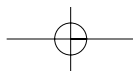


XVIII. évf. 7. sz.

2008.

Július



TARTALOM

Magas parkolási díjak nehezítik a taxisok dolgát	4.
Egybeolvad a Buda és a Tele5 Taxi	4.
Olimpiai finis	6.
Renault Laguna Grandtour	9.
Taxi4 – az új székház megnyitója	10.
Mazda5	11.
Közös javaslat készül a maximált tarifa emelésére	15.
Pozitív taxis-gondolatok	16.
A pillanatnyi helyzet	21.
Taxis nap 2008	22.
10 éve történt	24.
A BTI kínálata	25.
Az új Mazda2	28.
BKV-sáv vagy buszsáv?	31.
Citroën Nemo Combi	31.
City szemle 2008...	32.
Közlekedni márpedig muszáj...	34.
Tájékozatlanul ne induljon útnak!	40.
Taxis horgászverseny	44.
Találtunk egy verset	45.
Küldj egy receptet!	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukcs 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

Adócsalók országa

A média híradásai szerint csalók országában élünk. Legalább is gazdasági értelemben, hiszen az adóelkerülés különböző módszerei és az adócsalás össznépi társasjáték lett Magyarországon. En azonban nem tudok, és nem is akarok egyetértetni azzal, hogy a magyar vállalkozókat általánosítva adócsalózzák.

Magyarország Európa második legkeményebb elvonásait tartalmazó adó és társadalombiztosítási rendszerével rendelkezik. Az első Belgium, de ugye nem mindegy, hogy 250, vagy 1250 euróból kell fizetni azt a sokat...

Ma egy magyar kisvállalkozónak ahhoz, hogy ki tudjon fizetni 100 forint nettó bért saját magának vagy az alkalmazottjának, közel 300 forint költsége keletkezik. Ez így nagyon kemény, ez nem megy... Két út áll előtte: elmegy a segélyezettek, a munkanélküliek táborát gazdagítani, vagy megkockáztatja, hogy részleges adómegkerüléssel, különféle trükkökkel veszi ki, fizeti ki a bért magának vagy alkalmazottjának. Bejeleni emberét minimálbéren, és még néhány tízezerrel zsebbe kifizet havonta. A magasabb adókulcsba tartozó alkalmazott havi 10 ezer forintnyi fizetésével a vállalkozónak évi 400 ezer forintos többletköltséget okoz – és ezzel az emeléssel még a bér inflációkövetését sem biztosította! Ha valaki önfoglalkoztató – mert lássuk be, azt a vállalkozót, aki egyedül dolgozik, igazán nem lehet vállalkozónak nevezni – hasonló nagyságrendű költségekkel számolhat. A zsebbe fizetés gyakorlatilag kényszermegoldás. Nem mindegy, hogy ugyanazon tízezer forint kivétele évente 120 ezerbe, vagy közel 400 ezerbe kerül... A kikerült járulékok és adók a kisebb vállalkozásoknál jellemzően nem a tulajdonost gazdagítják, csupán azt eredményezik, hogy egyáltalán fenntartható maradjon az adott vállalkozás.

Amikor a kormány által irányított, felügyelt, támogatott (a nem kívánt törlendő...) sajtóban bírálják a kisvállalkozót, vajon miért nem merül fel az a kérdés, hogy mi kényszeríti vállalkozóinkat a „szürke zónába”? Legalábbis a legtöbb esetben? Szerintem – és még sokak szerint – a szinte már tragikus mértékű állami elvonási rendszer az, ami miatt a vállalkozó kiskapukat keres. Nem bűnöző, nem csaló. Csak próbál valahogy ebben az összevisszaságban megélni, napról napra kétségbeesetten kapálódzva, hogy valamennyire még a felszínen tudjon maradni. A bérből és fizetésből – szintén nehezen – élők úgy vélhetik, hogy erkölcsileg indokolt megvetni, lenézni minden vállalkozót, aki a fenti mintát követi. De talán érdemes lenne azon szemszögből is vizsgálni, hogy egy egészségesebb elvonási szint sokak számára megteremthetné a 100%-ban tisztességes adózás lehetőségét. Minden bizonnyal számtalan olyan vállalkozó van – bízom benne, hogy a többség –, aki örömmel járná a teljesen tiszta utat, de a mai elvonási szint mellett ez egyszerűen nem lehetséges

számára. Nem történik más, mint hogy a „leadócsalózt” vállalkozó gazdaságilag racionálisan döntést hoz egy irreális, versenyképtelen rendszer egyéni szinten történő kiigazításához, az életben maradás érdekében. Így hát számol a minimálbér után, „optimalizálja” adóját, és még ezt a közterhet is alig-alig tudja befizetni.

Ezek után aztán nap mint nap megkapja a hírekben, hogy befizetéseire mire költi az állam. Csillagászati fizetések és prémiumok az állami szférában, a világ legdrágább autópálya-építései, 250 millió forintos kormányzati portál fejlesztés – itt aztán álljunk is meg egy pillanatra... Ugyanis ez az a pont, ahol kiborult a bili. A közútfejlesztésből akár milliárdokat is ki lehet észrevétlenül venni, hiszen aránylag kevesen értenek az autópálya-építéshez és annak gazdasági hátteréhez. Az internethez, programozáshoz, honlapkészítéshez azonban néhány ezren konyitanak valamit ebben az országban, ezért joggal hördülnek fel: ennyi pénzt nem lehet ráköltöni egy ilyen honlapra. Vagy persze lehet, csak nem szabad! Kéremszépen, itten herdálás folyik! Mégpedig a mi pénzünk herdálása! Mert – ahogy országunk „vezetője” olyan szépen mondta – az államnak nincs pénze. Azt az állam polgárai adják be a közösbé...

Sokunk számára egyértelmű, hogy az állami szféra újraelosztási hatékonysága, vagyis a beszedett adók és járulékok felhasználása – finoman fogalmazva – hogy némi kívánivalót maga után. De inkább

ecometer®

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

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

ne fogalmazzunk finoman: a rendszer be-
tegségei vitathatatlanok. Ha feltételez-
nénk, hogy hirtelen megvalósul az abszo-
lút morál, minden vállalkozó minden be-
vételtét bevallaná, minden közterhét kifi-
zetné, és természetesen jó néhányuk ezal-
tal heteken belül csődbe jutna, vajon a
több százezer friss munkanélkülivel, segé-
lyezendővel mit kezdene az állam? Hány
év alatt helyezkedhetnének újra el ezek az
emberek? Esetleg olyan „sztárberuházások-
ban”, melyek 2500 munkahelyet terem-
tenek ugyan, ám erre 40 milliárd forint álla-
mi támogatást kapnak?

Térjünk itt át – csak néhány szó erejéig –
a nagyvállalatok és multik kérdésére. Ők
beruházási, illetve egyéb adókedvezmé-
nyek mellett működhetnek. Itt van mind-
járt a legújabb, 200 milliárd forintos beru-
házás, ami 40 milliárd forint állami támo-
gatás mellett valósul meg és teremt 2500
munkahelyet. Tizenhatmillió forint állami
támogatás jut egy munkahelyre. Hány ma-
gyar kisvállalkozó lenne, amelyik munka-
helyenként 16 millió forintból csodákat
tudna tenni...? Természetesen ez a megkö-
zelítés szubjektív és erősen leegyszerűsített,
ám ismét tökéletesen rávilágít arra a para-
doxonra, hogy a magyar adórendszer tor-
zulásai miatt kizárólag elképesztően nagy,
kivételes kedvezmények révén lehet hoz-
zánk csábitani a nagyberuházásokat a kör-
nyező országokkal szemben. A vállalkozá-
sok egyenrangúsága tehát ebben az ország-
ban úgy alakul, hogy a halandó magyar
kiszállalkozó számára az érvényes adó- és
járuléktáblázat a mérvadó, a multik esetén
pedig az „üljünk le és beszéljük át ezt a dol-
got” megközelítést célszerű alkalmazni...

Fentiek miatt tehát nem hiszem, hogy
célszerű lenne a magyar vállalkozókat álta-
lánosságban adócsalonak kikiáltani. Nagy-
és kisvállalkozói szinten is azonos a képlet:
gazdaságilag ésszerű döntést hoz a vállal-
kozó vagy cégvezető, egy ezer sebből vérző
elvonási rendszer hibái melletti túlélés ér-
dekében. Csak a megfogalmazás szerint a
kiszállalkozó „adót kerül”, a nagyvállalkozó
meg „adót optimalizál” offshore cégen,
vagy más struktúráján keresztül – legálisan.
A gazdasági eredmény minden esetben
ugyanaz: alacsonyabb közteher ugyanazon
tevékenység ugyanazon bevételéhez. Persze
biztosan léteznek olyan vállalkozások, me-
lyek tiszszázalékos adószint mellett is az
adócsalást választanák a tisztességes út he-
lyett – ám remélhetően ez a réteg marginá-
lis kisebbséget alkot az üzleti életben, ezért
nem szerencsés belőlük kiindulva az egész
magyar vállalkozói réteget ügyeskedő adó-
csalók bandájának minősíteni. Már csak
azért sem, mert a kiszállalkozó megélheté-
se érdekében sokszor napi 12-14 órát hajt,
az átdolgozott hétfvégékről nem is beszélve,
közben azt látja, hogy a közpénzekből fi-
nanszírozott állami alkalmazottak pénte-
ken tizennégy óra nulla-nullakor már sor-
ban állnak a liftek előtt, és hétfőig képte-
lenség bármilyen adminisztratív ügyet el-
intézni...
–oli–

**Sajtóközlemény: A BA ZRt. csökkenti
hosszú távú parkolási díjait. Ezzel pár-
huzamosan június 13-tól a rövid távú
(gyorsparkoló) díját fél óra várakozás
esetén az addigi 200 Ft-os minimumról
600 Ft-ra emelte meg.**

Nem sikerült a megegyezés

**Azok a kollégák, akik az első reggelen
személyesen tapasztalták ezt a kellemet-
len változást, azonnal értesítették saját
társaságuk illetékeseit. Az ezt követő
eseményekről Dudás Zoltánt, a Taxi Fu-
varszervező Társaságok Szövetsége
(FTSZ) főtákarát kérdeztem.**

• **Mi történt azt követően, hogy futótűz-
ként terjedt a hír: drasztikusan emelkedtek
a parkolási díjak a reptéren?**

• Valóban gyorsan körbeért az információ,
szerintem a reptér illetékesei nem kevés felhá-
borodott hangú telefont kaptak a taxitársasá-
gok vezetőitől. Volt, aki a sajtó nyilvánosságá-
ban bízva tv-riportot szervezett, mások tárgya-
lást próbáltak kezdeményezni a témában. Eb-
ben Bósz Péter, a City Taxi marketingmene-
dzsere volt a leggyorsabb, és a Szövetség nevé-
ben találkozót kért a BA ZRt. illetékeseitől. Er-
re június 24-én kaptunk lehetőséget, eredetileg
három fő részvételével.

**Hosszú hónapok óta terjedtek különféle
pletykák a Buda Kft-ről, illetve az általa
működtetett két taxitársaságról. Ezekon
időnként már nem csak a taxisok cso-
dálkoztak, hanem maguk az érintettek
is. Azonban a végleges megállapodásig –
és annak teljesítéséig – a Pásztor testvé-
rek nem kívántak a problémáról nyilat-
kozni. E riport egyben ennek az időszak-
nak a lezárultát is jelzi. Pásztor Gábor
mindössze egy rövid általánosban tájé-
koztatta az érintett taxisokat döntésé-
ről, az okokra csak egy-két szóval kitér-
ve. Pásztor Györgyöt pedig megkértük,
ennél legyen kicsit bőbeszédűbb.**

• **Mi történt? Miért bomlott meg a koráb-
bi egység a testvérek között? Összevesztetek?**

• Az igazság az, hogy hosszú évek óta együtt
dolgoztunk, ám egy jó ideje már sem a szak-
mai, sem a cégvezetés kérdéseiben nem tud-
tunk közös nevezőre jutni. Ez állandó feszültsé-
get okozott közöttünk, melyből az utóbbi idő-
ben lassan már mindenkinek jutott. Hosszútá-
von ilyen körülmények között nehéz dolgozni
tulajdonosnak, alkalmazottnak egyaránt. Ezért
néhány hónapja eljött az a pillanat, amikor
mindketten beláttuk, el kell válnunk egymástól
ahhoz, hogy taxicégeink ne kezdjenek el le-
épülni. Összességében közel ezer emberről, ta-
xistról és egyéb munkakörben alkalmazott kol-
legánkról és az ő családjukról van szó. Gábor
testvéremmel ezért a válás mellett döntöttünk.

Magas parkolási

• **Kik vettek részt a Szövetség részéről az
egyeztetésen, és milyen felhatalmazással?**

• Kapóra jött, hogy a Szövetség a maximált ta-
rifa módosításának kezdeményezése miatt
rendkívüli elnökségi ülést tartott, ahol azonnal
kijelölték a tárgyaló delegációt. Ennek tagjai
Garamszegi Miklós a FTFSZ elnökség tagja, a
Fótaxi ZRt. vezérigazgatója, Dani Zoltán, az Elit
Luxury Taxi ügyvezetője, Bósz Péter, a City Taxi
marketing menedzsere és jómagam voltunk.

• **Ez így már négy fő és nem három...**

• Valóban így van, azonban az elnökség úgy
határozott, hogy kibővíti a delegációt a hotel
taxisok és limuzinszolgáltatók képviselőjével,
hogy a problémák még szélesebb köre legyen
megvitatható. A felhatalmazás pedig arra szolt,
hogy igyekezzünk minél jobb pozíciókat kihar-
colni az általunk a repterre fuvarteljesítésre
küldött kollégák számára.

• **Ha jól tudom a parkolási kérdésekről ko-
rábban már folytak egyeztetések a BA és a
taxitársaságok között.**

• Valóban így van, a BA több vezetőségével
többször is folytattunk tárgyalásokat, annak
érdekében, hogy a városi taxik európai módon
és színvonalon végezhessek munkájukat a rep-
téri fuvarok teljesítésekor. Ezt megtettük akkor
is, amikor még nem volt szerződött taxiszol-
gáltató a reptéren. Amióta a taxiszolgáltató

Megegyeztek a testvérek

Egybeolvad

A folyamat felgyorsulásában az ő egészségi álla-
potának megromlása is közrejátszott. Erre – és
egyéb szakmai, üzleti okokra – hivatkozva meg-
vétellel ajánlotta üzletrezsét, amit én el-
fogadtam és mindenféle hitel segítsé-
gével testvérem, Pásztor Gábor üzlet-
rezsét megvásároltam. Így ma már
egyedüli ügyvezetője vagyok a Buda
Kft-nek.

• **A Buda Kft-nek, ami birtokolja
a Budataxi és a Tele5 Taxit, a
Taxi4 pedig Pásztor Gáboré ma-
radt, hiszen azt ő egyedül építette
fel. Ez a jelenlegi állapot?**

• Így van, a Taxi4 kizárólagosan test-
vérem, Pásztor Gábor tulajdona ma-
radt, azt ő hozta létre a Buda Kft-től
függetlenül.

• **A taxisok között terjedő plety-
kák szerint te ezt a céget el akar-
tad adni. Illetve ez úgy is elhang-
zott, hogy csak a Budától szaba-
dulnál.**

• Mint többségi tulajdonos arra
gondoltam, hogy a Budataxi és a
Tele5 Taxi két közepes nagyságú csa-
pat. Régi álomom – már a Tele5 Taxi
megvételénél is az volt – hogy egy kö-

díjak nehezítik a taxisok dolgát

kérdése körüli helyzet jogilag rendeződött, több alkalommal is kezdeményeztünk egyeztetést. A jelenlegi német tulajdonos képviselőivel is már két alkalommal találkoztunk az elmúlt évben. Ezeknek a tárgyalásoknak az apropója minden esetben a kollégáinkat hátrányosan érintő intézkedés bevezetése volt. 2006 végén helyezték ki a taxikat kitiltó táblát a II-es terminálokra, és rendőri segédlettel próbálták megakadályozni, hogy a kollegák a külső körön vehessék fel utasaikat. Most pedig a gyorsparkolási díj jelentős mértékű emelése volt az ok. Valamennyi alkalommal felhívtuk az illetékesek figyelmét a problémák egyik fő forrására. Arra, hogy a terminálonkénti 4-4 férőhely, amelyet az azonnali rendelést teljesítő taxik számára jelöltek ki, kevés. A táblázós fuvar bonyolító taxisok helyzete pedig véleményünk szerint egyáltalán nem megoldott.

• Milyen megoldást javasoltatok a helyzet megváltoztatására?

• Tudomásul véve, de nem elfogadva, most az a helyzetet, hogy a jelenlegi taxiszolgáltatónak érvényes szerződése van a BA ZRT.-vel. Ezt az ügyet korábban a Gazdasági Versenyhivatalon (GVH) keresztül bíróságig vittük, sajnos sikertelenül. Minden alkalommal arra emlékeztettük a tárgyaló feleket, hogy GVH is

egy korábbi határozatában rögzítette: a szerződött taxiszolgáltatón kívül a telefonon leadott rendelésekre érkező taxik számára is megfelelő feltételeket kell biztosítani a BA ZRT. illetékeseinek. A vita jelenleg is arról folyik, ki mit tekint megfelelő feltételnek. A BA úgy gondolja, azzal, hogy a főváros által neki átadott taxiállomásokon kijelölte az azonnali rendelést teljesítő taxik részére a 4-4 férőhelyet, és biztosítja 64 taxi számára a II-es terminálon a pufferparkolóban a várakozás lehetőségét, eleget tett a fővárossal kötött megállapodásában rögzítetteknek. Az I-es terminálon helyszükére hivatkozva egyetlen pufferparkoló helyet sem adtak. Mi ellenben úgy gondoljuk, hogy egyrészt a taxiállomások férőhelyarányainak megváltoztatása lenne reális, hiszen a jelenlegi szolgáltatónak felesleges 7 helyet fenntartani, amikor folyamatos ültetéses rendszerben végzik a munkájukat és a holtidőkben 2-3 autó várakozik a droszton. Ezzel párhuzamosan a BA biztosítson további férőhelyeket a külső köríven is. A táblázós fuvarokat teljesítő taxik esetében pedig több alkalommal kezdeményeztük, hogy fél óra ingyenes várakozási lehetőséget kapjanak valamennyi terminál parkolójában.

• Milyen eredményre jutottatok?

• A díjfizetési kedvezmény tekintetében a BA

mereven elzárkózik kérésünk elől, hiszen ez számára nyilvánvaló árbevétel-kiesést jelent. A férőhely számarányainak megváltoztatását a BA támogatná, amennyiben ehhez a két szerződött partnere is hozzájárul. Ugyanis a taxiállomások férőhelyszámát egyfelől a Taxiállomás Kht.-val kötött szerződés rögzíti. Másfelől ez az arányszám a jelenlegi taxiszolgáltatóval kötött szerződésben is szerepel. A Taxiállomás Kht. nyitott bármilyen módosításra, azonban a jelenlegi szolgáltató, korábbi álláspontjával szemben, már nem hajlandó tárgyalni a jelenlegi állapot módosításáról. A további rendelt taxi férőhelyek kialakításáról korábban a BA pozitívan nyilatkozott, viszont nem történt semmi előrelépés. Ma már azonban arra hivatkoznak, hogy rövidesen kezdődik a II-es terminál átépítése, és annak befejezése után nyílik csak arra mód, hogy figyelembe vegyék javaslatunkat. Az I-es terminálon pedig ismételtlen felülvizsgálják az egyébként nem olyan régen módosított forgalmi rendet. Ezen belül a taxikra vonatkozó álláspontjukat is. Felajánlottuk, hogy mindkét terv elkészítésében Szövetségünk aktívan részt venne, azonban ezt a BA képviselője elutasította. Összességében ez az egyeztetés sem zajlott másként, mint a korábbiak, csupán ködös ígéreteket kaptunk, kézzelfogható eredmény nélkül.

• Köszönöm a tájékoztatást!

-B.Z.-

A BUDA ÉS A TELE5 TAXI

zős néven futó társaságot alakítsunk ki belőlük, ami akár piacvezetővé is kinőheti magát az idők során. A költségek, kiadások így nyilván

ván csökkennének, a reklámokra fordított összeg is sokkal hatékonyabb lehetne. Összefoglalva tehát: régóta úgy gondolom, egy nagy társaság üzemeltetése eredményesebb lehet, mint két közepes cégé. A helyzet most megérett a változtatásra, ezért úgy döntöttem, hogy 2-3 hónapon belül – a Budataxit beleolvastom a Tele5 Taxiba. Annak ellenére, hogy tudom, a Budataxi különle-

ges értéket képvisel azzal, hogy az első géntaxi-társaság volt, mely a '80-as évek elején az országban működni kezdett. A Tele5 Taxi ennek ellenére ma már ismertebb, elfogadottabb, tehát ez marad meg. Így – terveink szerint – egy ütőképes, nagy csapatot hozunk létre, ami versenyképes lehet a jelenlegi taxipiacon.

• Arról is volt szó, hogy a Budataxit eladod másnak, felmerültek erre vonatkozólag konkrét nevek is. Ez kacska?

• Igen, ez így, ebben a formában valóban kacska. Az kétségtelen, hogy a Gábor testvéremmel történő egyezkedések során felmerült az a variáció is, hogy szétváljak a Buda- és a Tele5 Taxi. Ekkor került elő az elképzelés, hogy a továbbiakban – üzletrésze fejében – ő üzemelteti majd a Budataxit. Végül is nem ebben állapodtunk meg. Maradt egy kézben a két taxi-



Pásztor György: – A két társaság néhány hónapon belül egybeolvad

Tisztelt diszpécser, telefonosok, irodai dolgozók, taxis kollégák, barátaim!

Ezúton tájékoztatlak Benneteket, hogy megromlott egészségi állapotomra való tekintettel, továbbá szakmai és gazdasági nézeteltéréseim miatt 2008. június elején a Buda Kft.-ben lévő tulajdonrészemet testvéremre, Pásztor Györgyre ruháztam át.

Ezzel egy időben ügyvezető igazgatói megbízatásomról is lemondtam. Megköszönve az elmúlt 16 évi munkátokat, sok sikert, kitartást és jó egészséget kívánok minden dolgozónak és taxis kollégának!

Budapest, 2008. június 16.

Pásztor Gábor ügyvezető igazgató

társaság, amit viszont pár hónap múlva egybeolvastva, mint Tele5 Taxit fogok üzemeltetni.

• **Mi a terved a Budataxival?**

• Testvéremmel úgy állapodtunk meg, hogy a Budataxi védjegyét a továbbiakban ő fogja birtokolni. Viszont írásos megállapodás született arra, hogy a Budataxi nevét, logóját és az ehhez tartozó image-t a továbbiakban egyikünk sem használhatja. Tehát mint egy szép emléket, közös akaratral eltemetjük.

• **Mi lesz a telefonszámmal és a Buda megrendelőivel?**

• A telefonszám marad a Tele5 Taxinál még egy jó ideig. Addig, míg hívás érkezik rajta. Ezeket az első időben lekezeljük Tele5 Taxiként. Majd ezt követően átirányítjuk a telefonokat a csupa ötös telefonszámra.

• **Térjünk át a helységekre. Maradtok itt a Bogánccs utcában, vagy mást terveztek? Esetleg tovább álltok, mert ez iszonyatosan nagy terület egy cégnek, még akkor is, ha az összeleltetés szám nem csökken az összeolvadás vagy a válás miatt...**

• Ez az irodaterület bérlemény, amire ötéves szerződést kötöttünk. Vagyis ezen időszakon belül nem tervezük a költözést. Aztán majd meglátjuk, de ez még a távoli jövő.

• **Tervezték változtatást a Tele5 megjelenésében? Maradnak a telematricázott autók?**

• A Tele5 taxihoz kötődő dizájn 15 éve bevezetett, elfogadott a taxipiacon. Tehát ezen nem változtatunk. A továbbiakban viszont nem tervezük, hogy több autót lánssunk el dizájn-fóliával. Amelyiken fent van, azon marad, ám a Budataxikról értelem-szerűen lekerül, mint ahogy a budás szabadjelző is megváltozik. Akik jelenleg is hordják ezt a matricát – ameddig kocsit nem cserélnék – természetesen kedvezményben részesülnek, mint korábban. Amennyiben megegyezünk az Etikai Bizottsággal, a gazdasági vezetéssel és a taxisokkal, úgy a későbbiekben törekedni fogunk az egységesebb megjelenésre. Úgy a színek tekintetében, mint az autótípusok kiválasztásában. Ez is fontos eleme lehet piaci pozícióink erősítésének.

• **Folytatódnak a sok vitát kiváltott fejlesztések, vagy a problémák elkerülése miatt leálltak a korszerűsítések?**

• Nem, erről szó sem lehet! A fejlesztésekről nem mondtunk le, ezekre továbbra is nagy súlyt helyezünk. Az új szoftver jól vizsgázott, használata ma már nélkülözhetetlen. A kártyalehúzó kérdésében a mai napig tárgyalásban állunk, és várhatóan 2 hónapon belül indulhat is a taxisok közötti szétosztása. Következő lépésben pedig megkezdődhet az ehhez az eszközhöz kapcsolódó félcsendes címkidás is, mint a Citynél. Mi – egy kis fáziskéséssel – ugyanazokat a korszerűsítéseket tervezzük bevezetni, mint amit a citysek már megléptek. Tény viszont, hogy egy kicsit lemaradtunk.

Fehér kesztyű a kézen, fehér huzat a taxikban

Olimpiai finis

Egy hónapos kampányt indítottak a kínai közlekedési hatóságok a pekingi taxik ellenőrzésére. A hatvanhat ezer gépjárműnek kifogástalan műszaki állapotúnak és tisztának kell lennie, mire kezdődik az olimpia, és külön figyelmet fordítanak az ellenőrök arra is, nehogy túlszámlázzanak a fuvarozók.

Gőzerővel folyik a felkészülés az olimpiára Pekingben. Ennek egy jelentős részét képezi a légszennyeztség csökkentése, amely jelen pillanatban kétszerese, háromszorosa a WHO által biztonságosnak ítéltnek. A kínai vezetés miután tisztában van a kialakult helyzettel, máris forgalomkorlátozásokat vezetett be, amit az olimpia ideje alatt is fenn kíván tartani. Ennek eredményeképpen egyik nap csak a páros, másik napon csak a páratlan forgalmi rendszámú gépjárművek hajthatnak be a fővárosba. A közfeladatot ellátó gépjárművekre mindez nem érvényes, ott egyéb szigorításokat vezettek be. A taxisok esetében már most ellenőrzést kezdtek, ahol kétezer júniig terjedő (44 ezer forint) pénzbüntetésre számíthatnak azok a sofőrök, akik szándékosan a hosszabb utat választják, megtagadják az utas felvételét vagy a tényleges vitedíjnál többet számolnak föl. A bírság eléggé elrettentő, hiszen a kínai fővárosban a

taxik alapdíja 3 kilométeres körzetben 10 jüan, azaz 220 forint.

Emellett új előírás, miszerint a volánál helyet foglalónak fehér cernakesztyűt kell viselnie, az utastérben folttmentesnek kell lennie a hófehér huzatnak, különben újabb 200 jüanra /4400 forint/ büntetik a sofőrt. Néhány szokatlan rendszabályt is bevezettek, így a taxis az utas felvétele után csak akkor indíthatja a taxiórát, ha sikerült a szállítási címet egyeztetni, és az autó is abba az irányba tart. A taxióra bekapcsolásakor egy női hang kínaiul és angolul is üdvözlözi az utasokat, majd a célállomáshoz érve felhívja a figyelmet arra: a számlát és az értékeiket ne hagyják az utasok az autóban. A sofőr fényképét, nevét, valamint az azonosító számát a kesztyűtartón jól láthatóan és olvashatóan kell elhelyezni, míg számos taxiban a sofőr védelméről az utastér és a vezetőülés közötti elválasztó rács, vagy áttetsző műanyag lap gondoskodik.

A taxisofőrök jelentős hányada vidékről érkezett az ötkarikás játékokra, így az olimpiai felkészítés jegyében rendszeresen angol nyelvórán kellett részt venniük, ahol az alapvető szavakat és kifejezéseket sajátították el, amiből vizsgáltak. A személyszállítói engedély kiadásának egyik alapfelvétele volt a felkészítés eredményes elvégzése.

Még pár hét, és elkezdődik az olimpia, amit a kínaiak szeretnének minden idők leglátványosabb eseményévé varázsolni, amihez a tiszta autók és udvarias taxisok is nagymértékben hozzájárulhatnak.

Cash

Egy nő bemegy egy fegyverboltba, és egy puskát akar venni.

– A férjemnek veszem – mondja.

– És tudja, hogy a férje pontosan milyen típust szeretne? – kérdi az eladó.

– Dehogy! Azt se tudja, hogy le akarom löni.

Egy asszony bejelenti a rendőrségen, hogy a férje három napja eltűnt. Kérdezi tőle a rendőr:

– Van-e a férjének valami különleges ismertetőjegye?

– Még nincs, de majd lesz, ha előkerül!

• **Végül is, mikorra várható, hogy a Budataxik eltűnnek a fővárosból?**

• A pontos időpontot nem tudom ma még megmondani, de előre láthatólag még három-, négy hónapra van szükség a problémamentes összeolvadáshoz. Legkésőbb november elejére ezt is megoldjuk. Az új felállítás taxinak, vezetésnek egyaránt előnyösebb helyzetet eredményez majd.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

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

RENAULT LAGUNA



GRANDTOUR

Általában kijelenthető, hogy ha egy-egy szép limuzinból combit is készítenek, annak eredménye inkább a kompromiszsumkeresés, mint ízléses alkotás. Többnyire nagy,



esetleg ormóttan autó jön ki belőle, ami viszont jól pakolható. A Renault Laguna Grandtour ennek éppen ellenkezője. Nekem ugyanis ez esetben a kombi változat sokkal jobban tetszik, mint a limuzin, persze mint tudjuk: kinek a pap, kinek a papné...

Ám nézzük a részleteket:

A Laguna Grandtourt úgy fejlesztették ki, hogy minimalizálják a kiadásokat. A 110-150 LE-s dízelmotorok a 6 sebességes váltóval, az 5-6 literes átlag-fogyasztással és a 30 000 km-es szervizperiódussal csábítják a leendő vásárló-

kat. A taxisoknak a Renaultnál a ProActive automataváltót javasolják, mert ugye az egésznapos városi közlekedésben ennek használata jelentős könnyebbséget jelenthet. Nehezíti ugyanakkor a választást, hogy a gyártó háromféle dízelmotort is ajánl: 130, 150, és 175 LE-s változatban. Azonban a taxizáshoz nem kell gyorsulási versenyt nyerni, vagyis bőven elég a „legkisebb” aggregát is.

Az autó úttartása precíz, a kanyaríveken pontosan tartható. A Grandtour az új generációs ABS blokkolásgátlót kapta ESP dinamikus menetstabilizátorral és AFU automata vészfékrásegítővel. Az oldalsó ajtóba dupla ütközésérzékelőket szereltek, így a légszákok kétszer gyorsabban kioldanak a korábbi változatnál. Am az új Lagunában javítottak a hangszigetelésen és a hőkomforton is. Az automata kézifék – már megszokott módon – elektromosan működik. A hátsó üléstámla gombnyomásra 1/3 – 2/3 arányban teljesen padlóba sülyeszthető. Így – ha kell – egy tökéletesen sík, óriási rakodófelület alakítható ki. A szükséges információk a műszerfalon jól olvashatók, a kezelőgombok logikusan helyezkednek el, egy részük rögtön a kormányon, vagy annak közelében. A Carminat navigációs rendszer a legújabb generációs multimédiás felszereltséget biztosítja: DVD, vagy CD alapon vezérelt műholdas navigációt, MP3-kompatibilis CD-rádiót és Bluetooth-alapú telefonkihangsót.

Az új Renault Laguna Grandtour 4801 mm hosszú, 1811 mm széles és 1445 mm magas. A csomagterület helyzetben 508 literes. A Grandtour tömege 1483 kg, a megegedett össztömege 2033 kg.

Tekintettel arra, hogy a Laguna Grandtour alapfelszereltsége kategóriájának megfelelő, ennek felsorolásától most eltekintünk. Ám az érdeklődők igencsak zavarbaejtő kínálattal találják majd szemben magukat.



Car's Angels Kft

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

HITEL!

Jelzáloghitel: lakásvásárlás, -felújítás, -építés, -bővítés.
Meglévő hitelek kiváltása, szabad felhasználásra!
Aktív és passzív BAR-osoknak is!
Jövedelemigazolás nélkül is!
Folyamatos akciók: értékbecslési és
hitelfolyósítási díj elengedése!
Rugalmas és díjmentes ügyintézés,
díjmentes hitelbírálat
06 20 325-8539 • 06 70 284-2426
Bókainé Szilágyi Magdolna

Hosszú autósor váraozik a sorompó előtt. Egyre többen dudálnak türelmetlenül. A bakter megunja, kijön a házból, és méltatlankodva odaszól az autósoknak:

– Mit idegeskednek? Hát tehetek én arról, hogy a vonat két órát késik?

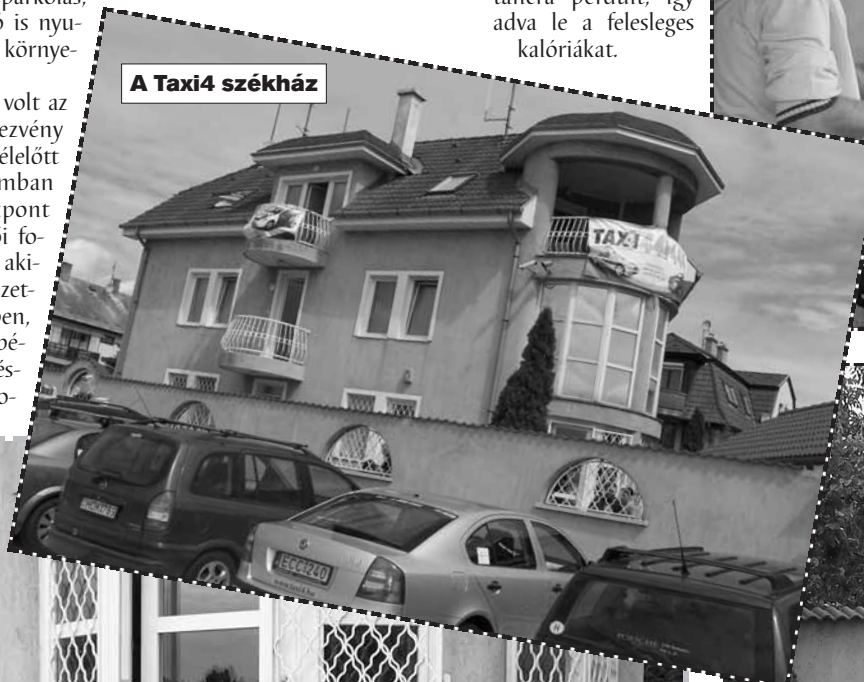
TAXI4 – AZ ÚJ SZÉKHÁZ

2008. június 15-e újabb mérföldkő volt a TAXI4 életében. Ekkor került sor a „rég-új” taxiközpont ünnepélyes megnyitójára. A cégvezetés elsőként saját munkatársait – taxisokat, diszpécserket, telefonosokat – és azok családtagjait hívta meg a közös ünneplésre. Az ötödik éves cég a már rég kinőtt Vezér úti objektumból elköltözve egy minden igényt kielégítő, teljesen felújított épületben folytathatja működését. Itt már nem gond a parkolás, akár több tucat autó is nyugodtan várakozhat a környezet zavarása nélkül.

Az időjárás kegyes volt az egész napos rendezvény résztvevőihöz, akik délelőtt 11 órától szép számban gyülekeztek a központ előtt. A TAXI4 vezetői fogadták az érkezőket, akiket csoportokban vezettek végig az épületben, bemutatva az új diszpécserközpontot, az ízlésesen berendezett iro-

bizonyítandó – ízletes nokedli és jóféle savanyúság is dukált. A vendégsereg egy jelentős része az estebéd befejeztével táncra perdült, így adva le a felesleges kalóriákat.

A Taxi4 székház



Illatos és látványos – marhalábszárpörkölt

Az előkészületek



A buli



dákat. Láthatóan mindenki nagyon érdeklődő és türelmes volt a bejárás alatt, de azért érzékelt lehetett, hogy a méretes bográcsban rotyogó, több mint 30 kilogramm marhalábszárból készülő pörkölt illata elvonja a figyelmet. Pedig a tálalásig még jó néhány órát kellett várni. Addig jó zene, üdítő és sör mellett folyt a vidám beszélgetés. A vasárnaphoz képest meglepően sokan vettek részt a rendezvényen, melynek tetőpontja délután 5 órakor az elkészült ízletes pörkölt tálalása volt. A környéket elárasztó inycsiklandó illatok megtették hatásukat, hiszen a többség repetázott is a fenséges étékből, melyhez – a szervezők gondosságát

MEGNYITÓJA



Ritka pillanat – a főnök elégedett

Szakértő tekintetek ellenőrzik a kavarás mesterialien végrehajtott mozdulatsorát



Összességében elmondható, hogy sikeres, jóhangulatú bulit csaptak a TAXI4-esek. A kollégák közül többen is jelezték a vezetőségnek, hogy ilyen rendezvényt akár évente is tarthatnának, hiszen fontos, hogy ne csak munkaiügyből kifolyólag találkozzanak egymással, hanem a cég életében a jelentős változásokat is közösen ünnepeleik. Ez a nap erről szólt, melynek végén jókedvűen és reményekkel telve búcsúzott el mindenki.

Műtét előtt a sebész
bemegy a beteghez: – Majd meglátja,
kérem, milyen gyorsan talpraáll a műtét után. Még aznap
felkelhet majd, és öt perccel sétálhat. Másnap már egy órát
is sétálhat. Harmadnap már futni is fog...
– Jó, jó, doktor úr, de azért ugye, megengedi
majd, hogy a műtét alatt
fekve maradjak?

Elektromosan mozgatható tolóajtókkal is

Mazda5

Mint arról már e lap hasábjain is hírt adtunk, Európában 2005-ben kezdték meg a MAZDA5 értékesítését. Az akkor még újdonságnak számító akár 7 fő részére helyet biztosító Karakuri ülés- és tárolórendszer, vagy a dupla tolóajtó igen hamar népszerűvé tette ezt a típust. Bevezetése óta 275 000 darabot gyártottak belőle és ezzel a cég harmadik legkeresettebb modelljévé vált.

Az új Mazda5 Facelift már egy megújult – vagy ha úgy jobban tetszik – frissített formatervezéssel, új automata váltóval, egyedibb sport-optikai csomaggal, finomabb kidolgozású utastérrel, még több kényelmi és szórakoztató extrával, jobb kezelhetőséget biztosító új futómű-beállításokkal, valamint alacsonyabb fogyasztással és CO₂ kibocsátással lépett a kompakt buszlimuzinok piacára.

Az összes apróbb változtatást nem soroljuk fel, legyen elég néhány fontosabb. Például áttervezték az első és hátsó lökhárítókat és világítótesteket. A hátsó lámpák egyenként 12 fénykibocsátó diódát kaptak. A hűtőrács határozottabb és sportosabb lett a méhsejtszerű kialakítással. A külső

megjelenésen tovább javítanak az új 16, és 17"-os könnyűfémfelnik.

A belső tér is változott. Kétféle fekete műanyag burkolattal, títán vagy fekete közep-konzol-



lál és sebességváltó-betéttel vagy akár fekete bőrborítással is kapható a megújult Mazda5. Ami a népszerű Karakuri ülésrendszert illeti, ez továbbra is elérhető öt illetve hét-üléssel verzióban. E típusnál már megszokott módon, a középső ülésor három, illetve két személy utazását biztosíthatja, igény szerint. Amennyiben a középső ülés



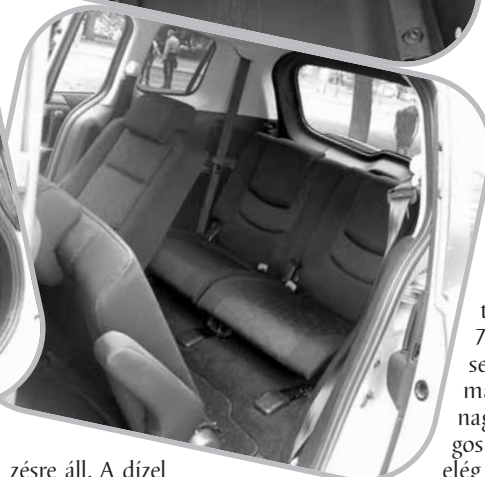
„belehajtjuk” az oldalsókba, úgy két karfával ellátott felet nyerünk. A harmadik ülésor szükség szerint eltüntethető a csomagtartó szintjében, vagy ebből a helyzetből néhány mozdulattal kihajtható. A ki- és beszállást elektromos motorral mozgatható, kétoldali, nagy tolóajtó segíti. A harmadik ülésor viszonylag könnyen megközelíthető és a kategóriájához képest kényelmes is. Az első ülések háttámlájából mindkét oldalon kihajtható egy-egy asztalka pohártartóval, fokozva az utazási komfortot.

Nagyon sok kényelmi berendezés is bekerült a megújult típusba. Például a külön rendelhető automatikus szintszabályozású xenon fényszóró, vagy az MP3-kompatibilis CD-lejátszó, az új DVD-alapú navigációs rendszer a középső konzolra helyezett 7 collos multifunkciós érintőképernyővel és hátulnézeti kamerával. A kormánykeréken kapott helyet a tempomat-vezérlő, a Bluetooth-os telefonkihangsztító és az audio-rendszer kezelőegysége.

A MAZDA5-ben 45 tárolórekeszt helyeztek el, melyeket megtalálni sem könnyű. Például a középső ülésor is rejt néhányat, ha használjuk az ötödik utasnak készített helyet.



A középső hely a szélső ülésből hajtható ki



Az MZR benzinmotor is jelentős változásokon ment keresztül. Csak a lényegesebbek: szekvenciális szelepvezérlést (S-VT) és elektronikus gázpedált kapott a hatékonyabb égés és az élénkebb gázreakciók elősegítésére. Új oxigénszenzort építettek be az optimális károsanyag-kibocsátás

zére áll. A dízel kínálatban kétfajta, 81 kW-os, (110 LE, 310 Nm / 2000 / perc) illetve 105 kW-os, (143 LE, 360 Nm / 2000 / perc) aggregát kapható. A korábbi erőforrásnál közel fél literrel kisebb az új MAZDA5 étvágya.

Az új, hatfokozatú váltó az alapfelszereltség része lett.

Taxis használat esetén a motoros tolóajtó tekinthető az egyik jelentősebb újításnak. Ugyanis a slusszkulcsra található és könnyen kezelhető érzékelők segítségével kiszállás nélkül nyitható vagy zárható az ajtó.

Anélkül, hogy annak nyitása a közlekedés többi résztvevőjének kárt okozhatna. Képzünk el: jön az utas, és mintegy varázsszóra elhúzódik előtte az ajtó, lehetővé téve a kényelmes beszállást, majd ha elhelyezkedt, becsukódik. Kiszárlásnál sem kell tornáznia, elég a gombot megnyomni. Az ajtók egyébként 700 mm szélesek, 1083 mm magasak, vagyis biztonságos működésükről elég annyit tudni, hogy amennyiben zárodás közben bármilyen apró akadályt is érzékelnek, azonnal megállnak.

Az akár hétülésesre bővíthető autók egyébként is népszerűek a taxisok között, főleg ha az olyan jó minőségű és megbízható, mint a MAZDA5.

Az új tanítónő elé jökepű legényt küldenek a vasútállomásra. Felrakják a csomagokat a szekérre, a csinos tanítónőni a legény mellé ül a bakra. A falu szélén a legelőn egy bika éppen közösül a tehénnel. A városi tanítónőt ugyancsak lenyűgözi a látvány, s azt kérdezi a legénytől:

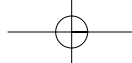
- Honnan tudja a bika, hogy... izé... szóval, hogy mikor alkalmas a pillanat?
- Elárulja azt a nőstény illata.

Hajtanak tovább, most egy csődört és egy kancát látnak hasonló helyzetben.

- És a csődör honnan tudja...? - kérdi a kíváncsi nő.
 - Neki is a nőstény illata árulja el.
- Megérkeznek a szálláshoz, lepakolnak, a fiú búcsúzik:
- Hát minden jót!
 - Köszönöm a fuvart - mondja a tanítónő. - És látogass meg egyszer, ha elmúlt a náthád...

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

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



Feliratok

Ne kövess! Idegesít!

Idegbeteg valóság, 2008, Magyarország...

Merj magyarnak lenni!

Politikai hitvallás Közép-Európából

Előzz le!

Egy provokáló állampolgár

Isten háta mögött vagy!

Kétértelmű megjegyzés egy nagyképű
vezértől

Van egy BMW-m is, de most sietek!

Egy hihetetlen kírás, egy Trabanton...

Lassú jármű

Kommentár nélkül egy Wartburg hátulján
Legjobb az életben, alkohol a véredben

Nem autóvezetőknek szóló felirat...

Apámtól kaptam! A kettes vizsgáért...

Felirat egy másik Wartburgon...

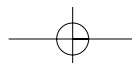
Ne kövess! Én is eltévedtem!

Egy őszinte ember

SÜRGÖSSÉGI BORSZÁLLÍTÁS!

A BOR ÉLETET MENTHET!

Az utóbbi évek legszellemesebb felirata.



Közös javaslat készült a maximált tarifa emelésére

Bevezetesként néhány gondolat a maximált tarifa megváltoztatására összeállított anyaghoz, melyet a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma és a TFTSZ közösen kezdeményezett a Fővárosi Közgyűlés felé:

Tavaly már készítettünk egy hasonló célú anyagot, mert a főváros önmaga kezdeményezte a maximált tarifa rendelet megváltoztatását. Úgy gondolom, hogy már akkor is közgazdaságilag és szakmailag egyaránt kellően alátámasztott anyagot készítettünk. Kiderült azonban a fővárosi képviselők számára is, hogy a rendelet módosítása áremeléssel jár. Így számításainkat egyszerűen politikai kérdéssé degradálták. A kormánypártok pedig ezek után nem merték vállalni ennek politikai hozadékát. Az ellenzéknek meg semmilyen politikai előnye nem származott volna abból, ha mellénk áll e kérdésben. Ennek a patthelyzetnek megoldására egy olyan, elegánsnak nem nevezhető megoldást találtak ki, hogy eleve be sem terjesztették a korábban saját bizottságuk által is támogatott kérdést a Fővárosi Közgyűlés elé. Ezek után úgy döntött a fentebb említett két szervezet, hogy az idén mi kezdeményezzük a maximált tarifa módosítását. Mэгhözzá a szakmai érdekképviselők támogatásával. Így reméljük, hogy a Közgyűlésnek foglalkoznia kell a kezdeményezésünkkel, és azt fel kell vennie a napirendi pontok közé. A végkifejlet természetesen ez esetben is bizonytalan. Meglátjuk...

Sipeki József elnök
BKIK Taxis Szakmai Kollégium
* * *

BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetségének közös kezdeményezése a taxi hatósági maximált árának változására.

Az Ártv. 10. § (1) bekezdése alapján a hatósági ár megállapítása, módosítása – ideértve az áralkalmazási feltételeket is – hivatalból, vagy az árat érvényesítő vállalkozó kérelmére történhet.

Ez utóbbi esetben a kérelmező köteles a hatósági árra vonatkozó javaslatát a hatósági ár megállapítója részére egyidejűleg megküldeni.

A fenti § alapján a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége közösen kezdeményezi a tisztelt Fővárosi Közgyűlésnél a taxi hatósági maximált árának változtatását

A tavalyi évben a Fővárosi Közgyűlés nem vette napirendjére az önmaga által kezdeményezett taxi hatósági maximált tarifamódosítást.

A közgyűlés arra hivatkozott, hogy további egyeztetést tart szükségesnek. Az ügyben azóta sem történt semmi. A taxis

szakmával semmilyen egyeztetést nem kezdeményezett a Főváros.

Mivel eltelt egy újabb év, és a benzinárak is elszabadultak, így a taxis szakmai és érdekképviselői szervek elhatározták, hogy minden törvényes eszközt felhasználnak annak érdekében, hogy a több mint 7 éve megállapított maximált tarifát módosítsa a Közgyűlés.

Előljáróban néhány gondolat a Közlekedési Tudományi Intézet tanulmányából, amely 2005 februárjában készült.

Hatósági ár: Az árak meghatározása kormányzati beavatkozás útján történik. Általában hatósági árképzés akkor indokolt, amikor a kereslet-kínálat piaci mechanizmusa és a gazdasági verseny bizonyos okok miatt nem tud érvényesülni, és ilyenkor az adott szolgáltatásra az illetékes miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben a legmagasabb vagy a legalacsonyabb hatósági árat határozza meg. Ez vonatkozik a belföldi közforgalmú, vasúti menetrend szerinti személyszállítás, illetve a belföldi menetrend szerinti távolsági autóbussz-közlekedés díjaira is. A taxi-tarifák esetében azonban egyik sem áll fenn: hiszen a kereslet-kínálat piaci mechanizmusa és a gazdasági verseny jelenleg egyaránt érvényesül. **A legmagasabb árnak fedeznie kell a hatékony működéshez szükséges ráfordításokat és a nyereséget is,** a legalacsonyabb árak pedig „csak” a hatékony működés ráfordításait kell fedeznie (mindkét esetben figyelembe véve az elvonásokat és a támogatásokat). A hatósági ár tehát költségelvű.

A legmagasabb árat úgy kell meghatározni, hogy az a hatékony működéshez szükséges ráfordításokat és a nyereségre fedeztetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is, ez vonatkozna a személyszállításra is. A legalacsonyabb árat pedig úgy, hogy a hatékony működés ráfordításait fedezze, ekkor is figyelembe kell venni az elvonásokat és a támogatásokat.

A hatósági ár megállapítása történhet tételesen vagy a hatósági ár kiszámítására vonatkozó előírásokkal. A hatósági árat és annak alkalmazási feltételeit jogszabályban kell közzétenni, utalva az érvénybe lépés időpontjára és alkalmazására szerződést kell kötni. Fontos az a megkülönböztetés, hogy a hatósági ár megállapítása történhet tételesen vagy a kiszámítására vonatkozó előírásokkal.

Keresletfüggő ár: A költségelvű és értékelvű ár között helyezkedik el. Ebben az esetben az árat nem a költségekhez, a versenytársak áraihoz, hanem a fogyasztói igényekhez igazítjuk: ha a kereslet bizonyos típusokat preferál, akkor emelhetjük, ellenkező esetben csökkentenünk kell az ár(ak)at. Például a vasúti személyszállításban az InterCity tarifáit, vagy a taxitarifákat (elméletileg) a ténylegesnél magasabban is meghatározhatjuk, ha az utasok azt hajlandók megfizetni.

Más megközelítésben nem az átlag-, illetve a határköltségre építünk, hanem az értékelvű ár segítségével keressük az optimális árhoz tartozó mennyiséget, a termelés vagy a szolgáltatás mennyiségét.

Egyensúlyi ár: A vállalatnak vagy vállalkozásnak a profit maximalizálásához meg kell találniuk azt az egyensúlyi árat és mennyiséget, amely a legnagyobb összes bevétel és összes költség különbségét adja; amit a vállalat vagy vállalkozás csak akkor érhet el, ha a határ- (marginális vagy pótlólagos) bevétele éppen egyensúlyba kerül a határ- (vagy pótlólagos) költséggel. A maximális profit melletti egyensúly tehát ott van, ahol a határbevétel és a határköltség egyenlő, azaz az utolsó eladott kis mennyiség olyan nagyságú pótlólagos bevételt hoz, amely éppen egyenlő pótlólagos költséggel.

A Fővárosi Közgyűlés a 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendeletével rendelte el, a személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapítását, és annak alkalmazási feltételeit.

A rendeletet módosította a Fővárosi Közgyűlés a 17/2000. (IV. 27.) Főv. Kgy. Rendelettel mely a következő maximált árakat állapította meg.

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

Egy férfi már hónapok óta elég rossz lelkiállapotban van. Nagy nehezen részánja magát, és elmegy egy pszichiáterhez, hátha az segít. A páciens lefekszik a kanapéra, és kiönti a lelkét a dokinak. A pszichiáter sokáig hallgat, majd közli:

– Úgy gondolom, hogy a problémáinak oka: súlyos önbizalomhiány, ami elég gyakori az ilyen lúzereknél, mint maga.

Ezt követően még egy rendeletmódosítás született, a 35/2000. (VII. 21.) Főv. Kgy. Rendelet, amely azonban tarifaértékekben változást nem hozott, csupán a tarifa feltüntetésének pontos körülményeit és méretét szabályozta.

A fentiekből megállapítható, hogy a maximált tarifa mértéke több mint 7 éve változatlan, ami rendkívül hátrányosan érinti az ún. „mezítlásos” kollégákat, akik csak az utcáról dolgoznak, és így munkájuk hatékonysága meglehetősen alacsony.

Az elmúlt 2 év a fix tarifa bevezetésének jegyében telt el, amelyhez azonban hiányzott a szükséges politikai akarat, így az nem került bevezetésre.

Mostanra elkerülhetlenné vált a tarifa, és véleményünk szerint a tarifaszervezet módosítása, melyet mind kamarai tagok, mind kamarán kívüli vállalkozók egyaránt kezdeményeztek a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma felé.

A Taxis Szakmai Kollégium és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége kétféle lehetőséget lát a hatósági maximált tarifa árának kiszámítására és alátámasztására.

Az egyik és talán legegyszerűbb módja a KSH által a szolgáltatásokra vetített inflációs adatainak figyelembevételével módosíthatóak a Fővárosi Közgyűlés által 2000. IV. 27-én megállapított árai.

A KSH által közzé tett, a szolgáltatásra vetített inflációs ráták éves bontásban, a következőképpen alakultak:

Év	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Éves infláció		9.7%	9.8%	6.4%	5.9%	7.6%	5.5%	8.2%
Alapdíj	300	329	361	384	407	438	462	500
Km díj	240	263	289	307	325	350	369	399
Perc díj	60	65	72	76	81	87	92	99

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

A mellékelt táblázatokban (1. és 2. sz. 3. sz. 4. sz. melléklet) az aktuális időszaknak megfelelő értékek alapján számolt adatok szerepelnek.

A fenti számítások ugyanazt az eredményt adják, amit tavaly is a Tisztelt Fővárosi Közgyűlés elé terjesztettünk, sőt az üzemanyag-árrobbanás és a magas infláció még tovább rontotta helyzetünket, mint az a 4. sz. mellékletből is kiderül.

Úgy gondoljuk, hogy ezek a tarifák szakmailag, és közgazdaságilag teljesen megalapozottak, hiszen az elmúlt évben a Gazdasági Bi-

zottság is belátta a jogosságát, és el is fogadta, sőt támogatta azt.

Az, más kérdés, hogy nem volt rá politikai fogadókészség, de mint tudjuk, az nem közgazdasági fogalom.

Mivel a politikai helyzet most sem kedvezőbb, mint tavaly, úgy gondoljuk, hogy a fenti tarifákkal ellentétben egy kompromisszumokon alapuló kezdeményezést terjesztünk a Fővárosi Közgyűlés felé.

BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetségének kompromisszumos javaslata, a taxi hatósági maximált árának változására.

A 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendelet szövegében az alábbi módosítást kezdeményezzük:

Egy bécsi utazás kapcsán

Pozitív taxis-gondolatok

Ülsz a padon a droszt mellett, és nézed unottan a város lüktetését. Neked persze csak a fejed lüktet – a hőségétől. Várod a csodát, ami persze mindig késik, mert a csoda az ilyen. Megkockáztatsz egy fagyaltot, és persze megállapítod, hogy a fagyisnak is jól megy, csak nekünk taxisoknak nem.

Unottan sétálsz a sorban álló koscsik között, és tárgyalasz a többiekkel egy s mást (és egymást). Egyszer csak meglátod a csodát egy valaki személyében, aki éppen a verdáddal szemez. Aki ezt követően ráadásul meg is szólít – Hi, you! – tovább már magyarul próbálom folytatni a történetet,

mert az angol – ráadásul a spangol – azért ennyire nem fekszik nekem. Tehát a nézelődő a megszólítás után nekem szegezi rögvést a kérdést: – Ráérsz holnap? Mire én: – Természetesen, hiszen ezért vagyok itt. – Akkor mennyibe kerül egy városnézés Budapesten? Mondom: – X fo-

rint, illetve, hogy az mennyi dollár. – Oké! Akkor reggel kilenc-kor. – Sajnos nekem nem jó. – válaszolom -, hiszen akkor a cégem vagyok, az a tuti. – Akkor mikor jó? – 11.30-kor. – OKÉ, heten leszünk. – Már majdnem örülni kezdtem, amikor jön Mr Cortez és közli, hogy immár 10-en lesznek. Ez megint nem jó, mert ehhez kettő egyterű kell. A válasz azonban gyors és egyértelmű: – OK! Bár minden tárgyalásunk ilyen gyors lenne. Megegyezünk, kezdet rá, vagyis ez is OK!



A csoport egy része még a budapesti városnézésen

A 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendelet eredeti szövege:

3. § Az alapidj a távolsággal arányos egységdíj mindenkor mértékének kétszeresénél nagyobb nem lehet, és nem haladhatja meg az R. 6. § (1) bekezdésében meghatározott legmagasabb alapidj mértékét.

Javasolt módosítás:

Ez a § maradjon ki a rendeletből.

A módosítást követően, az alapidj emelése, nem kényszeríti ki, a Km díj automatikus emelését, de kompenzációt nyújtana a vállalkozóknak azokra a költségeire, amelyek nem közvetlenül a futás teljesítményével állnak összefüggésben.

A fenti elképzelésünkhöz hasonlóan terjesztünk elő tavaly, amire volt fogadókészség.

Javasolt módosítás:

A 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendelet eredeti szövege:

4. § Az idővel arányos egységdíj a távolsággal arányos egységdíj mindenkor mértékének negyedénél nagyobb nem lehet. Ez az arány 15 km/óra határsebesség értéket határoz meg.

Javasolt módosítás:

4. § Az idővel arányos egységdíj a távolsággal arányos egységdíj mindenkor mértékének harmadánál nagyobb nem lehet. Ez az arány 20 km/óra határsebesség értéket határoz meg.

A fenti módosításra Budapest főváros megváltozott közlekedési áteresztő lépcsőségének romlása miatt van szükség, melyet a 4-es metró építésével szükségessé vált elterelések, és útlezárások, valamint jelenleg a Szabadság híd felújítása, a budai alsórákpart, részleges lezárása, idézett elő, és a későbbiekben a Margit híd lezárása állandósít. Úgy gondoljuk, hogy a fenti tény nem kell bizonygatnunk, hisz a Főváros minden adattal rendelkezik a forgalom lassulásának ütemével kapcsolatban.

Kerüljön be a rendeletbe továbbá, hogy: A fogyasztó megkárosításának esetén, -(a megengedettől eltérő tarifa használat) a vállalkozó droszt engedélyének, valamint a taxi-gépkocsivezetői igazolványának egyidejű, időszakos visszavonására irányuló eljárás kezdeményezésének a kötelezettsége.

Azért van szükség az igazolvány visszavonására is, mert annak hiányában nem kaphat a fogyasztót megkárosító taxis arcképes igazolványt, és így alkalmazottként sem tudja folytatni áldásosnak nem nevezhető tevékenységét.

Kezdeményezzük továbbá, hogy a rendelet módosítása határozza meg azon folyamatot, amely alapján a meghatározott ta-

zánk és taxisaink jó hírét is, mert becsületesen korrekten számoltunk és viselkedtünk a vendégekkel. És mint a mesében: jó tett helyébe jót várj. Vendégeink a következő hét szombatjára ismét programot találtak nekünk. Mondván, jó ismerősök lettünk, menjünk el a korábbi három egyterű taxival és vezetőikkel Bécsbe. Ilyen még sose volt a Hírös városban! Három autóval külföldre - együtt. A szervezés elkezdődött, ám ha az ügy túl

sima lenne, akkor ebbe egy amerikai belevisz egy kis csavart. - Kicsit többen lennénk. - hangzott a bejelentés. - Mennyivel? - kérdeztünk vissza. - Úgy 58-an. -

rifa maximumok éves rendszerességgel, kötelező jelleggel felülvizsgálatra kerülnek, vagy egy meghatározott automatizmus szerint a piaci tendenciáknak megfelelően módosulnak. Ezzel kizárható a jelenlegihez hasonló helyzet, amikor 7 év után válik szükségessé a tarifák módosítása, továbbá nem kell tartalékot képezni a tarifában, hisz minden évben aktualizálódik.

Általunk elfogadható taxi tarifák

TARIFA	Nappali	Éjszakai
Alapidj	500	500
Km díj	260	364
Perc díj	86	121

Ha a fentiek bekerülnek a rendeletbe, akkor a következő maximált tarifamódosítást tartjuk elfogadhatónak:

Budapest, 2008. június 23.

*Dudás Zoltán
BKIK VI. Osztály elnökségi tag
Sipeki József
BKIK VI. Osztály Taxis Szakmai
Kollégium vezető
Surányi Attila
Taxi Fuvarszervező Társaságok
Szövetsége, elnök*

Másnap 11. 30-kor tehát két kocsit várja a csodatevőket, akik meg is jelennek időben, ám kicsit sokan vannak: 13 fő jönne. Még ki sem nyitottuk a szákat, amikor a főbejáraton kijön újabb öt ember, és a világ legtermészetesebb módján közlik, ők is jönni akarnak. Mintha csak egy buszjegy árába kerülne a fővárosi utazás. Nem baj, ennek mi taxisok örülünk, tehát még egy egyterű kell. Ez vasárnap ad hoc nem is olyan könnyű feladat, főleg nem öt perc alatt, de 10 percen belül

mégis megoldjuk. Irány a főváros.

Szerintem szép és tartalmas napot töltöttünk el az Amerikai Nemzeti Gárda repülőseivel. Amit egy közös vacsora koronázott meg, az összetartás jegyében. Persze ha nem velem történik mindez, nem is nagyon hiszem el. Ha látom, hogy mással történik, akkor meg jó magyar ember módjára irigykedek a kollegára, esetleg azt gondolom, hogy csak dicsekszik. De ez volt a valóság, amivel még növeltük ha-

zánk és taxisaink jó hírét is, mert becsületesen korrekten számoltunk és viselkedtünk a vendégekkel. És mint a mesében: jó tett helyébe jót várj. Vendégeink a következő hét szombatjára ismét programot találtak nekünk. Mondván, jó ismerősök lettünk, menjünk el a korábbi három egyterű taxival és vezetőikkel Bécsbe. Ilyen még sose volt a Hírös városban! Három autóval külföldre - együtt. A szervezés elkezdődött, ám ha az ügy túl



Lossó Géza szervező (jobbra) az amerikai csoportvezetővel, Cortes Alvaróval

mondták ők laza egyszerűséggel. Mert ők a lehetőségek országából jöttek. Egy kicsit megremegett a fejem, mint a másnapos csirkének. Ilyet még nem hallottam. Van saját kocsijuk, sőt bu-



A kecskeméti taxisok egymást vezetik - idegenül

A skót elmegy a fogorvoshoz. Hosszas vizsgálat után megszólal a fogorvos.

- Sajnos ezt ki kell húzni.

- Na és az mennyibe kerül? - kérdezi a skót.

- 6 font.

- Ilyen drága? És ha csak megláztaná?

szuk, és mégis velünk akarnak menni? Ez az amerikai feeling. (Most már értem a Kaposváriakat, hogy miért siratják Taszárt.) Na, de én nem vagyok semmi jónak elrontója – így természetesen megszerveztem 10 db egyterűt. Ám itt még nem volt vége a lazaságnak. Ugyanis kiderült, hogy leendő utasaink közül 12-nek nincs útlevele sem, csak valami NATO-papírja. (nem tudom megpróbálhatnám-e az USA-t papírok nélkül meglátogatni, lehet, ha megtenném, még a műanyag lakat is rám rohadna). Ők így járnak a világot, és köztük Magyarországot. Tehetik. Na de mi mindig valamelyik nagy testvér kezét keressük. Már a nagy igazmondó druszám – Hofi Géza – is utalt rá: a magyar ember úgy szereti, ha mindig szaros a szája...

Nagy a rizikó, még ha amerikai is az utas, csak nem csempészük ki őket Bécsbe. Ilyet még úgyse látott volna a világ, hogy magyar taxisok amerikai katonákat csempésznek Ausztriába. Ám mi nem kockáztattunk, hiszen máskor nincs határ, de történetünk az EB ideje alatt játszódott, amikor ezt ideiglenesen visszaállították. Így új verzió: két kocsi megy Pestre várost nézni azokkal, akik nem rendelkeznek útlevéllel, a többinek pedig irány Bécs.

Eljött a várva várt szombat és reggel hatkor kezdett összegyűlni a kis (nagy) csapat. Fél hétre össze is állt a konvoj. Mindenkit feldobott a hangulat, jól mutattunk együtt. Apró



Magyar taxik az osztrák fővárosban

probléma is adódott: a többségnek be kellett szerezni a sztrádamatricákat. Mikor ez is megvolt: irány a világ egyik legszebb történelmi városa. Azért nem semmi látványt nyújtottunk együtt, amikor a szabályokat betartva – de azért taxis módra – nyolc egyforma céges taxival előztünk a pályán. (ilyen emlékeim vannak, ám azok kizárólag szomorú eseményekhez köthetők – a taxis temetésekhez)

Na de vissza a beszámolóhoz: útközben egy „pipi-szünet” Tatabánya előtt, és persze védőital-vételezés. 11-re érkezés a budapesti Mátyás-templom másáéhoz, a Stephansdómhöz, a Rooswelt platzra. Itt is szerencsénk volt, találunk parkolót az EB kellős közepén, méghozzá egy helyen. Gyors egyeztetés után – ha valaki elködorogna – 13.30-kor itt találkozunk. Erre mindenki szétszaladt, mintha a rohamrendőrök kergették volna szét a társaságot. Ott maradtunk mi taxisok magunkban, ám mi is úgy döntöttünk, bevesszük Bécsbe, mint Mátyás büszke Fekete-serege. Pisti kollégánknak

elég széles lexikális tudása volt az óváros kulturális látnivalóiról, így mi is turistáskodtunk. Szerintem mi éreztük magunkat a legjobban. Míg a vendégeink csak kóvályogtak. Természetesen voltak élmesebbek közöttük is, ugyanis néhányan – amikor megláttak minket nézelődni – tisztes távolból követni kezdtek Szerintem többet láttak Bécsből, mit önállóbb kollégáik. A találka – mint általában – csúszott, de azért minden taxis megtalálta a saját utasait. Irány a bécsi kilátó, ahonnan nagyon szép látvány tárult a nézelődők elé.

Rövid tanakodás után – utolsó programként – javasoltunk egy kastélylátogatást, de nem a sógoroknál, hanem már itthon. Vendégeinknek tetszett az ötlet, így hamar eljutottunk Fertődre, a kastélyba. Itt a szerencse továbbra is mellettünk maradt, hiszen akkor pont folklórprogramokkal volt tele Fertőd. Mi meg úgy csináltunk, mintha mindezt tudtuk volna előre. Mindenesetre utasaink kitörő örömmel fogadták az újabb látnivalókat. A programok végén: irány Kecskemét.

Érkezés a meccs kezdésére, így otthon nézhattük a fociközvetítést. Tartalmas, szép napot töltöttünk együtt a kollégákkal és az utasainkkal, akik nem csak a magyaros vendéglátásról, a tájról és a történelmi épületek szépségéről beszélnek majd otthon, hanem a korrekt magyar taxisokról is. Persze mi is beszélgettünk magunk között és megállapítottuk, hogy míg más cégeknél

a mostanában népszerű csapatépítő tréningekre egy vagyont fizetnek ki, addig mi (igaz, nem ilyen név alatt) még kerestünk is ez alatt. Ráadásul valóban jobban megismertük egymást. Ebben a mai „utalom a másikat” világban ez talán többet ér a pénznél is...

A fuvar végén megegyeztünk vendégeinkkel, ha legközelebb jönnek – mert jönnek, csak ez nagyon titkos információ – akkor egy nagyobb kirándulást teszünk Kelet-Európában. Tehát várjuk a következő csodát.

Ezt a kis írást nem dicsekvésnek szántam! Mindössze azt szerettem volna, ha ebben a negatív kisugárzású világban meglátnánk a jót is. Nem csak – jó magyar módjára – sírnánk állandóan. Bár kétségtelen, a napok többségében valóban siralmas a helyzetünk, de a csodáért nekünk is tennünk kell. A kemény és tisztességes munka szerintem meghozza a várt gyümölcsöt. Lehet hogy ez sa-vanyú is, kicsi is – de legalább a miénk.

Lóssó Géza

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Daiwa antenna és egy hosszú Tornado antenna eladó.

Telefon: 06/20-969-1557



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

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



President Grant és Starker CB-rádiót vennék!

Telefon: 06/20-217-0005 Gyurcsek László.

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

TEAOR számok

A pillanatnyi helyzet

Naponta újabb, olykor elmentmondásos hírek érkeznek, tart a káosz a TEAOR-kódok átsorolása körül. A határidőt év végéig kitalálták, de az adóhivatal nem adott ki hivatalos állásfoglalást. A igazságügyi tárca egyszerűen eltörölné a TEAOR-t a cégjegyzékből, a könyvelők többsége pedig kívár. Most akkor mi is a teendő?

December végéig, ezúttal már harmadszorra, kapott haladékokat közel 350 ezer vállalkozás és egyéni vállalkozó arra, hogy átsorolja vállalkozása tevékenységi körét az uniós előírásoknak megfelelő kód alá. Az APEH és a Cégbíróság már januárban elvégezte az átsorolást, ha a fordítást automatikusan lehetséges volt. Igaz, erről nem értesítették az érintetteket, mindenkinek magának kell eldöntenie, van-e valamilyen tennivalója ez ügyben. A taxis vállalkozónak – ha vállalkozási igazolványa csak a taxis tevékenységet tartalmazta – ez után már csak annyi a dolga, hogy ezt az automatikusan átsorolt változást – 6022-ről 4932-re – a vállalkozói igazolványba is bevezettesse. A vállalkozói igazolványt valamilyen megmagyarázhatatlan és homályos ok miatt csak annál az okmányirodánál lehet kicseréltetni, ahol azt kiváltották. Annak ellenére így van ez, hogy az okmányirodák országosan hálózatba vannak kapcsolva, így jogosítványt, útlevelet, személyit bárhol lehet intézni az országban, lakóhelytől függetlenül. Vállalkozói igazolványt azonban nem. Ha valaki tudja a megfejtést, szóljon...

Egy másik, szintén fontos tény, hogy a vállalkozási igazolvány cseréjéről az okmányiroda elektronikus úton értesíti a társhatóságokat, szinte mind egyiket. Egy kivétel azonban van, mégpedig a Fővárosi Önkormányzat. Az iparüzési adó kötelezettség miatt ennek a hivatalnak is tudnia kell arról, hogy vállalkozói igazolványunk

száma megváltozott (hogy miért kell tudnia róla, az szintén az örök rejtélyek közé fog tartozni...), ezért egy többoldalas adatmódosító lapon magunknak kell azt bejelentenünk.

Erre az egész hercehurcára azért van szükség, mert január 1-jétől az EU minden tagországra kötelező érvényű rendelete, az új tevékenységi ágazati osztályozási rendszer (TEAOR) lépett életbe nálunk is. A határidő meghosszabbítása, az év végi időpont (eredetileg tavaly szeptember 1-je, majd idén július 1-je volt a határidő), kitűzése a cégbíróságok elektronikus ügyintézésre való átállása miatti túlterheltsége okán került sor. Igaz, ez az egyéni vállalkozókat nem érinti, ám a halasztás rájuk is vonatkozik. A TEAOR-ral kapcsolatos adminisztratív kötelezettséget a társaságok esetében társasági törvény rögzíti (a cégbejegyzési eljárás és a cégnyilvántartás egyes kérdéseiről szóló 21/2006. (V. 18.) IM rendelet), amelynek azonnali módosításával változott a határidő az év végéig. Az egyéni vállalkozóknál a kérdést törvény szabályozza, a parlamenti szünet miatt azonban hasonló értelmű módosító javaslat legkorábban szeptemberben lesz benyújtható. Annak érdekében, hogy ez utóbbi csoportot se érje joghátrány az eredeti határidő elmulasztása miatt, a törvény módosítás a tervek szerint viszszamenőleges hatályú lesz. Ez így nagyon szépen hangzik, az adóhivatal azonban addig is köti a jogszabályt: elvileg tehát büntetheti a mulasztókat, ám a gyakorlatban – mint azt több helyen kinyilvánította – nem áll szándékában. (Jaj de rendes!) Hivatalos közleményt erről azonban még nem adtak ki (akkor most izguljunk, vagy ne?) A legtöbb szakértő az esetleges bírság elkerülése érdekében azt tanácsolja: aki teheti, vegye inkább az eredeti, azaz a július elsejei határidőt számításba. Mi is ezt javasoltuk előző számainkban, annál is inkább, mert a vállalkozói igazolvány ez okból történő kicseré-

lése illetékmentes volt. Aki még nem cseréltette ki vállalkozóját, az december 31-ig még megteheti, de ezúton is javasoljuk, hogy senki ne várjon az utolsó pillanatig. A képet még az is árnyalja, hogy a kőszá

nem változtak, tehát azokat továbbra is a régi rend szerint kell használni. A taxiszigeltetés Szj száma 6022.

Azoknak a kollégáknak, akiknek a taxi mellett más tevékenység is van feltüntetve vállalkozói igazolványukban, és az nem fordítható át automatikusan, ezt a műveletet manuálisan kell elvégezniük (a KSH honlapján ehhez szakmai segítség találha-

Előző számunkban az „amit cáfolnak, az megvalósul” elv kapcsán írtam, hogy visszatért a szocializmus. Ezúttal ismét ilyen érzésem van. Adott egy törvény, megváltoztatni csak ősszel lehet, mert az urak és hölgyek nyaralnak. Viszont valamit mégiscsak tenni kell, hiszen az nem lehet, hogy az egyik vállalkozói réteg hátrányba kerüljön, hát nosza, írunk egy levelet, kvázi „leszölünk a hivatalnak”, hogy ezt a rendeletet most ne tartsa be, ne úgy tartsa be, ne vegye nagyon figyelembe. Ha tehát a hatalom érdekei úgy kívánják, akkor ragaszkodik a törvény betűjéhez, ha azonban ő baltázott el valamit, akkor „méltányos jogalkalmazásra” kéri a hivatalt. Erről a fajta eljárásról már az Alkotmánybíróságnak is volt véleménye: „Az, hogy jogilag nem létező, semmis aktusok alakíthatják a gyakorlatot, alkotmányosan tarthatatlan és megengedhetetlen.”

rek szerint 2009-ben vagy 2010-ben újból cserélni kell majd a vállalkozói igazolványt, szintén EU-előírások miatt. Az új igazolvány elektronikus is kezelhető kártya formátumú lesz. Hozzáteszem: ha lesz, mert ezt a hírt még hivatalosan nem erősítették meg...

Fontos tudnivaló még, hogy a számlákon feltüntetendő szolgáltatásjegyzék-számok

tó). Alapesetben az egyéni vállalkozóknak elég a körzetközponti jegyzőhöz bejelenteniük a változást (vagyis vállalkozói igazolványt cseréltetni), a nyilvántartásukat végző szerv majd értesíti az APEH-et. Erre az esetre is érvényes azonban, hogy a főváros adócsoportjához a vállalkozói igazolvány cseréjét be kell jelenteni, ezt nem intézi az okmányiroda.

Megy hazafelé az öreg székely a szekeren, és felvesz egy csinos fiatal stoppost, aki a faluba szeretne menni. De útközben a hölgy begerjed, és hanyatt dönti az öreget. Az aktus után megkérdi:

– Bátyám, maga nagyon érti ezt a dolgot, csak hamar elfárad! Nincs egy fiatalabb rokona?
– Van, lányom. Van nekem egy szép szál fiam!
– És ő is ilyen jól műveli ezt a dolgot?
– Hát azt nem tudom, mert mi parasztemberek nem szoktunk ilyenekről beszélgetni, de a nemrég elkapott egy medvét, az meg azóta nekünk gyűjti a mézet!

* * *

Egy férfi egy hotel bárjában megismerkedik egy idősebb, de elég csinos nővel. Iszogatnak, beszélgetnek, kiderül, hogy a nő már 55 is elmúlt. Úgy 3-4 pohár ital után közelebb hajol a nő a férfihoz, és a fülébe súgja:

– Próbáltad már hármásban? Mit szólnál egy anyalánya párosához?
– Még soha, de nem volna ellenemre a dolog! – feleli izgatottan a férfi.
– Nos, akkor ma este szerencséd van. Gyere velem! Felmennek a nő szobájába. Belépnek az előszobába, a nő felkapcsolja a villanyt és beszél:
– Mama, nézd csak, kit hoztam!

I mmár régi hagyomány, hogy a Főtaxi ZRt. egész napos programot szervez a taxisoknak és családjuknak. Az idén június 29-én vasárnap, Csepelen tartották a Taxis Napot. Rendhagyó esemény volt ez abból a szempontból, hogy a nagy múltú taxitársaság ebben az évben 95 éves. Az ehhez méltó helyszín a Szabadkikötő Sportegyesület területe volt. A volt „Kikötő vendéglő” melletti földút érkezéskor nem tűnt túl biztatónak, azonban az idelátogató a kapun belül egy egészen más világot talált. Szépen karbantartott füves pályákat, fedett kerthelyiséget, komoly büfét, állatsimogatót, mászófalat, quad-pályát és mindenféle jó hangulatú taxisokat rejtett a sporttelep. Mielőtt a nyájas olvasó azt hinné, hogy a Taxis Nap belterjes „kockás” rendezvény volt, té-

TAXIS NAP



Készül a pörkölt



A púposteve simogatásra vár



A programok közötti pihenés helyszíne a fedett kerthelyiség



A kitüntetést Garamszegi Miklós vezérigazgató adta át



Vezérigazgatói tanácsadás mellett, a csapos szerepében Sipeki József (Buda Kft.)

ved. Az ország több pontjáról érkeztek kikapcsolódni vágyó taxisok, de a fővárosi konkurencia képviselői is szép számban megjelentek. Elsősorban persze a foci vonzotta a legtöbb látogatót, kit játékosként, kit szurkolóként. A drukkerok dolgát az ingyen sör tette könnyebbé. Amíg a férfiak nagy része a labda körül volt található, addig család többi tagja az egyéb lehetőségekkel élt. Volt simogatható kétpúpú teve, ormányos medve (ha jól láttam) és törpeló,

A négyemeletes kockás torta

az az a z póni. A bátrabb gyerekek kipróbálhatták magukat a mászófalán, vagy a kis quadokon. Ez utóbbiból volt „rendes” méret is azoknak, akik nem rettentek vissza egy kis portól. Pihenésképpen táncos bemutató, ijátszat és lasszódobálás szórakoztatta a megjelenteket. Akinek lovagolni támadt kedve, az a négy lábú helyett akár a „műbikát” is választhatta, bár mint azt a közönség kevésbé vál-

2008

Mindenesetre a hadseregnyi mennyiség elfogyott. Desszertként egy négyemeletes „kockás” tortát vágtak fel, ebből is jutott mindenkinek, akár több adag is. Majd az eredményhirdetés (focibajnokság, teke- és asztalitenisz-verseny) és a tombolasorsolás következett. Közben a Madarak együttes biztosította a zenét a jó hangulathoz, amelyet csak tovább emelt a Happy Hoppers táncegyüttes bemutatója. Zárásként lovas kaszkadőrök tartottak westernfilm-hősöket megszőnyenítő bemutatót. A jó hangulat azon is lemérhető volt, hogy a család-



A Madarak együttes



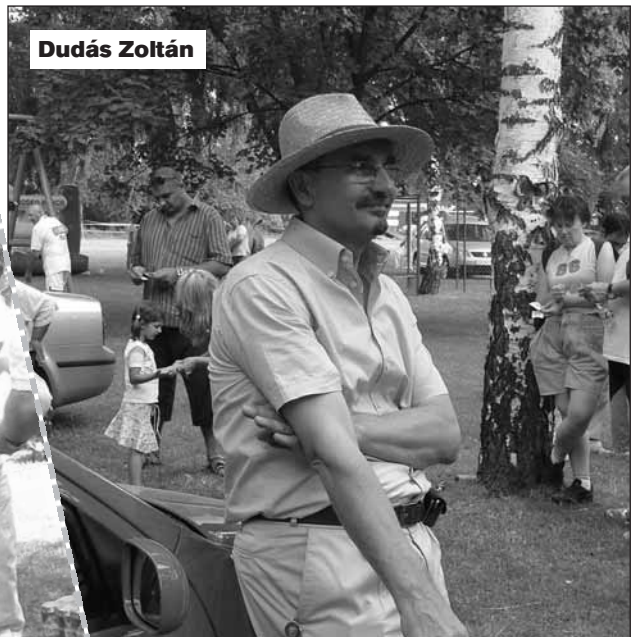
Csaba Péter

lalkozó része láthatta, ez utóbbit nehezebb volt megülni. A fedett helyiségben közben ádáz küzdelmet folytattak a teke- és asztalitenisz-rajongók a minél előkelőbb helyezésekért. Mire eljött a dél, egyre többen somfordáltak a

konyhasátor felé, ahol három hatalmas kondérban főtt a pörkölt. A krumplipucolást állítólag már az előző éjszaka elkezdték...



Díjátadás: Garamszegi Miklós vezérigazgató (balról), Farkas Tamás (jobbról)



Dudás Zoltán

Révi Zoltán átveszi a serleget



A hangulat kitünő volt



dok legifjabb tagjait még a kora esti órákban is nehezen lehetett indulásra bírni. Sokan már a jövő évi rendezvényhez adtak ötleteket a szervezőknek.

Mindenesetre sokan kérték, hogy írjam meg: *Köszönjük, Főtaxi!*

- bk -

**2008. ÉVI FŐTAXI TAXISNAPI
LABDARÚGÓ TORNA
RÉSZTVEVŐ CSAPATOK:**

Intim Bt.
Hírker
Kecskemét
Kiskunlacháza
Siemens
Bp. Taxi
Papita Taxi
City Taxi
Főtaxi Adrien
Főtaxi Öregfiúk
Főtaxi Oldboys
Taxi 2000

DÖNTŐ JÁTÉK:

Pepita Taxi – Kiskunlacháza 3-2
Bp. Taxi – Kiskunlacháza 0-0
Büntető rúgás 1-2
Pepita Taxi – Bp. Taxi 1-2

*

1. Budapest Taxi
2. Pepita Taxi
3. Kiskunlacháza

Gólkirály: Dunaveczy Attila 6 gól
Kapus: Zlatnik Mihály
* * *

ASZTALI TENISZ:

Rácz Gábor
Révi Zoltán
Révi Sándor
* * *

TEKE:

Auszmann Miklós
Hámori Sándor
Révi Zoltán



A tombolasorsolás



A lovas kaszkadőrök

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 júliusában

10 éve történt

Maximálták a taxitarifát

A főváros – megelégedve a bizonyos taxis körökben egyre inkább terjedő „horrorisztikus” árakat – a fővárosban alkalmazható taxitarifa korlátozása mellett döntött. A nappali alapdíj és kilométerdíj maximuma 200 forint lett, a várakozásért legfeljebb 50 forintos percdíjat lehetett kérni. Az éjszakai tarifa 22 órától reggel 6 óráig a nappali díj-szabás 20 százalékkal emelt összegére, vagyis 280-280-70-re változott.

Mi lehet a taxióraban?

A maximált tarifa fővárosi bevezetése egy sor kérdést felvetett a taxiórákkal kapcsolatban:

- A két fővárosi maximumot az egyes és kettős tarifahelyre kell programozni?
- Lehet más – esetleg retur – tarifa is az órában?
- A vidéki (leginkább Budapest környéki), de budapesti kiterjesztéssel rendelkező taxisok használhatnák-e más tarifát saját településükön?
- Lehet-e hétvágén az éjszakai tarifát használni?

Azóta már sok kérdés megoldódott, mások pedig okafogyottá váltak. Az utasok bizalmatlansága azonban változatlanul megmaradt. És ez így is lesz addig, amíg nyolc tarifa lehet egy taxióraban...

Jó nekünk a maximált tarifa?

Juhász Péter kollégánk körkérdezt intezett a taxisokhoz a főváros tarifarendelével kapcsolatban. A válaszok jól tükrözik a taxis társadalom megosztottságát:

- A 150 és 200 forint közötti tarifát tartom reálisnak.
- 150 forintot tartok reálisnak, ez megfelel körülbelül egy liter benzin árának.
- Mindenképpen kellene egy minimum-tarifa is!
- A reális tarifa 170 forint kilométerenként, tudom mellékelni a részletes számításokat.
- A mindenkori viteldíj legyen egy liter benzin ára, mint Németországban és Ausztriában.
- Úgyis mindenki annyival fog járni, amennyivel akar!

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

Ügyfélszolgálat (nyári nyitva tartás 07.01.-08.31.):

hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10.00–16.30, péntek 10.00–13.30-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-tól
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-tól
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 (házszámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	3.950.-
Magyarország atlasz	2.550.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
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. január 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

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 üzemanyagárakat.

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-től	8,50%

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **JÚLIUS** 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
Költségként elszámolható:	A járulékalap 5%-a 3450 Ft	A járulékalap 24%-a 16 560 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2760 Ft

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

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

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhoz
- Szabályozás-ferrodolozás
- Autóalkatrész forgalmazás

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre

20%

Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre

15%

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

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS

Földes Gábor

1075 Budapest, Király u. II.

Ny: H-P: 8-17-ig

Telefon: **341-1261**

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

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxi, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu

Tel.: 06-209-960-250

GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT AUTÓALKATRÉSEK

www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.

Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292

Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig.

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

TAXISOK VILÁGA ELŐFIZETÉSI DÍJ

A féléves előfizetői díj **2490 Ft**, az egyéves **4980 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel.

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
Költségként elszámolható	A 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
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásuknál 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.

RASE TAXIÓRA SZERVIZ

RASE '02 taxióra már 99.750.- Ft-tól!

!!!ÚJ!!!

RASE '07 taxióra bevezető áron:
144.390.- Ft

Akár külön kijelző elhelyezéssel
Választható kijelző színnel és nyomógommbal!

Részletfizetések minden típusra,
akár 0 Ft indulóval!

Áraink tartalmazzák az üzembe helyezést
illetve a hitelesítést is.
Hétfélig szervizügyelet: 06/20-583-1957

Ventus-953 Kft.

1151 Budapest, Kossuth u. 55.
Tel.: 06-1-307-52-00, 06-1-306-75-79
e-mail: ventus@ventus-953.hu
Web: ventus-953.hu



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 taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,75 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműserült vagy kitorított kerekű gépjárművét!

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

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

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécseireinktől!

Beszólások...

Pezseg, mint aranyhal a királyvízben.

Kerülgeti, mint ateista macska a templom egerét.

Spekulál, mint egy orosz nepper '920-ban.

Zavarban van, mint Ádám anyák napján.

Annyi esélyed van, mint há-

romlábú sünnnek a hatsávós autópályán.

Úgy be vagyok nyomva, mint a szög.

Visszabeszél, mint nyugdíjas a TV-nek.

Aki a kicsit nem becsüli, az simogassa.

Nem vagy paraszt. Inkább úgy mondanám: Agrár-csemete...

Kell egy pofon vagy megverekszel érte?

Megfejelek, mint kezdő he-ring a stéget.

Mindenkit érhet baleset, ha idejében ott van!

Kevés vagy, mint vöröshagymában a proletár öntudat!

Kívánlak, mint mókus az erdőtüzet.

Aki villamos alatt fekszik, annak nem természetes a mosolya.

Kevés vagy, mint térdkalácsban a mazsola

Olyan paraszt vagy, hogy kinő a zsebedben a kukorica

Hiányoztál, mint tanyára a villany.

Kemény vagy, mint vaskorlát a kocsmá előtt.

Kisebb, könnyebb, kevesebbet eszik

Az új Mazda2

2007-ben, a Genfi Autószalonon mutatkozott be az új Mazda2, és már ott osztatlan sikert aratott. Az európai autópiac mintegy 25%-át kitevő B szegmensben belül megjelent kompakt, könnyű és barátságos kisautó egy valódi különlegesség. Az elődjénél mintegy 100 kg-mal könnyebb, 40 mm-rel rövidebb autó tömegét sikerült a tervezőknek 1000 kg alatt tartani. Többek között ennek is köszönhető, hogy az előző típushoz képest 15%-kal csökkent a fogyasztás és a CO₂ kibocsátás is.

Nagyon jól sikerült a Mazda2 formaterve is. A korábbi modell kissé dobozszerű megjelenését izgalmas, ék alakú külsőre cserélték. Ahogy azt egy ismertetőben igen találóan megfogalmazták: a Mazda2 akkor is dinamizmust sugároz, ha áll. A nagyszerű menettulajdonságokhoz alacsony fogyasztási és üzemeltetési költségek társulnak. A márkára általában is jellemző tágas belső tér e típusnál sem okoz csalódást. A váltókar a középkonzolon kapott helyet, megkönnyítve a váltást és tovább növelve a kihasználható helyet. Kis autóhoz mérve a



CSO-magtér is megfelelő, hiszen alaphelyzetben 250 literes, mely a 2/3-1/3 arányban dönthető ülésekkel tovább növelhető.

A tárolórekeszek kihasználásával számos apróbb tárgy tűntethető el a Mazda2-ben. A kesztyűtartó először meglepett, mert az fe-

lülről nyitott, de azután kiderült, hogy az újságok, térképek elhelyezése így könnyebb, erre tervezték a „részt”. A Mazda2 kétfajta benzinmotorral (1.3 literes 55kW-os /75 LE/, illetve az 1.5 literes 76 kW-os /103 LE/) választható. Az 1.3-as változat átlagfogyasztását 5.4 L/100 km-ben adja meg a gyártó, és ettől a próba alatt sem igen tért el a műszer.

Júniustól a hazai kereskedésekbe is megérkezett az 1.4 literes MZ-CD dízel erőforrás is.



Az év autója: az új Mazda2

Az új Mazda2 (Japánban Mazda Demio) nyerte a 2008-as Világ Év Autója (World Car of the Year – WCOTY) díjat. A szavazás eredményét a New York-i Nemzetközi Autószalonon hirdették ki. A győztest harminckilenc, a világ minden tájáról válogatott, döntős listáról választották ki. A Mazda2 a Ford Mondeót és a Mercedes C osztályt előzte meg a versenyben.

Egy nemzetközileg elismert formatervezési szakemberből álló zsűri ajánlásai alapján az új Mazda2 az Év Autós Formaterve (World Car Design of the Year) kategóriában is döntős lett, az Audi R8 és a Volvo C30 mellett.



Egy férfi betér a kocsmába és kér két felest. A két pohárral egyedül koccint, majd egymás után kiissza mindkettőt. Ez így megy egy héten át mindennap. A kocsmáros egyszer megkérdezi a vendégtől:

– Uram, van nekünk decis poharunk is, miért nem abból kér egyet?

– Azért, mert van nekem egy cimborám, akivel koccintani szoktam, de most kórházban fekszik. Hát, most helyette is én iszom.

Eltelik néhány nap, egyszer a férfi a szokásos két feles helyett csak egyet rendel. Meglepődve kérdezi tőle a kocsmáros:

– Hogyhogy most csak egyet kér? Talán meghalt a barátja?

– Nem, ő jól van, én viszont leszoktam az ivásról...

BKV- sáv vagy buszsáv?

Nemrégiben írtam arról az örömteli eseményről, hogy buszsávot alakítottak ki a XIV. kerületi Thököly úton, a Róna utca után befelé. Olyan sávot, amit mi, taxisok is használhatunk. Ugyanakkor az írással egy időben forgalmirend változás történt a Thököly út belső szakaszán is, a metró építkezés miatt. Ott viszont a Dózsa György úttól befelé kitétek egy táblát: „Behajtás csak BKV járműveknek”. A kollégák a fejemet vették! Most mehetünk a Thököly úton, vagy nem mehetünk? Két dologról van szó, az időrendi egybeesés véletlen. A közlekedésszervezők a tömegközlekedés gyorsítása érdekében alakították ki a buszsávot a Thököly úton a Róna utcától befelé. Ezen pedig mi is mehetünk, a KRESZ egyértelműen fogalmaz!

Ugyanakkor a metróépítés miatt a Thö-

köly úton a Dózsa György úttól befelé csak a tömegközlekedést engedik be, a buszokat és a taxikat. Viszont a jelzőtábla-kihelyezők valóban nagyot hibáztak, mert ott a jelzőtáblán valóban csak a BKV szó szerepel! Tehát a jogszabályok szerint a Thököly úton befelé a Dózsa György úttól a taxik nem közlekedhetnek. A tábla szerint... De úgy tudom, még egyetlen taxist sem büntettek meg azért, mert behajtott. Egyébként kértém a kiegészítő jelzőtábla cseréjét. Sajnos ez lapzártáig nem történt meg...

Végezetül nézzük meg, mit mond a KRESZ, hogy mindenkinek egyértelmű legyen a kérdés a buszsávról:

Autóbuszforgalmi sáv: útburkolati jellel jelölt forgalmi sávban levő „BUSZ” felirat, amely azt jelzi, hogy a forgalmi sávban csak az erre vonatkozó külön jogszabályok

szerint szabad közlekedni. Autóbuszforgalmi sávban csak a menetrend szerint közlekedő autóbusz, trolibusz, valamint autóbusz- és trolibuszforgalom zavarása nélkül személytaxi, továbbá erre utaló jelzés esetén kerékpáros is közlekedhet.

BKV-sáv:

Ezt kiegészítő tábla jelzi a „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla alatt. Vagyis ha e jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, illetőleg „Kivéve...” (tömegközlekedési vállalat) feliratú kiegészítő tábla van, az útra csak az engedéllyel rendelkező, vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel szabad behajtani. Az érdekes, ha csak útburkolati jellel próbálják ezt a sávot a többitől elkülöníteni, mert ez így önmagában kevés, ám a szándék azért világos lehet.

A KRESZ egyértelmű. Ahol buszsáv van, ott mehetünk. Ahol a jogszabályok szerint kialakított BKV-sáv van, ott nem....

Juhász Péter

Egy ügyes és kompakt szabadidő-autó

CITROËN NEMO COMBI



A határozottan újító megjelenésű, egyszerre korszerű, dinamikus és cinkos Nemo Combi kívülről kompakt, belül tágas. Az autót az 5 utas kényelmét szavatoló szolgáltatások, a praktikus

használat, a robusztus karakter és a gazdaságosság jellemzi. A még sokoldalúbb, még inkább a szabadidős tevékenység felé forduló felhasználás érdekében a Nemo Combi XTR változatban is kapható.

A szabadidő-autók családjának új tagjaként a Nemo Combi főbb jellemvonásai:

- Kompakt külső méretek, 3,96 m-es hosszúság és – elsősorban városi környezetben – figyelemreméltó manőverező képesség,

- Leleményes kialakításának köszönhetően kompakt terjedelme ellenére meglepő szolgáltatásokat nyújt: elől 2 tágas ülőhelyet, melyen a magas termetű felnőttek is kényelmesen utazhatnak, hátul 3 utas fér el. Ennek megfelelően nagyvonalú a kaptartó alatt 456 literes csomagtartója, mely a hátsó

sek háttámlájának tetejéig 884 literesre növelhető. Közel 2,5 m³-es a rakodótér, ha kiszerezzük a hátsó ülőpadot. A hátsó szárnyas ajtó aszimmetrikus kialakítású, megkönnyítendő a rakodást. A Nemo használata gazdaságos. Köszönhetően többek között a 30 000 kilométeres szervizperiódusnak és a már korábban bizonyított motoroknak, melyek alacsony fogyasztást és kibocsátást szavatolnak (4,6 l/100 km és 123 g CO₂ km-enként a HDi-változatnál), így az autó referenciává léphet elő a szabadidő-autók szegmensében. A Nemo Combi HDi az Airdream környezetvédelmi jelölést is kiérdemelte.



ülőpad előrehajtásával az első ülés-

Férfi: Miért van az, hogy ti nők mindig a külsőtökkel, nem pedig az értelmetekkel próbáltok hatni ránk?

Nő: Mert nagyobb az esélye annak, hogy egy férfi hülye, mint annak, hogy vak.

Miben hasonlít Dobó István és Rubik Ernő?

– Mindkettőről kockát neveztek el.

Júniusi számunkban riport jelent meg Tamás Miklóssal, a City Taxi Szövetkezet elnökével. Ebben már szó volt a júniusi szemléről, amit időközben sikeresen le is bonyolítottak a Vahot utcai nagy parkolóban. Ahogy azt a szervezőktől megtudtuk, az idén 4 fő célkitűzést kellett megvalósítani. Az egyik az URH-készülékek jogsza-

CITY SZEMLE

Az időjárás viszont nem fogadta kegyeibe a lebonyolítókat. (Esetleg a „legfelsőbb” kárpótlást o-

kon javíthatna a vezetőség.) Az első két napra sajnos a „dögmeleg” volt jellemző, a harmadikra



oknak megfelelő átállítása az új frekvenciákra. A másik halaszthatatlan feladat a POS-terminálok szoftverfrissítése és tisztítása volt. A járműszemle, illetve az egyéb személyi adatállomány



ellenőrzése és frissítése minden évben egyébként is feladata az Etikai Bizottságnak. Idén is olajozottan megoldották mind a négy feladatot.

Ami a 2008-as szemlét a korábbiaktól még megkülönböztette, hogy az autók csak meghatározott napon jelenhettek meg, másképpen ugyanis a feladat tervezhetetlenné, és így megoldhatatlanná vált volna. Vagyis, 0-330-as hívóig az első, 331-660-ig a második, 661-től a többi a harmadik napon jelent meg. Aki nem tudott ezen részt venni, azt a pótszemlén várták.



2008...

pedig az egész délelőtt szakadó trópusi eső. Ám mielőtt valaki azt hinné, hogy ez gondot okozott az Étikai Bizottságnak vagy a segítő kollégáknak, leszögezzük: nem így történt. Hogy honnan ke-



SAP-ART AKCIÓ:

HA VAN JELZÁLOGHITELED

(lakáshitel, szabad felhasználású hitel), nagybanki partnerünk segítségével kiváltjuk, és az összeget felemeljük az ingatlan hitelbiztosítéki értékének 100%-áig. **Teljesen bankköltségmentes.**

THM: 5,39%, nincs kamatperiódus!

Feltétel: a jelenlegi jelzáloghitel pontos fizetése, de nem kell jövedelemigazolás vagy '0'-s papír!

SZÁMOLJ! HAVI TÍEZREKET TAKARÍTHATSZ MEG VELE! (vagy a mostani törlesztőddel jelentős összeghez juthatsz! Fejleszd akár ebből vállalkozásodat.)



Bíró László

SAP-ART VÁLLALKOZÁSFEJLESZTÉS
1133 Budapest, XIII. Esztergomi út 12.
70/3838767; 1/7888295
70/3162071; sap-art@chello.hu

rítettek szinte percek alatt sátrakat és a „placcon” tevékenykedőknek vízhatlan ruhát, sokak számára örök rejtély marad. Viszont tény, hogy még a szélsőséges időjárásnak sem sikerült a jó csapatmunkát és a vidám hangulatot tönkretenni. A fényképek is erről árulkodnak.

CITY SZEMLE 2008...



Havi aforizma A jövő gyárának csak két alkalmazottja lesz: egy ember és egy kutya. Az ember dolga az lesz, hogy etesse a kutyát, a kutyaé pedig az, hogy ne engedje az embert hozzányúlni a berendezésekhez. **Warren Bennis**

Közlekedni márpedig muszáj... ...de nem mindegy, hogyan!

Indulhatunk? – kérdezi a sofőr az utasokat indulás előtt. Ugye ismerős? Biztos vagyok benne, hogy már számtalanszor hallotta, vagy feltette maga is ezt a kérdést. De biztos, hogy az utasoktól kell érdeklődni, hogy minden feltétel adott-e egy hosszú utazásra? Vagy a fenti kérdés csak egy önigazolásra, önnyugtatóra alkalmas frázis, melyet költői kérdésként tesznek fel a gépjárművezetők? Remélhetőleg nem így van, hiszen az indulás csak az utazás kezdete, melyet mindenkor biztonságos, a szabályokat betartó, etikus közlekedésnek kell követnie és mindenki számára megnyugtató érkezőssel kell zárulnia. Ez a rendőrség egyik legfőbb célkitűzése is.

A közlekedés etikája

A biztonságos közlekedés mindannyiunk számára fontos, ám abban is szerepe van mindenkinek, hogy mennyire biztonságosak az útjaink. Sajnálatos tény, hogy a legtöbb baleset elsődleges oka a közlekedők helytelen magatartása: a gyorsajtás; irányváltoztatás, haladás és kanyarodás szabályainak megsértése; elsőbbség meg nem adása; a szeszital- vagy drogfogyasztás; stb. A halálos kimenetelű balesetek legfontosabb rizikófaktorai: a fáradtság miatti figyel-

metlenség vagy elalvás; a biztonsági öv vagy egyéb biztonsági felszerelések (pl. gyerekülés, bukósisak, csomagrögzítő háló, láthatósági mellény) használatának elhanyagolása stb.

Az utakon, az utcán való helyes viselkedést leggyakrabban a józan ész diktálja. Mindegy, hogy szabály, törvény vagy közmegegyezés hatására, a közösségi, felelős gondolkodás, a türelmesség, a figyelmesség és az udvariasság mindenkire nézve kötelező. Ha ezt a magától értetődő viselkedést minden közlekedő betartaná, akkor azok a közúti közlekedést érintő

szankciók, amelyeket idén vezettünk be, már nem is lennének olyan szigorúak, mint ahogyan azt ma sokan gondolják.

Korkép – Kórkép

Bár az elmúlt években is számos hathatós intézkedésre került sor a közlekedésbiztonság javítása érdekében, a közúti közlekedési balesetek száma továbbra is elfogadhatatlanul magas.

Döbbenetes tény, hogy Európa útjain évente 1,3 millió baleset történik, melynek mérlege 40 ezer haláleset és 1,7 millió sérülés. Az ezen statisztikán alapuló kérdéskör egyre nagyobb szerepet játszik a közösségi politikában, sőt az ehhez kapcsolódó programok és normák már az EU legfelsőbb politikai szintjéhez, az Európai Tanácshoz és az Európai Bizottsághoz kötődnek. Ez nem volt mindig így. Az 1990-es évek elejéig a közösségnek még nem volt egyértelmű hatásköre a közúti közlekedésbiztonság területén, így a célok eléréséhez szükséges intézkedé-

**Férfi: Menjünk szórakozni ma este.
Nő: Nagyon jó, de ha korábban érsz haza, mint én, hagyd égve a vilányt a verandán.**

sek kidolgozása jelentős nehézségekbe ütközött. Változást az 1993. évi Maastrichti Szerződés hozott, amely megteremtette a hatékony lépések megtételéhez nélkülözhetetlen jogi feltételeket és eszközöket. Az ezredfordulótól gőzerővel meginduló uniós gépezet számos formában megnyilvánult, többek között törvényalkotásban, projektek indításában, valamint kutatások támogatásában. Az EU Közösségek Bizottsága 2001. szeptember 12-én kiadott egy ún. „Fehér könyv”-et, mely 2010-ig meghatározza az uniós közlekedéspolitikai feladatait. A Fehér könyv legfőbb célkitűzése, hogy az unióban 2001-hez képest 2010-ig 50 százalékkal csökkenjen a balesetben meghalt személyek száma.

E cél elérése érdekében következetes erőfeszítésekre van szükség. Az európai közlekedésbiztonsági cselekvési program a következőkben határozza meg a legfontosabb tevékenységeket: a közutakat használók felelősségteljesebb magatartásra való ösztönzése (a szabálykövető magatartás erősítése és a veszélyes magatartásformák fokozottabb üldözése), biztonságosabb járműpark kialakítása a műszaki innovációk támogatásával, a közúti infrastruktúra fejlesztése az információs és kommunikációs technológiák használatával. A tervezett további kezdeményezések között szerepel a közúti balesetek által okozott sérülésekre vonatkozó statisztikai adatok gyűjtése és elemzése, valamint az optimális megoldások keresésére irányuló kutatás.

Hazánk közlekedéspolitikai programját – amely a „Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015” címet viseli – az Országgyűlés 2004. elején fogadta el. A programban, amelynek elfogadásakor hazánk még nem volt az EU tagállama, a közösségi szándéknál valamelyest enyhébb célkitűzéseket fogalmaztak meg. Ezek a következők: a személyesérüléses balesetek és a halálos áldozatok számának 2010-ig történő 30 százalékos, valamint 2015-ig történő 50 százalékos csökkentése.

A kitűzött célok jobban megfelelnek a magyar valóságnak, realisabban tükrözik a közlekedésbiztonsági helyzetben rejlő lehetőségeket. Infrastruktúránk kedvezőtlenebb, anyagi lehetőségeink korlátozottabbak, így az 50 százalékos csökkenés elérése hazánkat a fejlettebb uniós tagállamoknál jóval nagyobb kihívás elé állítaná. Érveinket az EU is elfogadta. Magyarország tehát a 30 százalékos vállalásával kíván hozzájárulni a 2010-ig kitűzött európai célok teljesítéséhez.

Az 1990 és 2000 közötti egy évtized alatt a személyesérüléses balesetek száma több mint 37 százalékkal, a meghalt személyek száma 51 százalékkal, ezen belül pedig a közlekedési balesetek következtében elhunyt gyermekek száma 65 százalékkal csökkent. Az adatok alapján kijelenthető, hogy Magyarország a 90-es években egyszer már megvalósította azt a célkitűzést, melyet a Fehér könyv jelenleg meghatározott.

Ebben az időszakban a balesetek súlyossági fokát is kedvező változások jellemezték, ugyanis az 1000 balesetre jutó halálos áldozatok száma 87-ről 67-re esett vissza.

Ezek a változások olyan környezetben zajlottak le, amikor a gépjárművek száma évről évre

növekedett, s ezzel párhuzamosan a közúti forgalom is zsúfoltabbá vált. Míg 1968-ban kevesebb, mint 1 millió gépjármű közlekedett hazánk útjain, addig 2007-ben a forgalomba helyezett gépjárművek száma már meghaladta a 3,5 milliót. A gépjárműpark növekedése és a balesetek számának csökkenése azt jelzi, hogy a mobilizációs szint fejlődése nem feltétlen jár együtt a közúti balesetek számának növekedésével.

Az ezredfordulót követően – 2001 és 2006 között – hazánk közlekedésbiztonságát összességében kedvezőtlen statisztikai adatok jellemezték. 2007-ben azonban a baleseti számok alapján már a közlekedésbiztonsági helyzet javulása figyelhető meg. 2007-ben 20 630 személyesérüléses közúti közlekedési baleset történt, ami 1,65 százalékkal kevesebb, mint 2006-ban. A halálos, a súlyos és a könnyű sérüléses balesetek száma biztató módon egyaránt csökkent. Míg a 90-es évek elején a közúti áldozatok száma meghaladta a 2100 főt, az ezredforduló évéig ez a szám jelentősen, 1200 főre csökkent. 2007-ben 1203 fő vesztette életét Magyarországon közútjain, közel 8 százalékkal kevesebben, mint az előző évben.

Új szabályozás

Mint ahogyan azt fent írtam, a legtöbb baleset okozója az emberi figyelmetlenség és olyan alapvető szabályok be nem tartása, mint pl. az ittas vezetés és a biztonsági felszerelések használatának elhanyagolása.

Hazánkban a szesz italától befolyásolt állapotban okozott balesetek száma európai viszonylatban mérve is magas. Míg 2000-ben átlagosan 100 balesetből 11,8-at okoztak ittasan, 2007-re ez a szám 13,2-re változott. Elmondható, hogy átlagosan minden nyolcadik személyesérüléses közlekedési balesetet ittasan okozták.

Magyarországon – a zero tolerancia egyik országában – az ittas vezetők kiszűrése érdekében a véletlenszerű légalkohol-ellenőrzést (random breath testing) alkalmazzuk. 2007-ben 1 400 000 alkoholszondás ellenőrzés történt – átlagosan számítva a lakosság közel 14 százalékát vonták ellenőrzés alá –, s ebből mintegy 45 000 bizonyult pozitívnak. Ez nagyságrendileg azt jelenti, hogy az ellenőrzött járművezetők 3,2 százaléka volt ittas.

A Közlekedéstudományi Intézet felmérése alapján hazánkban lakott területen a kötelezetek 45 százaléka, lakott területen kívül 50 százaléka, autópályán pedig 63 százaléka kapcsolja be a biztonsági övet.

A statisztikai adatok alapján 2006-ban a közúti balesetben megsérült, gépjárműben utazók több mint fele bizonyítottan nem használt biztonsági övet. Ennél rosszabb a helyzet a gépjárműben utazó, és a balesetben életét vesztő 889 személy esetében, akiknek nem kevesebb, mint 73 százaléka (!), azaz 647 fő mellőzte az övhasználatát. A tapasztalatok egyébként az övhasználat folyamatos, de lassú növekedését mutatják, mely azonban még mindig nem éri el a kívánatos szintet.

A meghatározott célok megvalósítása érdekében mind a balesetmegelőzés, mind a rendőri

ellenőrzés tekintetében a rendőrség 2008. évi tevékenységét a közúti tragédiák létrejöttében leginkább meghatározó szerepet játszó, szabályszegő, veszélyes közlekedési magatartások visszaszorítására összpontosítja. Ezek a következők:

- a sebesség nem megfelelő alkalmazása miatt bekövetkezett balesetek számának csökkentése;
- a passzív biztonsági eszközök használatának fokozása;
- az ittas járművezetéssel szembeni szigorú fellépés;
- a gyermekbalesetek megelőzése, a helyes közlekedésre való nevelés;
- a gyalogos, kerékpáros és a láthatósággal kapcsolatos balesetek csökkentése.

2008. január 1-jétől számos olyan jogszabályi változás történt, amely hozzásegíthet minket ahhoz, hogy hazánk útjain a közlekedés biztonságosabbá váljon. Ez évi feladataink közül az egyik legjelentősebb az új szabályozás megismertetése a közlekedőkkel, és a hatóságok általi következetes alkalmazása.

Objektív felelősség

A változások egyik legjelentősebb eleme, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényben rögzített objektív felelősség, amely azt kívánja elérni, hogy a járművek üzemeltetői fokozott felelősséget érezzenek azért, hogy a járműveket használók

- a megengedett legnagyobb sebességre,
- a vasúti átjárón való áthaladásra,
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,
- a járművel történő megállásra és várakozásra,
- az autópálya leállósávjának igénybevétele-re,
- a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra, valamint
- a természetet védelméről vonatkozó előírásokat betartsák.

Az üzemeltetővel szemben az egyes előírások megszegése esetén a szabályszegés súlyosságának arányában 30 000 és 300 000 Ft közötti közigazgatási bírságot kell kiszabni. A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Magyar Köztársaság Kormánya a rendőrséget jelölte ki. A bírságot kiszabó határozat meghozatalára a hatóságnak a jogsértést követően 60 nap áll rendelkezésre.

A közigazgatási bírságot a 2008. május 1-je után elkövetett szabályszegések miatt kell kiszabni. Az ezt megelőző időszakban az eljáró hatóság írásbeli tájékoztatást küldött azon járművek üzemeltetőinek, amelyekkel a korábbi felsorolásban szereplő szabályszegések bármelyikét elkövették. A tájékoztatás egyebek mellett tartalmazta az adott szabályszegés(ek)-hez tartozó bírság összegét is.

A hatálybalépés óta eltelt időszakban az I. fokú közigazgatási hatóságok több mint 15 000 határozatot hoztak, a kiszabott bírságok összege meghaladja az 580 millió forintot.

Fontos megemlíteni, hogy szabálysértési eljárásban azzal a személlyel szemben pénzbírság

nem szabható ki, akivel szemben a szabálysértési eljárás alapjául szolgáló előírás megsértése miatt közigazgatási bírság kiszabásának van helye.

A tulajdonosi felelősség elvét Európában számos országban alkalmazzák (pl. Spanyolországban, Hollandiában, Franciaországban, Belgiumban, Ausztriában, Szlovéniában, Nagy-Britanniában), ugyanakkor elmondható, hogy nincs két teljesen azonos rendszer, azaz – az esetleges hasonlóságok mellett – minden ország egyedi megoldást alakított ki.

Előéleti pontrendszer szigorítása

A másik jelentős, 2008. január 1-jével bekövetkező változás a közúti közlekedési előéleti pontrendszer szabályaiban történt. A módosítások a pontrendszer céljának hatékonyabb elérését szolgálják, azaz hogy a járművezetők vezetői engedély átmeneti elvesztésével történő fenyegetettsége megfelelő mértékű legyen. Ez a jogkövetés irányába történő tereléshez elengedhetetlen volt. A módosítások következtében kevesebb cselekmény elkövetése is a vezetői engedély visszavonásának reális lehetőségét idézi elő.

Emelkedett az egyes cselekményekhez rendelt előéleti pontok száma, szabálysértések esetén a korábbi 1-3 pontról 1-5 pontra, bűncselekmények esetén pedig 4 és 7 pontról 6, illetve 9 pontra.

Kismértékben változott a ponttal szankcionált cselekmények köre, ez azonban a közlekedés biztonsága szempontjából legveszélyesebb, illetve leggyakoribb cselekményeket nem érintette.

Tekintettel az egyes cselekményekhez társuló pontok emelésére, az értesítési ponthatár 14-ről 12 pontra csökkent. Ezzel párhuzamosan az utánképzésen való részvétellel történő pontcsökkentés lehetősége is változott, 12 szerzett pontig 9 ponttal, 13-17 szerzett pont között pedig 6 ponttal lehet mérsékelni a nyilvántartott pontok számát. A 18 pontos felső határ és az elérésével járó jogkövetkezmény nem változott. Az egyes pontok elévülésének ideje 2 évről 3 évre módosult.

Helyszínbírság összeghatárának felemelése

Ugyancsak a közlekedők jogkövető magatartásának fokozását és ezáltal a közlekedésbiztonsági helyzet javítását célozza meg a helyszíni bírság összeghatárainak módosulása, valamint a vezetői engedély helyszíni elvétele esetkörének bővítése.

Eddig a helyszíni bírság összege 500 Ft és 10 000 Ft között alakult, azonban 2008. január 1-jét követően hatályos szabályozás alapján a helyszínen kiszabható összeg alsó határa 3000, a felső határa pedig 20 000 Ft lett.

Zéró tolerancia

Módosult a vezetői engedély helyszíni elvételét meghatározó jogszabály is, mely szerint a vezetői engedélyt a helyszínen el kell venni attól, aki azzal gyanúsítható, hogy gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy szervezetében



Az ORFK–ÖBB e témában tartott tájékoztatója. A képen balról jobbra: Moldován Tamás (MÚOSZ Közlekedési Szakosztály elnök), Dancsó Pál (Hungaroring Rt. vezérigazgató), dr. Kondorosi Ferenc (államtitkár), Samu István (vezérőrnagy, ORFK–ÖBB) és dr. Komáromi Endre (ezredes, ORFK)

szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van. Hangsúlyozni kell azonban, hogy ezen közlekedésigazgatási szabály változása az egyéb ide vonatkozó normákat nem érintette. Járművet eddig is csak az vezethetett, és ezután is csak az vezethet, akinek a szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol. Pusztán arról van szó, hogy a jogalkotó kibővítette, és ezzel visszaállította a vezetői engedély helyszíni elvételének 4 évvel ezelőtti eseteit.

Havonta 38 fővel kevesebben halnak meg

Az előzőekben ismertetett jogszabályi változások a jelenleg rendelkezésre álló statisztikai adatok szerint kedvező hatással vannak a még jelenleg sem kielégítő szintű közlekedési morálra.

2008. év első négy hónapjában 5425 személysérüléses közúti közlekedési baleset történt hazánkban, míg 2007. év ugyanezen időszakában 5932. Ez azt jelenti, hogy ez év elején 507 balesettel (8,55 százalék) kevesebb történt, mint tavaly ilyenkor. 35,25 százalékkal kevesebb halálos kimenetelű balesetet regisztráltunk ezen időszakban, mint egy évvel korábban, és a balesetek során elhunyt személyek száma is hasonló mértékű (37,81 százalékos) csökkentést mutat. A 2008. január 1-jén bevezetett szigorítások következtében április 30-ig 152 személlyel kevesebben vesztették életüket az ország útjain, mint az elmúlt év ugyanezen időszakában. A négy hónapra levetítve ez havonta csaknem 38 túlélő!

A súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési balesetek, valamint a súlyosan sérült szemé-

lyek száma 16 százalékat meghaladóan csökkent, míg a könnyű sérüléses balesetek száma és a könnyen sérült személyek száma 5, illetve 6 százalékkal volt kevesebb, mint a tavalyi év hasonló időszakában.

A balesetek okait vizsgálva, változatlanul a gyorsajtás a legfőbb ok, minden negyedik baleset (pontosan 28 százalék) emiatt következik be. A lista második helyén 23 százalékos részesedéssel az elsőbbségi jog szabályainak megsértése áll, míg a képzeletbeli dobogó harmadik fokán 14 százalékos aránnyal a kanyarodási szabályok megsértése foglal helyet.

Jelentősen csökkent az ittasan elkövetett személyi sérüléses balesetek száma

Jó eredményekről tudunk beszámolni akkor, amikor azt mondhatjuk, hogy számokban is mérhető sikert értünk el az ittasan okozott balesetek számának csökkentése terén. Ez év első három hónapjában a személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek 10,4 százalékát okozta ittas vezető, szemben a tavalyi esztendő hasonló időszakának 13,8 százalékos arányával. Az ittasan okozott balesetek száma csaknem egyharmadával (31,1 százalék), 816-ról 562-re csökkent. A zéró tolerancia bevezetése óta 2008. május 25-ig összesen 2885 darab vezetői engedély elvételére került sor, ebből 2784 esetben magyar, 101 esetben külföldi volt az elkövető. Ha a rendőr a helyszínen nem tudja elvenni a jogosítványt – pl. nem volt a gépjárművezetőnél –, az adott sofőrt akkor is eltiltják a járművezetéstől, a nevét és



25 326 000 Ft értékben, 391 alkalommal pedig feljelentést tettek a gyorshajtók ellen.

A megengedett legnagyobb sebesség nem megfelelő megválasztásán túlmenően egyéb közlekedési szabálysértések miatt 2476 alkalommal kellett intézkedniük az ellenőrzésben résztvevő rendőröknek. 1715 esetben összesen 10 982 000 Ft helyszíni bírság kiszabására került sor, a cselekmény súlyára tekintettel pedig 761 esetben szabálysértési feljelentést tettek.

Charta a „Józan közlekedésért”

Az ittas járművezetés veszélyességét felismerve számos szervezet közös kezdeményezésére 2007. augusztus 7-én újtárra bocsá-



A magyar „Cobra 11” egyik járőrautója

az adatait nyilvántartásba veszik, így egy későbbi ellenőrzés során azonnal kiderül, hogy az illető nem is vezethetne. Az ilyen szabálysértést elkövető személlyel szemben akár 100 000 forint bírság is kiszabható.

Nyilvánvaló tehát, hogy az ittas vezetés elleni határozott rendőri fellépés, a média fokozott figyelme, valamint a jogszabályi változások kedvező irányban befolyásolták a baleseti statisztikákat.

TISPOL „SPEED” országos fokozott ellenőrzés

A TISPOL Operational Group éves ellenőrzési terve alapján az „European Operation Speed” közlekedésbiztonsági kampány keretében 2008. április 21-23. között az egész országot érintő akciót hajtottunk végre, mely főként a sebességtúllépés ellenőrzésére terjedt ki. A három nap alatt 1855 rendőr vett részt a fokozott ellenőrzésekben, akik összesen 3308 sebességtúllépést regisztráltak. Ebből 2917 esetben helyszíni bírságot szabtak ki

tottuk a „Józan közlekedésért” elnevezésű Chartát, mely hazánk közlekedésbiztonságának javítását, az ittas vezetés visszautasítását, és ezáltal ártatlan emberéletek megmentését tűzte ki célként zászlójára. A kampány népszerűségét tükrözi, hogy a meghirdetése óta folyamatosan érkeznek a csatlakozók aláírássai, illetve nyilatkozatai. Magánszemélyként, illetve valamely szervezet tagjaként idáig csaknem 200 000 fő csatlakozott a kampányhoz.

Kérem, hogy csatlakozzon Ön is a „Józan közlekedésért” Chartához, melyet megtehet a www.baleset-megelozes.hu honlapon külön e célra létrehozott ablakban is.

„Tiszta fejjel”

Tiszta fejjel sok mindent nem teszünk meg, amit tudatmódosító szerek hatására sajnos igen.

Tiszta fejjel kevesebb a baleset, kevesebb a különösen fájó diszko-baleset, mely minden

alkalommal figyelmeztet bennünket, többet, jobban és hatékonyabban kell foglalkoznunk főképp a fiatalokkal, hogy ne tegyék ki magukat és társaikat felesleges veszélyeknek, ne tegyék kockára az életüket.

A Rendőrség „Tiszta fejjel” kampánya a különböző tudatmódosító szerek (alkohol, drog, gyógyszerek) veszélyeire kívánja felhívni a társadalom figyelmét, különös tekintettel a közlekedésbiztonsági kockázatokra. A „Tiszta fejjel” kampány egyik fő célcsoportja a fiatal korosztály, aki új, az ízléséhez közel álló módon kerülhet kapcsolatba a rendőrséggel.

A nyári hónapokban a „Tiszta fejjel” kampány különös figyelmet fordít a diszko-balesetekre, hiszen a júniustól októberig terjedő időszak sajnos ezeknek a baleseteknek a szezonja, így a média segítségével és támogatásával koncentráltan tudjuk felhívni a fiatalok figyelmét erre a végzetes jelenségre.

Kampányunkkal ugyanakkor azt a fajta tudatos felismerést is szeretnénk elősegíteni, melyet oly sokan elhessegetnek maguktól: aki iszik, és úgy ül autóba, az nem sokkal jobb, mint aki egyéb bűnözői tevékenységbe fog. Olyan, mint az útonálló, csak az alkalom hiányzik, hogy megtörténjen a baj. Nem az ittas vezetőtől függ ugyanis, bekövetkezik-e a baj vagy sem. A „Tiszta fejjel” kampány ezt az alaposabb, s talán sokkal több ismeretterjesztést is zászlóra tűzte.

A változásokban rejlő visszatartó hatás kiknázása érdekében tovább kívánjuk fokozni közúti ellenőrző tevékenységünket, hogy kiszűrhesük a forgalomból a szabályos közúti közlekedésre, a felelősségteljes részvételre alkalmatlan személyeket, ezzel megmentve azokat, akik nem csak elindulni, de épségben hazáérni is szeretnének.

Remélem, hogy erőfeszítéseinknek, megelőző és figyelmeztető szándékunknak hosszú távon is meg lesz a várt hatása, és belátják a közlekedők, hogy nem ellenük, hanem értük és mindannyiunk egészségének, életének megóvásáért, egy biztonságosabb közlekedésért dolgozunk. Ezt a helyes irányt, a már számokban is mérhető eredményeket bizonyítja az is, hogy egyre kevesebb azon sokkoló felvételek sora, melyek korábban naponta mutatnak be szörnyűbbnél szörnyűbb közlekedési baleseteket a médiában.

Kérem Önöket, hogy továbbra is legyenek Partnereink közös célunk sikere érdekében, hogy mindenki örülhessen a hazavárt szerettének.

2008. május

*Dr. Bencze József
r. altábornagy, országos
rendőrfőkapitány*

Egy szőke férfi hívja a mentőket:

– Jöjjenek gyorsan, a feleségem mindjárt szülni fog, már 10 perces fájásai vannak!

– Az első gyereke? – kérdezi az ügyelletes.

– Nem, én a férje vagyok, maga barom!

Németeknél új fogalom a környezetvédelmi zóna

Tájékozatlanul ne induljon útnak!

A nyári szabadságolás előtt mindenkinek célszerű tájékozódni – még az unión belül is – az adott tagállam nemzeti sajátosságairól. Ebből nem szabad kihagyni a közlekedési szabályokat sem, mert kellemtelen meglepetések érhetik a vakációzókat, egy-egy ismeretlen, ám hatályban lévő előírás számonkérésakor. A legfontosabb közlekedési tudnivalókat megpróbáltuk összegyűjteni Ausztria, Németország, Csehország és Szlovákia esetében.

AUSZTRIA

Go West – irány Nyugat. Vége az Európa Bajnokságnak, úgyhogy ismét megnyílt a nyugati határ, ki-ki igyekezhet az Alpokba vagy azon túlra. A sebességhatároakra azonban érdemes kellő figyelmet fordítani. Ausztriában a megengedett sebesség az autópályákon 130 km/h, az országúton 100 km/h, lakott területen 50 km/h, míg a nagyobb városok centrumaiban ez 30 km/h redukálódik. A tompított fényszóró használata lakott területen belül és azon kívül is kötelező. A sógoroknál egységes autópálya-matrica rendszer érvényes. Tíznapos, két hónapos és évi matricákat lehet beszerezni. A motorkerékpárok esetében ez 4,40, 11,10, és 29,50 euró, míg a 3,5 tonnát meg nem haladó járművek, járműszerelvények esetén ez 7,70, 22,20, illetve 73,80 euró. A matricákat a meghatározott helyen kell elhelyezni a szélvédőn és a lejárta levenni, mert ezt is ellenőrzik a hatóságok.

A fényvisszaverő vagy láthatósági mellényt kötelező a gépjárműben tartani és szükség esetén viselni is. Akinél a mellény hiányát felfedezik közúti ellenőrzéskor, az 30 eurójától válhat meg pillanatok alatt, ugyanakkor kiemelten veszélyes közlekedési helyzetben a bírság felső határa elérheti a 2180 eurót is. Gépkocsinként egy mellény kötelező, de ajánlatos az utazók számára megegyező biztonsági kiegészítővel rendelkezni, mert a közutakon, autópályán a leállósávokban történő megállás esetén ezek használata mindenki számára előírás. Az autópálya kijelölt parkolóhelyein csak akkor kell a mellényt viselni, ha az egyetlen egyébként nem lenne jól látható, akinek rossz vagy korlátozott látási viszonyok között akad dolga gépjárműve és a veszélyeztetett környezetben.

Férfi: Azért szeretsz, mert az apám egy vagyont hagyott rám?

Nő: Semmi esetre sem, drágám... Akkor is szeretnék, ha más hagyta volna rád.

(Nyugati szomszédunknál a közlekedési szabálysértések és az ezekhez tartozó büntetési tételeket tartományonként szabályozhatják, így az általunk ismertettektől előfordulhat eltérés.)

Ausztriában megengedett az alkohol kis-mértékű fogyasztása. Ha a véralkoholszint nem magasabb 0,5 ezreléknél. Ez alatt, amennyiben a rendőr úgy ítéli meg, hogy a vezetőnek a forgalomban történő részvétele veszélyt jelent a többi közlekedő számára, akkor a sofortól elveheti a gépjármű indítókulcsát, továbbá 72-2180 eurós pénzbüntetést is kiszabhat, de a vezetői engedély nem vonhatja be. Szóval nem érdemes kockáztatni, egy-két üveg sör nem éri meg ezt a rizikót.

Amennyiben az alkoholszint 0,5-0,8 ezrelék között van, a bírság összege 210-3600 euró között változik. 0,8 ezrelék fölött ez már 580-5800 eurót kóstálhat és a vezetői engedély is „ugrik”.

Gyorshajtás esetén a büntetési tétel 72-2180 euróig terjedhet. Lakott területen a megengedett sebesség 40 km/h-val, illetőleg autópályán 50 km/h-val történő túllépések a jogosítványt bevonják és a vezetőt meghatározott időre eltíthatják az Ausztriában történő közlekedéstől. Kiseb közlekedési kihágások esetén, például a biztonsági öv bekapcsolásának elmulasztása, vagy a mobiltelefon kihangosító nélküli használata helyszíni bírságot von maga után. Ilyenkor 25 euró a legkisebb kiszabható büntetés. Várakozni, vagy megállni tilos tábla hatálya alatt elkövetett szabályszegésért 25-50 euróra kell számítani. Amennyiben az így leállított gépjármű akadályozza a közlekedést, úgy a gépkocsit elvontatják és ez már 180-220 eurós kategóriába sorolandó.

Mint arról már korábban is hírt adtunk magazinunkban, a kirótt bírság fejében a hatóságoknak jogukban áll ügynevezett ideiglenes biztosítékot „kérni”. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy kamerát, fényképezőgépet, laptopot vagy éppen a mobiltelefon is elvehetik a szabályszegetőtől, ha nem tudja a helyszínen kifizetni a büntetést.

Érdemes odafigyelni a turisztikai központokban kialakított „rövid parkolási zónákra”, amelyek Bécsben és valamennyi osztrák városban megtalálhatók. A parkolási díj elmulasztását vagy az idő túllépését szigorúan veszik, előfordulnak olyan helyek, ahonnan a járművet el is szállítatják. Ez esetben 150-220 euróért kapja vissza kedvenc négykerekűjét a vétkes fél. Ezt elkerülendő érdemes a gépkocsit parkolóházakban lerakni. Bécsben például létezik Citybike szolgáltatás: alacsony bérleti díjért olyan kerékpárt lehet bérelni, amit használat után – na nem, eldobni nem lehet –, de a város különböző kijelölt helyein le lehet adni.

Anyagi káros baleset során a két fél meg egyezhet a helyszínen, és az európai kárbejelentő adatlap kitöltésével, az érintettek adatainak rögzítésével elintéztettek tekinthető az ügy, bár tapasztaltabb gépjárművezetők állítják, ilyenkor is célszerű rendőrt hívni. Személyi sérülésnél a hatósági jelenlét kötelező, az egyenruhás felveszi a tényállást, helyszínrajzot készít, de nem foglal állást a felelősség kérdésében. Ilyenkor a továbbiakban az eljáró fél az illetékes államügyszélg, illetve a bíróság.

NÉMETORSZÁG

Átlépve az osztrák határt Németország felé az első tudnivaló: az autópályán nincs általános sebességkorlátozás. Jó minőségű sztrádákon, pestiesen szólva: „Mehet, ami a csövön kiferül”, de azért érdemes a belső sávot a gyorsabban haladók számára szabadon hagyni, mert 260-nál is feltűnhet egy fénycsóva, ami mint egy villanás tovatűnik az autós szeme elől. Az úthasználatért nem kell fizetni, viszont ahol sebességkorlátozással szembesül a volánál ülő, azt érdemes komolyan venni, mert igen komoly bírságot rónak ki a német rendőrök is.

Lakott területen kívül 100 km/h a megengedett, míg a településeken az 50 km/h az elfogadott, de itt is, akár csak a sógoroknál, a 30 km/h igen gyakori szigorítás a sűrűn lakott részeken.

0,5 ezrelékes véralkoholszintig a volán mögé lehet ülni, de ha valaki balesetet szenved, netán okoz, akkor ezt súlyosbító körülményként kezelik. A láthatósági mellény kötelező, mint ahogyan telefonálni is csak és kizárólag kihangosítóval szabad. A biztonsági öv használata elől és hátul is, lakott területen és kívül kötelező. Gyermekek négyéves korukig csak biztonsági ülésben utazhatnak, ezután 14. életévükig vagy 150 centiméteres magasságukig az üléspárna részükre is kötelező. A német közlekedési szabályok is változás előtt állnak. Elsősorban a bírságösszegek drasztikus megemelését követelik a közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek. A jogszabály elkészült, a kormány be is nyújtotta, úgyhogy öszszel döntés várható e területen is. A szigorításokra a szabályok elfogadása után magazinunkban is visszatérünk. Ami viszont már hatályos és szokatlan lehet a magyar sofőrök számára: számos kisebb és nagyobb városban környezetvédelmi zónákat hoztak létre, amelynek értelmében csak külön matricával – ergo engedéllyel – lehet e városok központjaiba behajtani. Akik nem rendelkeznek ezzel a matricával, és úgy térnek be a fokozottan védett területre, azok 40 eurós bírságra számíthatnak. A gépjárműveket károsanyag-kibocsátásuk alapján piros, sárga és zöld matricával látják el, amelyet a rendszámra kell ragasztani. A németek szép lassan, folyamatosan

fogják kiltani a településeikről a szigorú környezetvédelmi előírásoknak nem megfelelő gépjárműveket. Akik tehát Németországba igyekeznek, jó, ha tájékozódnak, mely településeknél kötelező már most is a matrica megléte. Ez alól a külföldiek és a turisták sem kivételek.

CSEHORSZÁG

Lapzártánk idején egy cseh koronaért 9,90 Ft-ot kértek a pénzváltók. Autópályán 130 km/h, lakott területen kívül 90 km/h, míg belül 50 km/h a megengedett sebesség. Az autópályák és gyorsforgalmi utak használatáért Csehországban is fizetni kell. A matricákat 15 napra, 1 hónapra és 1 évre lehet megvásárolni. A 3,5 tonna alatti járművek és szerelvények esetén ez 200, 300, illetve 900 korona. A közlekedési rendőrök ellenőrzik a matrica meglétét. Az esetleges büntetés elkerülése érdekében ajánlott a matricát a határátlépést követően azonnal megvásárolni és felragasztani, mivel ennek hiányában a helyszínen kiszabható bírság 15 000 koronát is elérheti. Büntetés jár a szélvédőről el nem távolított érvénytelen matricáért is.

A tompított fény és a biztonsági öv használata kötelező. A gyermekek 150 centiméterig, illetve 36 kg-ig csak gyermekülésben utazhatnak. Alkohol és kábító hatású anyagok használatánál a nulla tolerancia van érvényben a cseheknek is. A helyszíni bírság felső határa általában 2500 korona, ez alól kivétel például, ha valaki mozgássérült részére fenntartott helyre áll vagy parkol. Ilyenkor a bírság összege 5000–10 000 korona közötti. Visszatérve az ittas vezetésre, aki alkoholt fogyasztott, vagy a vezetési képességeire hátrányosan ható szer (drog) befolyása alatt vezet, bűncselekményt követ el, ami 1 év szabadságvesztéssel büntethető. Amennyiben valaki megtagadja az alkoholszonda megfújását, ezért akár 50 000 korona büntetés is kiszabható, és a rendőrség az illető jogosítványát helyben bevonja.

Mobiltelefon használata itt is csak a megfelelő audio-eszközök alkalmazásával lehetséges. Akit rajtakapnak, hogy cseveg vagy SMS-ezik, azt 1000 koronára büntetik. Aki elfelejti a tompított fényszóróját bekapcsolni, az 2000 koronás helyszíni bírságra számíthat. A gyorsajtás – annak helye és mértéke szerint – akár 10 000 koronára is büntethető.

Minden esetben érdemes utas- és balasztbiztosítást kötni, ha külföldre utazik a család. Csehországban több mint 25 ezer gépkocsit lopnak el évente, és a feltörések száma is igen magas, úgyhogy megéri a teljes körű biztosításra kellő összeget fordítani, nehogy meglovasítsák a családi négykeket, amiért aztán még a biztosító sem fizet. Városnézéskor ügyelni kell arra, hogy csak annyi készpénz legyen nálunk, amennyi föltétlen szükséges, ugyanis itt is számos zsebtolvaj végzi áldásosnak alig nevezhető tevékenységét. Másik tipikus elkövetési magatartás a magukat rendőrnek kiadó civil ruhások a tartózkodás anyagi fedezetének ellenőrzése okán készpénzt és

bankkártyát követelnek a turistától. Ehhez nincs joguk, úgyhogy erre mindenki ügyeljen.

Igazi rendőr esetén is előfordulhat, hogy a bírság összegéről alkudozni kezd, ugyanakkor nem ad igazolást az átvett összegről vagy éppen nem a pontos összegről. Cél-szerű az intézkedő rendőr nevét, számát és beosztási helyét megtudakolni és azonnal kifogásolni az intézkedést, mert különben utólag mindez már nehezen lesz pótolható és bizonyítható.

SZLOVÁKIA

Visszatérve Magyarország felé, Szlovákia is számos meglepetést tartogat. A közutak állapota általában megfelelő. Az ország te-repviszonyai miatt ugyanakkor az utak v-onalvezetése esetenként kockázatos. A hegy-vidéki utak rendkívül kanyargósak, miközben az erre figyelmeztető jelzések hiányo-sak. Mindenképpen javasolt a hazainál lé-nyegesen óvatosabb közlekedés. Autópá-lyán 130 km/h, lakott területen 60 km/h, míg lakott területen, kívül illetve autópályán 90 km/h a megengedett sebesség. Közúti kihágásért, a megengedett maximális se-besség-túllépésért a helyszínen kiszabható büntetés összege 500–7000 szlovák korona között változhat. (1 szlovák korona Sk 7,80.-ft.) Rendőrségi feljelentés akár 15 000 Sk is lehet. Szabálysértés esetén a rendőrség általában igen szigorúan jár el, és nem árt tudni, hogy a határőrség is – ahogy január elseje óta hazánkban is – a rendőrséghez tartozik, ezért jogosultak az intézkedésre.

Az autópálya- és autópályamatricák díjai 3,5 tonnáig: a heti 150, a havi 300, míg az éves díj 1100 Sk. Ezeket a szélvédő jobb fel-ső vagy az alsó sarkában kell szabályosan kitöltve elhelyezni. Ahol nem fizetős az au-tópálya vagy autópálya, ott azt „BEZ ÚHRADY” feliratú táblával jelzik a közleke-dési hatóságok.

A tompított fényszóró használata egyelő-re csak október 15. és március 15. között kötelező. Ennek elmulasztása 2000 Sk büntetéssel jár. A szlovák közlekedési szabályok szerint nem lehet olyan gépkocsival közle-kegni, amelyiknek a szélvédője sötétítőfóli-ával takart. Ez alól kivételt képeznek azok a külföldi gépkocsik, amelyeknél ennek felhe-lyezése gyárilag történt, vagy utólagosan, hivatalos szerelőműhelyben, dokumentu-mokkal igazoltan. Ilyenkor célszerű a szere-lésről kiállított hivatalos igazolásokat a gép-kocsiban tartani, mert ennek hiányában akár büntetésre is számíthat, aki ezzel nem rendelkezik.

2000 Sk bírságot szabnak ki a rend őrei, amennyiben a 150 cm-nél alacsonyabb gyermek nem biztonsági ülésben utazik, viszont nem kell pótülés a hátul ülő har-madik gyermeknek, ha már elmúlt há-roméves, és biztonsági övet használ. A biztonsági övek használata elől, hátul, la-kott területen belül és kívül egyaránt kö-telező.

Pozsony belvárosában nagyon kevés par-

kolóhely van, ezek is fizetősek. A parkolás időtartama korlátozott, a parkolójegyeket mozgóárusoktól lehet beszerezni. A parko-lást tiltó táblákat komolyan kell venni, mert ezek figyelmen kívül hagyása 500–2000 Sk, míg a kocsi elszállítása esetén a teljes költség elérheti az 5000 szlovák koronát is. A Külügyminisztérium honlapján külön felhívja a magyarok figyelmét, hogy Pozsonyban például az új híd alatt – és szá-mos más helyen – szabálytalanul parkolnak szlovák autók, amelyekkel szemben nem intézkednek a hatóságok. Ez azonban nem érvényes a külföldi rendszámúakra.

A gépjármű kötelező felszerelése között az általánosnak számító egészségügyi do-boz, izzókészlet és elakadásjelző három-szög mellett kérhetik a pótkerék meglétét is, mint ahogyan a láthatósági mellény is jó, ha az utastérben, elérhető távolságon belül, szembetűnően található.

A vámelőírásokat be kell tartani, még akkor is, ha az unión belül már nincsenek határok. De mint azt többször leírtuk, a jö-vedéki termékeknek komoly korlátozások vannak érvényben a dohány-, alkohol, par-fümtermékek esetében valamint a tej-, tej-termékeknek és húсарuknál is. Az éppen ér-vényes szabályokról a www.vam.hu olda-lon lehet tájékozódni. Itt találunk rá az ér-deklődők arra is, hogy kedvenc háziállata-iknak milyen papírokkal kell rendelkezni-ük, ha elhagyják az országot.

Indulás előtt érdemes az adott ország nagykövetségének honlapjait is felkeresni, vagy utazási irodákban érdeklődni az ép-pen aktuális szabályzók, illetve szigorítások felől, nehogy a nyaralást egy kellemetlen-kedő hatósági személy hiúsítsa meg, vagy éppen rontsa el!

Kovács Zoltán Tamás



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

25%

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

2008. május 25.

TAXIS HORGÁSZVERSENY

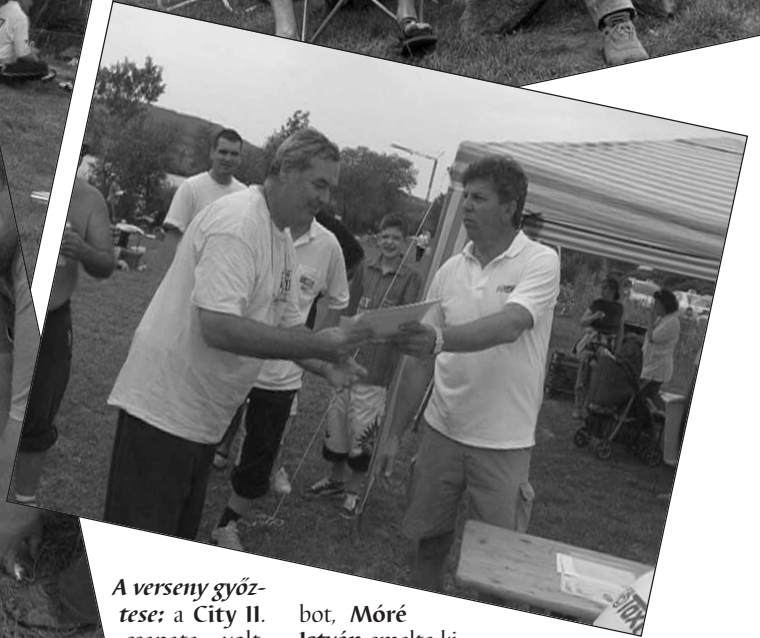
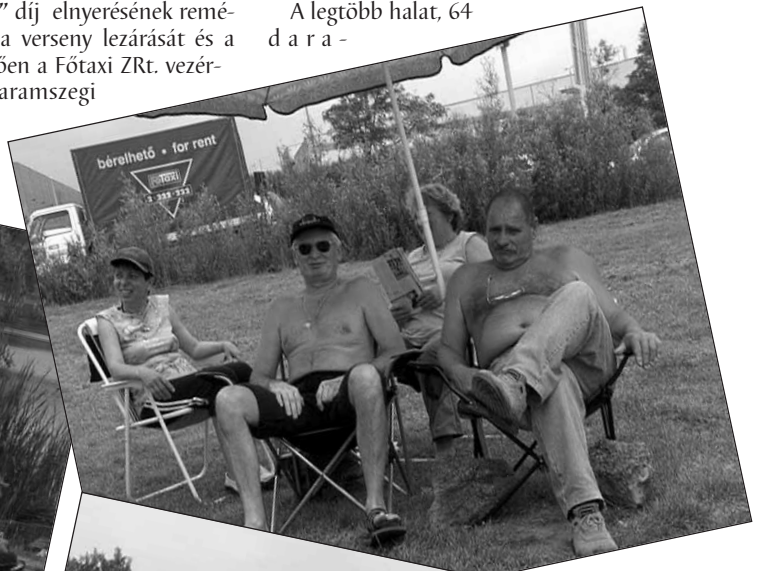
Az idén is nagy sikerrel rendezte meg a Fótaxi Zrt. a Taxis Horgásznapot.

A horgászto varázsa és a természet elbűvölte a versenyzőket, így kezdtek neki korán reggel a nagy versenynek. A hagyomány

ság képviseltette magát a „legtöbb halat fogó horgász” díj elnyerésének reményében. Délután a verseny lezárását és a mérlegelést követően a Fótaxi Zrt. vezető igazgatója, Garamszegi Miklós csapat- és egyéni díjakat osztott ki.

tyot **Bacsek Roland** fogta.

A legtöbb halat, 64 d a r a -



mánnyá vált horgászon több taxistár-

lyezett a „Rablóhal” nevű fótaxis ifikből álló tömörülés lett, és a harmadik helyen a „Csikóhal” nevű fótaxis csoport végzett. A legnagyobb halat, egy 3,46 kg-os pon-

A verseny győztese: a City II. csapata volt.

bot, **Móré István** emelte ki.

Az ifjú horgászok között I. helyezést ért el **Rácz Gergő**.

Közel százan vettek részt az eseményen, s a nap végén a távozáskor csak annyit mondtak:

Jövőre ugyanekkor, ugyanitt!



Bognár Ákos 1952–2008

Tragikus hirtelenséggel – közlekedési balesetben – elhunyt a FÓTAXI családjának régi tagja. Jött dolgozni egy hajnalon, és árokba borult taxijával. Az orvosi jelentés szerint a fejsérülés

volt a tragédia oka. De hogy szívinfarktus vagy agyvérzés volt az igazi ok, már talán sohasem tudjuk meg.

Ismét elment egy igazi taxis. Egy fiatal ember. Emlékezzünk rá méltó tisztelettel. Közöttünk marad, nem felejtjük el.

Juhász Péter
Fótaxi Zrt.

BTI- hírek

A BTI iroda július 25-től augusztus 10-ig szabadság miatt zárva tart.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Kendtek közül bizonyára sokan ösmerik a budai Apród utcai Tabáni Terasz éttermet, kávézót és borpincét, ott van a Tabáni plébániatemplom mellett. Gusztusos hely, még így kívülről nézve is, de majd spórolok, oszt bemegyek és iszom egy pohár jó magyar bort. Ebben a kutya melegben jól is esne a pince hűse.

Miért éppen itt?

Hát, mert ebben a kellemes külsejű egymeletes régi házban lakott élete második felében a magyar költészet mára úgyszólván elefedett nagy alakja: **Virág Benedek**.

S méghozzá milyen körülmények között! Tessenek elképzelni egy szűk kis szoba-konyhás lakást, a szobában csekélyke szegényes bútortartal: ágy, ládikó, könyvespolc, asztalka három székkal – semmi több. Ha valaki belépett a konyhaajtón, egy belülről nekitámasztott fahasáb eldülte jelezte a lakónak, hogy gyűttek hozzá.

No de kik is gyűttek szépen-sorban látogatóba az akkor már koros emberhöz? Hát a korszak magyar szellemi életének legjelesebbjei adták egymásnak a kilincset: Kazinczy Ferenc, Fáy András, Verseghy Ferenc, Berzsenyi Dániel, Döbrentei Gábor, Csokonai Vitéz Mihály, a fiatal Vörösmarty Mihály és így tovább (mondanánk a mai diákoknak: bizony ott porogott az ajtó előtt a gimnáziumi harmadik osztályos magyar irodalmi tananyag bő fele), hogy eligazító bölcs és higgadt szavát hallják. Véleményét kérték, műveik értékelését. S a derék jó öreg dicsért vagy korholt, de inkább dicsért minden művet, és biztatott, unszolt, noszogattott az írásra egyfolytában.

Hát itt van ni a forrás, ez a kicsinyke szoba: mert lakójától tanult Berzsenyi, Berzsenyitől Vörösmarty, tőle pedig Petőfi és Arany, azoktól pedig mindahányan, akik utánok gyűttek a magyar költészetben. Sokan közülük nagyobbá nőttek mesterüknél, de hát ez így van rendjén.

Honnét e nagy tekintély? Hát az életútja adta bölcsességéből, klaszikus műveltségéből és műveiből.

Igen messziről érkezett el ideig.

A Zala megyei Dióskálán született 1754-ben, frissiben fölszabadított jobbágy családban. Ő ugyan azt mondogatta: „ott születtem, ahol a bajt nagyban osztogatják”, de hát ez csak félig igaz, a szomszédos Nagybajomra utalva, ahun gyermekéveit töltötte. Belépett a pálos szerzetesek rendjébe, ott tanított tízegyhány évig, míg a rendet sok más szerze-

tesrenddel egyetemben II. József fölözslatta. Ekkor gyűtt Pestre, tanítóskodott kicsinyt, de megbetegeedett, lemondott állásából, s csekélyke kegydíjből tengődött. Annyira kevés volt a kegydíj, hogy kénytelen volt a drágább bérleti pesti lakását az olcsóbb budaira fölcserélni.

(Micsoda világ lehetett az, tessenek csak elképzelni: drágább volt az élet Pesten, mint Budán!)

No, így került a mai Tabáni Terasz fölé, ahun aztán élete végéig lakott a már említett szűköségben. Tegyük ide: olyan szűköségben, hogy télen még tűzfára sem futotta. Ott gunnyasztott a hidegben „kacagányában” burkolódzva, s írta nekünk, épülésünkre szánt műveit. Persze hogy megpróbáltak segíteni rajta azok, akiknek ő segített, de Benedek bátya olyan önérzetes volt, hogy csak lopva tehették. Akkor fogadott el komolyabb segítséget, amikor az 1810-es budai tűzben lakása leégett, nyomorúságos minde- ne odaveszett.

Nagy szellemek ideje volt ez a korszak, kétségtelen, de az akkori közelet, politikai élet roppant sivár képet mutatott. Mindent a császári udvar intézett, az Országgyűlést össze se hitták, vagy ha igen, hát annak se volt sok értelme, formális aküssá silányodott. A köznemesség beletörtött unalmas és az ország iránt közömbös életébe. Az arisztokrácia módszeresen elidegenedett mindentől, ami hazai, nekik külföldön jobban ízlett az élet, mint itthon. A nép meg (vagy ahogy egy mai politikustól hallottam a mai viszonyainkra: „az alsóbb népréteg”) élt, ahogy a már nagy gyakorlatra zert tett népnéyzás engedte. Szóval az akkori országgép egy hangyányit sem emlékeztetett a mai pezsdülővirágzó, lassan már boldogságba fülő életünkre, nem bizony!

A tespedés – vélte Virág Benedek – megrontja a nemzet lelkét. A nemzet amúgy is válságos helyzetbe jutott, melyen már tovább nem haladhat. Környös-körül csapog az egész világ, hát föl vagyunk-e készülvé mi magyarok a változásokra, lesz-e elég erőnk a rossznak ellenállni? Hiszen már őseink nyelvét is elfeledjük!

No ez az! Ilyen buzdítás köllött akkor, ébriszgetve, toszigálva a szunnyadókat: „Vissza magyar! / Ha magyarnak akarsz tartatni, dicsőült / Elődeidnek nyomdokait kövesd!” Vagy nézzük ezt, ni: „Míg e szigeten nyelved él, / Hazád is él! Oh, rajta hát! / Kezdi magyar dalokra!”

Aztán meg józan mértékletességre int: se erre se arra ne hajolgasunk. Ne kíváncsozzunk mások fölé terpeszkedni, de ne is hagyjuk magunkat a tömeg sarába elmerülni. Tüsténkedjünk, iparkodjunk, de ne vezéreljen minket a pökhendi kivagyiság, a magamutogatás. A gádzagságnál, a tehetősségnél többet ér a lélek csöndes békéje.

Ezért véli úgy, hogy tán hasznos lehet a magaviselésünk, az életben forgolódásunk számára az ókori költőóriás, Horatius néhány jeles mondásának a rá jellemző tökéletességgel magyarítása:

JELES MONDÁSOK

A vadász, ha könyveden jut Nyúlhoz, azt sem úgy veszi, Mint azont, melyért gyakorta Járt a hóban a mezőt.

Most arany kocsin szerencse Csendesen visz tégedet: Légy szemes, mert nem sokára Elragadhat tátosa; S ül rövid vígság helyébe Hosszadalmas fájdalom.

Drága és szent a barátság. Meg ne sértsd tréfával is.

Megbocsáss másnak gyakorta, De magadnak soha se.

Ami könnyű, túrd; üdövel A nehéz eltűrheted.

Minden ami nagy leszen s fő, Csak kicsinyből származik. E diófa, mely magasra Nőtt, előbb kis mag vala.

Azt, kiben van fényes erkölcs, Nemtelennek ne nevezd.

Míg szerencsés állapotban Élsz, barátid számosak, Kik, ha sorsod balra fordúl, Oszlanak, s magad maradsz.

Nem fog a bölcs, a vigyázó, Minden emberrel kezet.

A haragnak adj kegyes szót, És keményét megtöröd.

Az erkölcsi tartás nem csak az egyén, hanem a nemzet kötelessége is – véli. Ezért írja meg a Magyar Századok című prózai művét, hadd lássák, akik még alusznak, mekkorák is voltak hajdanán. Habár e műben minden magyar gyárilag hős és vitéz bajnok, az ellen meg hivatalbul gaz és furmányos, akkor ilyen írás köllött a cseperedő nemzetudat növeléséhez.

Ajánlanám az igaz magyar Benedek bátya e mértéktartó művét két mai szélsőséges fölfogás híveinek: azoknak, akik szerint a világon minden létező jó csakis és kizárólag magyar lehet: még Jézus Urunk is magyar volt, sőt Ádám apánk is, az árgyélusát neki! Az ötezer év alatt mindent mi építettünk föl az egyiptomi piramisoktól az esztergom-párkányi hídig, úgy bizony! No meg a másik résznek, azoknak akik leböcsmérelnék mindent, ami hazai, ami magyar, akik finnyálgodva emlígetik ezeréves történelmünket (ami nemcsak és nem is első-

sorban a királyok története – egy frászkarikát! – hanem a nép története, a mi történetünk), és eleinte keleten, most meg nyugaton látják a nálunk magasabbrendűséget. Amíg az előbbieket csak csöndesen megmosolyogná, oszt legyintene rájuk, az utóbbiak bizony kiprovokálnák mennydörgős haragját: „Oh, hát nem lehetünk soha jobbul? / Vesszetek el mostoha fajzatok / Ti késő onokák...” Összevonná szemöldököt, ripakodna egyet, s a nemzetböcs-mérők máris mehetnének kukoricára terdepölni.

Hogy helyretegyen minket, buzdítson vagy dorgáljon, elkélne mostan is Benedek bátya. De hát 1830-ban megholt.

Az ám! Az ő maradványait sem kímélte a nálunk mindig buzgalmas kegyelet. Először eltemették a Tabáni temetőbe. Ez az akkor híres és kies ligetszerűség ott volt a mai Alkotás–Hegy-alja–Avar–Csörsz utcák határolta vidéken, hűlt helyének egy részén ma a budai tehetőség teniszeshet óránként párezerért. 1938-ban a temetőt végleg fölszámolták, akkor Benedek bátyát átvitették a gellérthegy-i pálosok sziklakápolnájába, majd onnét 1966-ban átkerült a vélhetően végleges helyére, a Kerepesi temetőbe.

Sírján ez olvasható: „Születtem, szerettem hazámat, dolgoztam érte. Ez az én életem története. Tegyetek ti is így. Tanítsátok utódaitokat. S ha azok is így tesznek, Magyarország boldog lesz.”

Ezt üzeni nekünk a sírbul. De hát ösmerik ugye az egyik legmagyarabb nótát: „Ha még egyszer azt üzeni...” Majd akkor. Ugyhogyszokásunk szerint megvárjuk, míg Benedek bátya még egyszer üzen. Ad-dig szundítunk egyet.

Küldj egy receptet!

Kedves Kollégák!

Mivel benne vagyunk a nyárban, a kerti partik ideje is itt van. Hétvégeken szórakoztassuk hát egy kicsit egymást, s magunkat. Készüljünk neki például egy grillezésnek. Na, itt most át is kell gondolnom, hogy mit is javasoljak a rengeteg jósból, amit már kipróbáltam, vagy olvastam, hallottam róla. Kezdjük talán néhány szóban a jól előkészített faszénparázzsal. Ehhez idő kell, kis türelem, de úgy lesz jó. Az elrendezett faszénet meglocsoljuk begyújtó olajjal, meggyújtjuk, égetjük, majd elkezdjük erőteljesen legyezni. Jó hozzá egy keményebb kartonpapír, vagy hasonló. Ez itt most türelem és kitartás kérdése. A faszénnek fehéren izzónak kell lennie, s ehhez kell legalább fél óra. Hagyjuk magára átizzani, addig nézzük, mit is süssünk.

Most pedig egy kissé vissza kell lépniünk az időben, mivel a grillezéshez való húsainkat még előző nap be kell pácolnunk. Családi buliban gondolkodva, a gyerekek kapnak különböző kolbászféléket, ezzel nincs sok gond, mivel készen kapható többféle grillkolbász. A hölgyek vigyáznak a vonalaikra, s így általában csirke-, vagy pulykamellfilét kérnek. Mi meg egy sórt, de azt csak úgy. No, meg húsból inkább nagy szeletekben tarját javasolnánk, mivel azok eléggé szaftosak, némi lecsöpöngő zsírral.

Nézzük a fűszerezést: a mellfiléket sózzuk, borsozzuk, majd sok tört fokhagymával kevert 2 deci tejbe áztatjuk másnapig. A jó centi vastag tarjaszeleteket sózzuk, borsozzuk, adunk még hozzá majoránna, fokhagymát, s a szeleteket egymásra fektetve meglocsoljuk nem túl sok olívaolajjal. Majd ez is vár egy napot a hűtőben. Ha az egyéb fűszereknek is barátja vagy, hát ne fogd vissza magad, használd azokat bátran. Miután a húsok így bepácolódtak, kezdhethetjük a sütést. Ha jó a parázsad, egy hűvillával vagy csipesszel helyezd el a szeleteket a rácson, pár perc után forgasd át. Ha szemre megfelelő az állaga, hát cseréld le a következő adagra.

Na, most azért van itt egy másik ötlet is, mivel nem mindenki szereti az erőteljes ízű átsütést. Ez esetben használhatunk alumínium sütőtálcákat, így jobban megőrizzük a húsból a szaftosságot. Figyelem, a sütés ugye erőteljes hőhatással jár, ami azért megviseli a szervezetet, s így munkavédelmi szempontból fontos a megfelelő hideg védőital bevétele. Erre a célra a legjobb bármely sörféle, jól behűtve. A húsok mellé kínálhatunk többféle körítést, erre most nem térnék ki, mivel én igazán a friss, ropogós kenyeret szeretem hozzá, de azért kell még némi zöldfélé is mint paprika, paradicsom, friss hagyma, sőt házi kovászos uborka, amit magad készítettél.

Ekkor már azt mondhatnánk, hogy pompás a menü, de egy régi jó ötlettel megpróbálnám fokozni. Az inyenceknek biztos tetszik majd. Kínai jellegű a szósz, ami gyorsan elkészíthető, és a falat húsokat igen kellemes belémártogatva elfogyasztani. Röviden: egy nagy kanál méz,

3 kanál ketchup, 2 kanál szójaszósz, s ízlés szerint sok őrölt erős paprika (de e nélkül is jó). Ezeket elkeverjük, s ebbe a sűrű szószba mártogatjuk a sült húsunkat. Az eredmény meglepő, alighanem rászokunk a jóra.

Ha kicsit hosszabb lettem, hát elnézést, de ebben a témakörben még sok mindenről lehetne írni, s természetesen otthon kipróbálni. Most ezekhez kívánok jó étvágyat a baráti társaságoknak.

Soós István, City 22

Barátaim, kollégáim – itt a nyár! A sokszor és sok helyen megénekelt áldott nap – megörült! Gyilkos sugaraival bombáz minket ezerral! Nem elég nekünk, hogy csak haladva lehet elviselni, még a fuvarok száma is erőteljesen csökken. Mindenki a Foci-EB-t nézi. Egyszer egy tanult kollégám azt mondta: – Bánat ellen egyél kását! – Hát, ha nem is kását, de egy igazi forró nyári napra való menü szeretnék megosztani veletek:

Hideg meggyelevel

Az előzőleg megmosott, kimagozott meggyet (lustábbak magostól is feltehetik főni, legfeljebb evéskor köpködik a magokat) hideg vízben négy – öt púpozott evőkanál cukorral, egy citrom levélvel és a hámozott héjával, fahéjjal, szegfűszeggel együtt felteszem főni. A forrástól számolva öt perc múlva behabarom. A nem gyakorlottaknak: két-három evőkanál lisztet egy deci vízben elkeverve, majd ehhez egy nagy pohár tejfölt adva, csomómentesre jól összekeverve a leveshez adom majd hagyom, hogy egyet rotytanyjon (még egyszer forrjon egy kicsit). Tejszínnel simábbá ízesítem, és ha szükséges, még cukrozom. Fogyózóknak – állítólag édesítő szerekkel és kefirrel is el lehet készíteni, de az nem az én világom, tehát megítélni sem tudom!

Jól lehűtve tálalom!

Hozzávalók: 1 kg meggy, 1 db citrom, 1 db egész, vagy egy kávéskanál őrölt fahéj, 5-8 szem szegfűszeg, 1 nagy tejföl, 2 deci főzőtejszín

Tortellini Emillio módra

Hozzávalók: 2 csomag 25 dkg-os tortellini (a nem szakavatottak: ez egy durumbúzából készített, gyűrű alakú, hússal töltött olasz száraztészta fajta), 4-5 evőkanál jó gríz liszt, (rétesliszt) 5 dkg sütővaj, 0,5 dl olívaolaj, 1 liter tej, 2 dl főző tejszín, 15 dkg sajt (én az ementáli jellegű félkemény sajtra esküszöm de trappista vagy óvári sajt is megfelelő), só, bors, ízlés szerint szerecsendió.

Elkészítés: A két csomag tortellinit közvetlenül a forrás előtt lévő főzővízbe teszem és a forrástól számítva 16-18 percig lecsendesített tűzhelyen főzöm. Ez alatt a lisztet a vaj és olívaolaj keverékén folyamatos kavarrással fehéredésig pirítom, majd a tejet lassan hozzá adagolva – folyton kavargatva, hogy ne csomósodjon – elkészítem a besamelt. Sózom, borsozom, egy csipet szerecsendióval ízesítem. Hozzáöntöm a tejszínt, és belekeverek kb. 10 dkg reszelt sajtot. A langyosra hűlt besamelből egy

közepes méretű tepsi aljára öntöm a harmadát, majd ráteszem a kifőtt, leszűrt tésztát. Fontos: a főtt olasz tésztát nem szabad leöblíteni! Miután a tésztagyűrűket elrendeztem a tepsiben, a maradék fűszeres besamelt ráöntöm, és a többi sajtot ráreszelve szép aranybarnára sütöm.

Jó étvágyat hozzá!

Emillio

Orjaleves

Hozzávalók: kb. 2 kg karaj, illetve tarjahunos csont.

A csontokat hideg vízben lemosom és felöntöm úgy, hogy bőven ellepje a főzővíz. Gázra teszem, sózom és felforralom. A forrásban lévő leves habját leszedem és kidobom. Ezután jön a fűszerezés. Teszek bele egy jó nagy fej tisztított vöröshagymát, 6-8 gerezd fokhagymát, egy félbevágott zöldpaprikát, két db hegyes, erőspaprikát, mert szeretem, ha egy kissé csípős. Szórok bele Vegetát, egy mokkáskanálynyi kurkumát. Ettől szép aranyárga lesz a leves (a kurkuma indiai száfrány, kiváló természetes színező). Teszek bele kb. 15 szem egész borsot, tárkonyt, őrölt szerecsendiót, kakukkfűvet, egy késhegynyi szurokfűvet és pici őrölt rozmaryngot. Takarékra téve a gázt, a forrástól számítva kb. egy órát főzöm, ameddig a húsok bő félpuhára főnek. Ezután jöhet a zöldségelés. Idénytől függően teszek bele sárgarépát, petrezselyemgyökeret, zeller gumót, egy fej karalábét, esetleg egy negyed kelkáposztát. Készre főzöm. A csontokat külön tálra szedem, lehet jóféle házi ecetes tormával cupákolni. A levesbe betétnak adhatunk bármilyen levestésztát.

Sült kacsacomb

Hozzávalók: 5-6 db hizottkacsa-comb. A combokat a hájas felső részen egy jó éles késsel hosszába és keresztbe bevagdalom. Besózom az egész combot, bedörzsölöm fokhagymakrémmel megszórom őrölt köménnyel és végül bedörzsölöm majoránnával. A kuktába beteszem a rácsot és belerakom a combokat. Megszórom sóval, Vegetával, öntök rá annyi vizet, hogy félig lepje, teszek mellé 1-2 felezett paprikát, 2-3 öszszevágott paradicsomot, 6-8 gerezd fokhagymát. Lezárom és kb. 50-60 percig párolom, illetve a combokról a zsírt leizzasztom. Ha már majdnem puha a comb, tepsibe rakom, a levét rászűröm és a sütőbe tolom. Közepesen meleg sütőben gyakran locsolom a combokat, persze ebben a nyári melegben magunkat is meglocsolhatjuk a sütés közben egy jó jeges fröccsel, vagy jóféle sörral, védőital gyanánt. Köretnek petrezselymes újbургonyát adok mellé, de meg lehet bolondítani egy pikáns hideg meggy mártással is. Utána pedig jólesik ebben a melegben egy száraz fröccs.

Egészségetekre!

Gyurisán Tamás, Főtaxi 891

Férfi: Mit szólnál egy gyors menethez?

Nő: Miben különbözne a szokásostól?

Férfi: Öt centivel hosszabbal király lehetnék...

Nő: Öt centivel rövidebbel pedig királynő.