehet majd fogadni, hogy milyen lekvárt fognak főzni Mályon. Fellendül az idegenforgalom. Minden vendég a mélyhűtők körül fog olázkodni, hogy kikémlje, milyen gyümölcsből van a leg-több beszejzolja. Az éppen hatalmon lévő kormány bevezeti a 13. havi lekváradót. Az ellenzékben lévők megígérik, hogy ők majd eltörlik.

Az USA-ban meg már el is törölték. A vízumkényszert. Hurrá! Mire nem képes az igazi demokrácia. Hát ahol jobbkez-szabály sincs. Hú, de jó meseregényt írhatott volna Swift Gulliverről a kétbalkezesek országában! Igen. Volt itt már szó egypár országról. Elég, ha csak Bergengóciát emlitem. Mit szölköztek a balfácánok országához? Na!? Elég volt a komolytalanságból. Itt az év vége, Mikulás, karácsony, szilveszter. Csak a szépre emlékezzünk! Jönnek a bulik. Igazi taxis szilveszterkor, Újévkor kint van. Azért van az életnek néha SZÉPSÉGE is. Boldog karácsonyt mindenkinek és BUÉK! És még valami. Jól jegyeztek meg: taxissal is előfordulhat, ami az utasokkal. Mégpedig az, hogy amikor az átdorbézolt éjszaka után a társaság szédeleg hazafelé, az egyikük felkiált: „Húha, jön föl a nap!” Mire a másik: Azt is ittunk?”

Tisztelettel:

Kapitány



Érdekes kezdeményezésről számolt be az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja. Az iskolák környékén a jelzőlámpákra nemcsak ábrákat helyeznek el, hanem ki is írják, hogy a lámpa színe mit is jelent. Nálunk is látható a „zöld” jelzésnél a gyalogló figura, a „piros” jelzésnél az álló alak. Ugyanakkor ott a „sárga” színre kiírják a „warten”, várni (1) szócskát.

Juhász Péter



Küldj egy receptet!

Boldog karácsonyt!

A szívbeli jókívánságokon túl – a múlt havi számban tett ígéretemnek megfelelően – közre adom azt a halászléreceptet, melynek elkészítéséért 2007. szeptember 15-én az Új Budai Napok alkalmából rendezett Halászléfőző Versenyen első díjasok lettünk.

Tulajdonképpen semmi különleges nincs benne, azonkívül, hogy mindent nagy odafigyeléssel, alapossággal, örömmel és jókedvvel csinálunk. Számunkra elsősorban az együtt töltött idő, a főzés közbeni beszélgetés, a szórakozás volt fontos. Tihanyban, a Horgásztanyán, úgy 20-30 évvel ezelőtt is főztek hasonlóan ízletes halászlét, itt csak annyi volt a különbség, hogy Hortobágyi Józsi barátommal és – a számunkra nélkülözhetetlen – Seprényi Gyulával egy verseny keretein belül is kipróbálhattuk magunkat.

Halászlét sokan, sokféle módon készítenek, tájegységenként megvan ennek a maga hagyománya. Mindannyian ismerjük a bajai, tiszai, balatoni stb. hallét. Mi talán egy kicsit ezeket egészítettük ki saját ötleteinkkel. Ami biztosan mindegyikben van, az a hal.

A Felső-Tisza vidékén az öreg halászok tréfásan mondogatják, hogy lófejből is lehet jó halászlét főzni, de mi ezt a tanácsot nem vettük figyelembe.

Nos tehát, a halon túl szükséges hozzá víz, hagyma, pirospaprika (nem is akármilyen) és só. Amennyiben ezek az alapvető kellékek megvannak, bárki könnyen elkészítheti Magyar Könyvhánk ezen remekét, melyet talán az egész világon ismernek. Ha bárhol külföldön azt mondjuk, hogy Hungarian Fish Soup, elégedetten bólintanak, ami minket jogos elégedettséggel tölt el.

Természetesen az elkészítés helyét illetően is

meghatározóak a különbségek. A „Halászlé jó háziasszony módra” nevet viselőt zárt helyen, tűzhelyen főzik, de mi egyértelműen a szabad-tűzire esküszünk, amivel, – 15 Celsius fokig nincs semmi probléma.

Tűzet rakunk, mindhárman tudjuk a dolgunkat, „ég a kezünk alatt a munka”. Itt is van egy kihagyhatatlanul fontos dolog, ez természetesen a védőítal. E nélkül nem érdemes elkezdenni.

A stratégiai pont (tűzrakó hely) elfoglalása előtt bedobunk egy „tihanyi rettenetést” (helybeli házi pálinka, garantáltan 52 fokos). Ezt követően 5 liter „tihanyi vörös levet” készítünk a tűz közelébe. Ekkor már minden együtt van, kezdődhet a munka.

A hallét „bitóra akasztott”, 33 literes, ónozott, szűk szájú bronzbográcsban készítjük. Ezt a bográcsot – ha jól tudom – a Baja környéki

Taxis Angol – már hanganyagban is

– Megjelent a régen várt CD –

Megjelent a Taxis Angol nyelvtanfolyam a nagy sikerű nyelvkönyv után immár CD-változatban is. A tananyag megálmodóját és megvalósítóját, az angolnyelv-tanár Görögze Orsolyát kérdeztük a részletekről:

• Mit tartalmaz a most megjelent Taxis Angol nyelvtanfolyam CD?

• A speciálisan taxisorosoknak történő nyelvtanítás ötlete az először 2005-ben megjelent Taxis Angol című nyelvkönyvben öltött formát. E könyv rendkívül népszerű lett a személyszállítók körében, és már a kezdetekkor felmerült a gondolat, hogy jó lenne menet közben is tanulni, kellene egy hanganyag. A hosszas előkészületek után elkészült CD a nyelvkönyv teljes anyagát tartalmazza, a húsz lecke szóról szóra szerepel a hanganyagban.

• Ebből akkor mindjárt következik a következő kérdés: hogyan használjuk ezt a CD-t? Szükséges hozzá a könyv is, vagy önállóan is használható?

• A hanganyag feldolgozásához bár adhat segítséget, de nem szükséges feltétlenül a könyv. Önálló tanulásra alkalmas, a lecek szövegei lassan, tagoltan, hangsúlyozva szerepelnek, van idő megérteni, sőt akár el is ismételni a példamondatokat. Az angol szöveg után a fordítás is szerepel, így a CD önállóan, a könyv nélkül is használható.

• Milyen szókincs megismerését várhatjuk el, és tartalmaz-e sajtós, csak a taxis szakmában használatos kifejezéseket?

• Igen, a Taxis Angol nyelvtanfolyam CD, mint a könyv is, kifejezetten taxisorosok számára készült. Szituációs gyakorlatokat tartalmaz, a taxis és az utas közötti lehetséges párbeszédet hoz fel példaként, olyan kifejezések és mondatok vannak benne, amelyet egy átlagos nyelvkönyv biztosan nem tartalmaz.

• Vannak-e nyelvtani szabályok, melyekre kitér az anyag?

• Véleményem szerint és az eddigi oktatói gyakorlatom ebben megerősített, ahhoz hogy valaki alapszinten beszéljen egy idegen nyelvet, nem szükséges ismernie annak nyelvtani szabályait. A beszédcentrikus nyelvtanítás csak a legkisebb mértékben kényszeríti a tanulót arra, hogy nyelvtani szabályokat tanuljon meg, inkább arra helyezük a hangsúlyt, hogy hogy kell összerakni a mondatokat. Erre van utalás is több helyen, ahol tehát meg kell ismerni valamilyen szabályt – és ez a nyelvtani szabályokat is jelenti –, arra a szövegben felhívjuk a figyelmet. De szeretném még egyszer megismételni: csak a minimálisan szükséges mértékben.

• Azt már tudjuk, hogy célzottan személyszállítók számára készült az anyag. Ezen belül azonban Budapest központú-e,



vagy vidéki társaink is használhatják?

• Természetesen, miután taxisorosoknak szóló anyagról van szó, szerepel benne néhány olyan tétel, amikor a taxis az utasával arról beszél, hogy merre járnak, mit látnak a városban. Kifejezetten budapesti témával azonban a húsz leckéből mindössze legfeljebb egy, vagy inkább egy fél lecke foglalkozik. Ez a rész is gond nélkül átforgalmazható azonban a megfelelő területre. A többi fejezet teljesen általános taxis és utas téma, nincs benne konkrét helyi utalás.

• Szükséges-e a tanuláshoz tanári segítség, ill. van-e lehetőség valamilyen kontrollra, házi vizsgára?

• A könyv és a CD is kimondottan egyéni tanulás célját szolgálja, ezért

is szerepel mindenhol a helyes kiejtés jelzése és a mondatok fordítása. Az eddigi visszajelzések szerint az igazi „vizsga” az, amikor a taxis megérti, hogy mit szeretne angolul beszélő utasa, és válaszolni is tud neki. Sok ilyen sikerélményről kaptam visszajelzést. Egyébként, ha valaki valamely részt nagyon nem ért, fordulhat hozzám telefonon, telefonszámom már a kezdetek, 2005 óta publikus, a CD-n is szerepel.

• Vannak, illetve lesznek-e ezzel a témakörrel kapcsolatos tanfolyamok?

• Megfelelő számú érdeklődő esetén indítok külön tanfolyamokat kimondottan taxisoros részére. A Fótaxinál egyébként hamarosan ismét indul angol nyelvtanfolyam a cég diszpécseri és taxisoros részére. Ezt a szolgáltatást a Fótaxi díjmentesen biztosítja dolgozóinak. Elvileg lehetséges, hogy ezekhez a tanfolyamokhoz valaki becsatlakozzon, nyilván térítés ellenében, de ebben az ügyben nem én vagyok az illetékes.

• Fontos kérdés: hol kapható a Taxis Angol CD?

• A nagyobb taxitársaságok pénztárában, valamint a BTI-ben megvásárolható 3000 Ft-os áron.

• Végezetül szeretném megkérdezni, lesz-e folytatás?

• Igen, már tervezem a Taxis Angol második részét, amely az elsőre építve egy következő, eggyel magasabb szintű nyelvtanulást biztosít. Ez a folytatás könyv és CD formájában is meg fog jelenni a nem túl távoli jövőben.

• Köszönöm a tájékoztatást!
Nagy Zoltán



horgásztársaktól kaptuk sok évvel ezelőtt. Valódi mestermunka! A „bitóról” azt kell tudni, hogy sokkal jobb a háromlábú állványnál, mert bármikor ki lehet hajtani a tűz fölé. Ennek előnyét kóstoláskor tapasztaljuk, továbbá megakadályozza, hogy leégessük az ételt.

Most azonban már térjünk rá a főzés valódi menetére.

A „Filézett halászlé Tihanyból, horgásztanya módra” hozzávalói:

4 db 4 kg körüli balatoni potyka,
2 kg balatoni törpeharcsa,
3 kg balatoni keszeg, kárász, garda vegyesen,
2 kg balatoni halbelsőség,
25 dkg édes-nemes, házi, csoma nélkül örölt kalocsai „meggypiros” paprika,
5 dkg extra erős kalocsai paprika (ízlés szerint),

3 kg makói hagyma,
10 dkg sima konyhasó (ízlés szerint),
3 gerezd fokhagyma,
1 db rózsakrumpli,
3 db zöld hertegyes paprika,
15 dkg sertészsír,
2 liter tej,
valamint 2 liter ásványvíz (erre nekem van szükségem a fröccshöz).

Az előkészítés már előző nap elkezdődik a filézéssel, a halak és a belsőség fűszerezésével és a hagyma összevágásával.

A filézést követően a halszeleteket, a megtisztított törpeharcsát és apróhalakat sóval bedörzsöljük, elkülönítjük az alapléhez való halakat és a 4 db filézett ponty csontjait. Legalább 2 db pontyfejet kettévágva a halszeletek mellé tesszünk és ezeket is sóval bedörzsöljük.

Magára valamit is adó halászléfőző horgásznak a halfej a jutalomselet. Sokan nem tudják, de a kopoltyút mozgató izom az egyik legfinomabb része a halnak!

A belsőséget szintén sózzuk, és enyhén sós, borsos, paprikás tejbe áztatjuk. A főzés kezdeté-

ig, vagyis másnapig az így elkészített hozzávalókat hideg helyen, letakarva állni hagyjuk.

Sikerünk egyik titka a filézés lehet, melynek egy egyszerű, jól követhető módját mutatom be nektek.

Minimum 3 kg-os hallal érdemes próbálkozni. Első lépésként hosszában, a fark közepétől a fejig, pont középen a csontig végigvágjuk. Éles, hegyes, vékony pengéjű csontozókéssel a bognártüskétől a csont mentén, apró mozdulatokkal a hosszirányú bevágásig végigvágjuk, és máris van egy nagy szelet filénk. Ezt megfordítjuk és a hús felől a bőr felé beirdaljuk. A bognártüskénél egy oldalcsípővel a bordákat elvágjuk, majd a hús hasi részéből az így elszabadult bordákat fogóval kihúzzuk. Az így kapott halfileket, az irdaltat és az utóbbit tetszés szerint szeleteljük, sózzuk és hideg helyen tároljuk.

Ugye, hogy nem is nehéz? Próbáljátok meg! Tihanyban mindenre van idő, semmit nem kapkodunk el. Ilyen kemény előkészítő munka után jólesik a fröccs és az elmaradhatatlan rántott fogas vagy ponty, mellyel Józsi barátom mindig meglep minket.

A következő nap, általában ebéd után, az alaplé elkészítésével kezdjük a főzést. A hagsmát üvegesre dinszteljük, majd szétrobbantjuk (ahogy ezt a múltkori pörköltnél is tettük). Ezután hozzáadjuk az apróhalakat és a krumplit, majd állandó keverés mellett péppé főzzük (kb. 1 óra). Nagyon kell vigyázni, hogy le ne égjen! Nagy odafigyelést igénylő munka, hibázni nem szabad.

Amikor a haldarabok teljesen összetörtek és pépessé váltak, kihajtjuk a bográcsot a tűz fölé, kb. 5 dkg édes és 1-2 kávékanál erős paprikát „nyeletünk” el a masszában, folyamatos keverés mellett. Ezután a bográcsot feltöltjük és lassan forralni kezdjük. A habosodást követően, enyhén forrás mellett evőkanalanként hozzáadjuk a csodálatos kalocsai paprikát. Nagyon lényeges, hogy mi egy lében főzzük a halászlét, nincs hozzáön-

tés, pancsolás. Ennélfogva a lé mennyisége folyamatosan csökken. Ahogyan fogy a lé, úgy telítődnek az ízek, ilyenkor már célszerű folyamatosan kóstolgatni. Kb. 1,5 óra főzés után a halat átpaszszírozzuk, illetve inkább átmoszuk paradicsompaszszírozón vagy nagyobb térszűrőn. A kiszedett haldarabokra, valamint a csontra addig merjük vissza a lét, míg kavargatás közben csak a csont marad a szűrőben. Amikor teljesen átszűröttük az alaplevet – ekkor kb. az eredeti lé mennyiségének 60 %-a van a bográcsban – visszahelyezzük a tűz fölé, ismét lassan forralni kezdjük és kis adagokban beletesszük a filézett halszeleteket. Különösen ügyelni kell arra, hogy túl nagy adagok behelyezésével ne hűtsük le a levét. Ezt 30 percig főzzük, közben a belsőséget lecsepegtetjük, a főzörácsba beletesszük, és így együtt belogatjuk a lobogó halászlébe úgy, hogy felakasztsuk a bográcsot tartó láncre.

A belsőség-főzörács a mi újításunk. Ez főleg nagy mennyiségnél fontos, így igény szerint tudunk adagolni, amikor már elkészültünk. Elkerüljük vele, hogy a kevergetéssel összetörjük a halat és halászlé helyett főzeléket készítsünk.

Ezzel elérkezünk az ízesítés végső szakaszához. Ekkor tudjuk a kívánt ízt létrehozni sóval és az erős paprikával. A végső korrigálás után érdemes még 4-5 percig nagyon lassan főzni, majd jöhet a tálalás. Ha minden a leírtak szerint történik, az ínyencek másnap hidegen is megkóstolhatják. Kocsonyaként is csodálatos étel.

Remélem, hogy eme recepttel is sikerült felkeltenem érdeklődésedet, és ki fogjátok próbálni.

Jó étvágyat hozzá!

Befejezésül mindannyitoknak boldog, békés karácsonyt (a fa alá sok ajándékot) és nagyon sikeres új esztendő-t kívánok magam és barátaim nevében.

Üdvözöllek benneteket!

City 231

A DACIA SIKERTÖRTÉNETE FOLYTATÓDIK

A Logan bevezetése óta elért sikerre támaszkodva a Dacia márka töretlenül fejlődik tovább és gazdagítja kínálatát. A Dacia napjainkban vezeti be a „Dacia eco2” jelzést, és bebizonyítja, hogy az elérhető árú gépkocsi és a környezetbarát gépkocsi fogalma nem összeférhetetlen. 2008-ban a kínálat egy új modellel egészült ki: a Sanderóval. A márka egykori pillérének számító gépjármű sem maradt le, hiszen a Dacia Logan júliusban, a Dacia



Logan MCV pedig napjainkban újult meg. A márka keletről nyugatra folytatja az új ügyfelek meghódítását: 2008 első hat hónapjában a Dacia-eladások világszerte 13,6%-kal növekedtek.

Elérhető, korszerű, megbízható, erős és rendkívül kényelmes gépjárműválasztékkal a Dacia elébe tudott menni a pragmatikus ügyfélkör szükségleteinek. A márka valamennyi modellje szegmense belépő-





szintjére pozicionált, és páratlan ár/szolgáltatás/helykínálat arányt kínál. A Dacia márka piactól függően akár 5 gépjárműből álló modellválasztékot, három személygépkocsit (Logan, Logan MCV és Sandero) és két haszonjárművet (Logan Van és Logan Pick-up) kínál.

A Dacia márka térhódításának támogatása érdekében a kereskedelmi hálózat is továbbfejlődik. A már meglévő „sarkok” kiegészítéseként össze-



sen 1100 értékesítő (hely) a Renault Csoport hivatalos Dacia bemutatótermeket alakít ki, s mindkét esetben a márka gazdasági modelljét is megőrzi. A távlati cél az, hogy amikor az értékesítési potenciál lehetővé teszi, a Renault és

a Dacia márkák értékesítőhelyeit elkülönítsék, valamint, hogy az egyes modellválasztékokkal külön foglalkozó értékesítőket bocsássonak az ügyfelek rendelkezésére. Az ügyfélszolgálat továbbra is közös lesz a két márka között.

Ez a stratégia a Dacia modellválaszték értékesítési potenciálja és a létesítési lehetőségek függvényében fokozatosan kerül bevezetésre Nyugat-Európában. Ezzel párhuzamosan az egész hálózatban most vezetnek be a Dacia márka új vizuális identitását, melyet a Genfi Autószalonon mutattak be.

2008 júniusa végén Franciaországban immáron mintegy ötven kereskedésben, külön bemutatótermekben mutatják be a Dacia modellválasztékot, melyek közül 22 külön épületben kapott helyet. Mintegy tíz hivatalos bemutatóterem nyílt Belgiumban és Németországban.



Taxisok kérdezik - a szerkesztőség válaszol

Mondjátok már el, mi van a gépjárműadóval! Tényleg havi tizenötezeret kell fizetni? Ez agyrem!

Szerintünk is. Már legalábbis akkor, ha a kósza hírek igaznak bizonyulnak. Ezt azonban sajnos ma még nem tudhatjuk. Lapzártakor a magyar Országgyűlés ugyan már elfogadta a 2009-es adótörvényeket (hozzáteszem: éppenhogy...!), de írásban még nem hozzáférhető a szöveg. Ezért aztán csak találgatni tudunk. Ami a tény: azokra a személygépkocsikra, amelyekre költséget számol el a magánszemély, vagyoni típusú gépjárműadó vonatkozik. Mégpedig 1600 köbcentíig 7 500 forint, e felett 15 000 forint. Mármost havonta!

A kérdés az, hogy az adó megfizetése alóli mentességek körében szerepel-e direkt, vagy ártételes módon a taxi. Ezt ma még nem tudhatjuk. Elővettük a jelenleg érvényes törvényt, amely a cégautóadó megfizetése alóli mentességeket a következőképpen szabályozza (csak a bennünket közvetlenül érintő részt emelem ki):

„9) Nem kell a cégautóadót megfizetni azon cégautó után,...

f) amelyet átalányadózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet;

g) amelyet vállalkozói jövedelem szerinti adózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet, kivéve azon időszakot, amelyre vonatkozóan az értékcsökkenési leírást, a bérleti díjat költségként számolja el.”

Hangsúlyozom, ez a jelenlegi, 2008-as szöveg! Csak reménykedhetünk benne, hogy az új törvényben is bennmarad... A fejleményekre és a konkrét hatályos szövegre természetesen visszatérünk.

Tisztelt Szerkesztőség! Taxis bt.-nél alkalmazottként dolgozom. Úgy tájékoztattak, hogy a TB-hez be vagyok jelentve, fizetik utánam a járulékokat. Mindössze néhány évvel a nyugdíj előtt azonban én szeretnék erről megbizonyosodni. Hová forduljak?

A munkaviszonyt, vagyis a biztosítottá válást be kell jelenteni az APEH-hez (mégpedig a munkavégzést megelőzőleg!), ahonnan az adatok az OEP-hez kerülnek, érdeklődni tehát itt lehet. Telefonon nem adnak felvilágosítást, de az ügyfélszolgálaton személyesen tisztázható a kérdés. A bejelentés módja nem változik jövőre sem, de a bírságolás igen. Változás, hogy 2009-től nemcsak a céget, hanem a bejelentés megtételéért felelős munkatársat is megbüntetik, ha a munkavállalót nem jelentik be - ezt feketefoglalkoztatásnak nevezik.

Aki rendelkezik ügyfélkapus hozzáféréssel, az a kormányzati portálon is ellenőrizheti, hogy az őt alkalmazó cég bejelentette-e.

Az a hír járja, hogy december 20-ig be kell jelentkeznie annak, aki áfamentes akar maradni. Igaz ez?

Valamilyen furcsa ok miatt ez a kérdés évről évre felmerül, de eddig még egyszer sem volt valós. De mivel az ördög nem alszik, igyekeztünk utánamenni a témának. Találtunk pro és kontra érveket egyaránt. Például egy idézet egy neves, adójogi kiadványairól ismert kiadótól:

„Az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény XIII. fejezete foglalkozik a 187. §-tól az alanyi adómentesség általános szabályaival. A leírások megtalálhatóak egyrészt a törvény szövegében, másrészt a különböző lapokban megjelent cikkekben.

Nekem most az a célom, hogy felhívjam néhány olyan dologra a figyelmüket az alanyi adómentességgel kapcsolatban, ami nem eléggé közismert, illetve változást jelent az előző évek gyakorlatához képest.

Az egyik ilyen változás, hogy ha 2009-re is alanyi adómentesek kívánunk lenni, és az előírt feltételeknek megfelelően, akkor ismételt választanunk kell a következő évre ezt a lehetőséget 2008 decemberében, az APEH-hez történő bejelentéssel.”

Nézzük hát meg konkrétan a fentebb említett törvény szövegét:

192. § (1) Az adóalany az alanyi adómentesség választásáról, illetőleg annak megszűnéséről az általános adóhatóságának nyilatkozik.

(2) Az (1) bekezdésben említett nyilatkozattételre az Art. változásbejelentésre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

Szerintem egyértelmű a kérdés, nem tudom hogy lehetett félreérteni. A (2) bekezdés szerint a változásbejelentésre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. Ha valaki 2008-ban alanyi adómentes volt és 2009-ben is alanyi adómentes marad, akkor változás nem történt. Ilyen egyszerű...

Egyébként ugyanez a kérdés az átalányadózással kapcsolatban is felmerült. Az átalányadózás választásának vagy nem választásának kérdését azonban már évek óta a személyi jövedelemadó bevallás nyilatkozati oldala tartalmazza, és ez nyilván ezúttal se lesz másképp, legalábbis semmi erre utaló hírt nem találtunk a drosztokon terjedő pletykák felül. Az átalányadózásra, illetve annak választására egyébként szintén a fenti elv alkalmazandó, vagyis hogy csak a változást kell bejelenteni...

De azért, hogy a legmegátalkodottabb kételkedőket is megnyugtassam, íme még egy idézet az APEH honlapjáról letölthető, áfával foglalkozó információs füzetből (7. oldal):

„Az alanyi adómentesség az adóév végéig választható. Az adóév elteltét követően ismét lehet élni a választás jogával. **Az adóhatósághoz csak változtatás esetén kell ismét bejelentést tenni.** Az alanyi adómentesség a választására jogosító összeghatár túllépésével megszűnik, ezt az adókötelezettséget érintő változást az értékhatar elérését követő 15 napon belül az adóhatósághoz be kell jelenteni. Az alanyi adómentesség értékhatar túllépés miatti megszűnését követő második adóév végéig alanyi adómentesség nem választható.

A hatályos rendelkezések értelmében az adózónak csak abban az esetben kell nyilatkoznia az adóhatóság felé az alanyi adómentességével összefüggésben, ha az általános szabályok szerinti adózássra (vagy esetleg más adózási módra) akar áttérni, illetve, ha alanyi adómentes státusza értékhatar túllépése miatt szűnik meg.”



841, 691 nem tudtak (akartak) ülni maradni

hátteret biztosította, hanem énektudásával is élenjár. Az est motorjai voltak.

Kicsit dőcögve indult meg a jelentkezők hada (talán a túl hosszú jelentkezési határidő miatt), de végül is több mint 70-en voltak.

Egyik meghívott előadóművésziünk vissza is mondta fellépését a várható kis létszám látán, de hála a Zoli rábeszélő invitálásának, mégis élvezhettük a társaságát. A Pető Intézet disz-



A három tenor 843, 331, 870

A parti szenzációs meglepetése a hastáncos lányok fellépése volt. Mindenki feszülten figyelte táncukat, a fiúk szeme gyorsan járt, talán csak a fantáziájuk csapongott gyorsabban. A hölgyek sem fordultak el, mozdula-



Ki kinek segít? 341 és 98

(City 841 „Liget”) és Csepregi Tamás (City 691) személyében. Fantasztikus körző, emelő csipőmozgások, merész lökések, hajlongások voltak a fiúk repertoárjában, a csabos arckifejezésekről nem is beszélve. Bármelyik melegbárban felléphetnének vele!

Az első citys karaoke-parti teljes sikerrel zárult, köszönet érte a szervezőknek és a résztvevőknek, a magam részéről csatlakozom azokhoz, akik remélik, hogy ismét éventei gyakorisággal lesznek ilyen és ehhez hasonló citys mulatságok.

Gyarmati István (City125)

U.i. Apropó. A Robit bírod? Megjelent az Átjátszó 2008. decemberi számában.

A METÁLT BÍROD?

Akiknek kétségei vannak a kérdéssel kapcsolatban azok jobban tettek volna, ha ellátogatnak a City Taxi első karaokebulijára november 8-án. Ugyanis ettől kezdve ez nem kérdés! Metál Zoli (City 870) ismét tanúbizonyságot tett páratlan szervező, konferanszié és előadóművész képességeiről. Nagy segítségére volt Goldstein Robi (City 341), aki nemcsak a technikai

terme adott otthont a rendezvénynek, amit a Fehér Szarvas Party Service színpompás vendéghelyé varázsolta, és ugyancsak ők biztosították a finom étkeket és italokat is számunkra. Zoli nagy lendülettel és erővel (hangerővel) ragadta magához a mikrofont és a kezdeményezést, Robival élenjárva az éneklésben. Sorba követték



917 nagy levegővel koncentrálnál

egymást a karaokeban gyakorlott és kevésbé jártas jelentkezők. Színes volt a repertoár, az éneklők több száz (vagy ezer?) dal közül választhattak a Robinál lévő dalkészletből.

Nem csak a karaoke menü került terítékre, később a kulináris élvezetekbe is beleszápott a társaság. Itt láthattunk egy tudományos gyakorlati példát is (taxisok között ez általában mindennapos) a szakaszos, puffer ételmiszerdepó képzésre is.

Vacsora után tovább folytatódott az ének és a tánc. Voltak duettek, dupla duettek, szólók, apafia páros, mindenki lehetőséget kapott, akár többször is.



A közönség elszabadult, a hangulat emelkedik



A szemek sem maradtak szárazon

tokat, fogásokat igyekeztek memorizálni egy majdani kétszemélyes, zártkörű fellépésre gondolva.

Ami viszont szinte mindent lepipált, az a páros hastánc volt. A fellépő lányok férfitáncosának két önként jelentkezőt a Zoli gyorsan talált, Kiss Gábor



Taxis női tagozat. 686, 836, 616



Családi project, 164 és fia

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

TAXIRENSZÁM és TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

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

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhöz
- Szabályozás-ferrodolozás
- Autóalkatrész forgalmazás

Taxis kedvezmény fékalkatrészre **20%**
Kedvezmény egyéb autóalkatrészekre **15%**

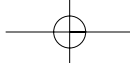
Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
Nytva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

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

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

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

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



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

Eladó Chevrolet Lacetti Combi, digit klímával, 2,5 év garanciával, taxifelszereltséggel.

Érdeklődni lehet: 06/20-969-1557



Kódkiró eladó. Irányár: 12 000 Ft.
Tel.: 06/30-654-4424



210-es Mercire 4 db gyári alufelni 55 000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 06/20-545-3786



Playstation II. chippel, DVD-vel 62 000 Ft-ért eladó.

Tel.: 06/20-545-3786



Mercedes Vito 111 CDI Long 9 személyes kisbusz, ezüst és fehér színben, 2007-es, kevés kilométerrel, klímával, kipörgésgátlóval, menetstabilizátorral, színre fűjt lökhárítókkal, vonóhoroggal stb. szalon állapotban, sérülésmentesen, garanciálisan eladó. Ára: 6 600 000 Ft.

Tel.: 06/70-383-8720



VDO autórádiós magnó 4x35 W eladó. Ár: 25 000 Ft., ugyanitt Pyle két hangszórós hangsugárzó 200 W eladó. Ár: 15 000. Kettő együttesen: 40 000 Ft.

Elérhetőség: 06/20-806-3428



Yaesu VX-2000V, keveset használt URH-

rádióm, kifogástalan állapotban, minden tartozékával, gyári csomagolásban 52 000 Ft-ért eladó.

Tel.: 06/20-535-3847



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

Telefon: 06-30-742-4558.

Főtaxi, Barna Imre



Eladó Kőbánya-Óhegyen, csendes helyen 113 m²-es sorházi lakás, amely 1989-ben épült gázbeton téglából. Kétszintes, felső szinten 3 szoba, fürdőszoba, WC, nagy előtér, alsó szinten amerikai konyha nagy nappali, mosdó, kamra, nagy terasz. A lakás cirkó(padló)fűtéses, külön kéményes rusztikus kandalló, felső szinten beépített gardrob található. Saját első és



hátsó kert, közös zöldterületek és két kocsibeálló van. Ára: 26 MFt.

Érdeklődni lehet a szerkesztőségben Eged Zsuzsánál a 280-1864 telefonszámon, vagy a 06/20-992-9964 mobilszámon.



Mercedes E 280 CDI Elegance mélyen áron alul eladó! 2004. 07. havi, 89 375 km, 178 LE, 3200 cm³, full extra! Metálkék, kombi kivitel. ABS, aut. váltó, navi, tempomat, tolatóradar, ülésfűtés, xenon, ASR, ESP, dupla digit klíma, DVD-lejátszó. Hitel 10%-tól, ill. csere lehetséges. Irányár: 5 670 000,- Ft.

Telefon: 06/30-420-2245 (Gábor)



Fagyasztószekrények eladók! 2 db Zanussi Lehel 92 I 3 fiókos, 9 999 Ft/db, 1 db Zanussi Lehel 62 I 2 fiókos 6 999 Ft/db. Karcmentes, nem volt taxi!

Tel.: 06/209-739-739



Chevrolet Lacetti 1.6 kombi, 2005-ös évjáratú, kék színű, gázos, 78 000 km-t futott, taxinak felszerelve, kifogástalan állapotban – GPS-szel, Maxon rádióval – átadó, 32 hónap x 54 ezer forint havi hitelátvállalásért cserébe. Az átruházási költséget vállalom.

Érdeklődni lehet: 06/20-927-8173



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100

cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 740 000 Ft.

Érdeklődni lehet 06/70-383-8480

(du. 15 órától 22 óráig) City 480.



Lemezfelni eladó! 4 db 2003-as VW Passat-on voltak, használt gumikkal: 19 999 Ft.

Érd.: 06/209-739-739



195/65x15 téli gumik 4 db gyári Mercedes lemezfelniel eladók. Ár: 10 000 Ft.

Tel.: 06/30-9-428-256



Eladó Fiat Doblo

1.3 Multijet. Év-

járat: 2007/9,

műszaki: 2011/4,

hengerűrt.: 1248

CCM, üzem-

anyag: dízel, telje-

sítmény 85 LE, fu-

tott km: 4000

km., szín: szürke.

Extra: manuális klíma,

elektromos ablak, ABS 4 légszák, CD-s

autórádió, centrálzár, fed. comp., köd-

lámpa, riasztó, állítható és dönthető hát-

só ülések.

Érdeklődni lehet: 06/20-927-3987



A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Autóbusz forgalmi sáv”. Az ilyen sávban a taxi megállhat.

2. Helyes a „C” válasz. Az oldalszél erejét a nagy sebesség növeli. Nagy oldalszél esetén a taxi tempóját ezért mérsékelni kell, és a kormányt a szélérő irányba felé fordítással kell ellensúlyozni.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)”. A mozgáskorlátozott utast szállító taxi az övezetben legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet.

4. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Szembefövő forgalom”.

5. Helyes az „A” válasz. A „Sorompó nélküli vasúti átjáró” tábla alatt a kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az átjárót fény-sorompó biztosítja.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Sebességkorlátozás”. A tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél nagyobb sebességnél haladni tilos.

7. Helyes az „A” válasz. A kiegészítő tábla megengedi a taxinak az átmenő forgalmat.

8. Helyes a „C” válasz. Előzés előtt a taxinak – többek között – meg kell győződnie arról is, hogy gépkocsija előzését más jármű nem kezdte meg.

9. Helyes az „A” válasz. A gyalogos másként viselkedik, ha szép, napsütéses időben halad át az úttesten, mintha azt télen, jeges szélben, hőséssben teszi.

10. Helyes az „A” válasz. A teljes fékhatással megtett út négyzetesen arányos a sebességgel. Kétszeres sebességről fékezve négyszeresére nő a taxi fékútja.

11. Helyes a „B” válasz. Vészfékezés-kor nem várhatunk a motorfék hatására, mert ahhoz idő kell, hogy kialakuljon. A fékerőnek egy nagy részét fel-emészténé a mozgásban lévő erőátviteli szerkezetek lefogása.

12. Helyes az „A” válasz. A taxiban ma még nem kötelező a gyermekbiztonsági rendszer használata, így a két csöppesség a felnőttek mellett a hátsó ülésen szabályosan szállítható.

13. Helyes a „B” válasz. Ha a hátsó ülésen utazó gyermek a 3. életévét már betöltötte, legalább 135 cm magas és a taxiüléshez beszerelt biztonsági övvel – testméretéhez igazodóan – biztonságosan rögzíthető, akkor be kell csatolni a biztonsági övet.

14. Helyes a „C” válasz. A taxi első ülésén is a 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.

