

XVIII. évf. 6. sz.

2008.

Június

TARTALOM

| | |
|---|-----|
| A TFTSZ támogatja a maximált tarifa emelését | 4. |
| Elpattant egy „húr”... | 6. |
| Ford Focus | 9. |
| Meddig mehetek el? | 9. |
| Újraavasztották a City Taxi vezetését | 10. |
| Választék bővítés a Peugeot-nál | 15. |
| Mediterrán mustra | 16. |
| Pornóval udvarolt | 21. |
| Mazda CX7 | 22. |
| Milyen kocsi vegyek? | 23. |
| Tudod vagy tippelsz? | 24. |
| Mi az, amit még elnéznek a szélvédők mögött? | 25. |
| 10 éve történt | 26. |
| Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban | 26. |
| Újabb gumicsontot talált a hatóság | 27. |
| Zugkönyvelők | 31. |
| Renault-újdonságok | 34. |
| Kolduló taxis a Bartók Béla úton | 35. |
| Í10 – új belépő a Hyundai i világába | 37. |
| Találtunk egy verset | 38. |
| Morfondáriák | 39. |
| Fonák | 40. |
| Diszkomfort | 40. |
| Az új Renault Laguna 1.5 dCi | 43. |
| Álomutazás | 44. |
| 10 perc ingyenes várakozás a taxisoknak | 45. |
| Drosztháború vége! | 45. |

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Vigyázz, figyelnek!

ISMÉT A KÖZTERÜLETI KAMERÁKRÓL

Előző számainkban már többször foglalkoztunk az egyre szaporodó közterületi kamerák kérdésével, illetve azzal, hogy mire használja a hatóság.

Nos, véleményem szerint igen gyakran nem arra, ami felszerelésüknek elsődleges oka volt. Mármost hogy a bűnözés visszaszorítása, az autófeltörések és utcai lopások és rablások megakadályozása. Budapest nyolcadik kerületében, ahol évekkel ezelőtt elsőként alkalmazták ezt a módszert, valóban nagyszámú kevesebb autólopás történt, és a felderítési arány is mérhetően nőtt a kamerák használatának köszönhetően.

Azóta a főváros egyre több pontján találkozunk a „figyelő szemekkel”, és egyre több célra használják fel az általuk nyújtott információkat. Az a valaha felmerült kérdés, hogy adatvédelmi szempontból az arcképek ne legyenek felismerhetőek, már régen senkit sem érdekel. A technika fejlődésével egyre nagyobb felbontású képek készülhetnek, tisztán kivehető a személyek és a gépkocsik, rendszámmal együtt.

Nyilván ettől gyúlt világszerte valakinek a fejében, hogy ezeket a kiváló minőségű képeket és videókat közlekedési szabálysértések dokumentálására és az ezzel természetesen együttjáró büntetésekre is fel lehet használni. Az ötletet tett követte, ma már csak a taxis szakmában tucatjával látunk olyan szabálysértési feljelentést, ami a közterületi kamerák képein alapul.

Na de mi ezzel a baj? – kérdezhetnénk. Hiszen rendnek lenni kell, aki szabálytalan, azt büntessék meg. Ezzel az elvvel alapjában egyetérthetünk, ám három igen erős ellenérv azért létezik. Egyrészt senki sem szeret úgy közlekedni, élni, létezni a városban, hogy tudja, figyelő szemek követik, követhetik minden mozdulatát. (Egy kis kitérő: talán sokan emlékeznek rá, hogy amikor a londoni metróban történt robbantás egyik tettesét felismerték, a közterületi kamerák rögzített képeit időrendben visszafelé elemezve mindent megtudtak arról az emberről. Honnan érkezett, milyen járműveken ült, mikor és kivel találkozott stb.) Nem szeretjük tehát, ha minden lépésünket figyelő szemek követik, még akkor sem, ha esetleg teljesen szabályosak vagyunk is. És ide rögtön kapcsolódik a második ellenérv: ma Budapesten teljesen szabályosan közlekedni nem lehet. Nem csak néha, és nemcsak nagyrészt, hanem így kijelentő módban, és száz százalékban: nem lehet! Mindenki százával tudná sorolni a példákat a felesleges közlekedési tábláktól és útburkolati jelektől kezdve a más közlekedők által okozott akadályokig (kopasz, fuxos, tetkós, fekete béemvés másodiknak parkol vészvillogó-

val, te meg csak a záróvonalat átlépve tudod kikerülni, teherautó komótosan rakodik az utca közepén, tele a taxiállomás magánautókkal stb.), így a legnagyobb jóindulattal sem lehet teljesen szabályosan közlekedni. Főleg taxival, és máris elérkezünk a harmadik ellenérvhez: a taxi, az minőségileg más, mint az egyéb közlekedők. A taxinak fel kell vennie az utast, aztán ki is kell tennie valahogy. A taxi rendelésre megy, néha öt-tíz percet is várakozik a címen, a taxi ügyintéző, beszerez, vagy egyszerűen csak áll a droszton(?) fuvarra várva. Na most ezeket a dolgokat ritkán, vagy szinte soha nem tudja szabályosan megtenni. Az utas felvétele leintéskor – ha egyáltalán van még ilyen – általában főútvonalon, másodikként utcasarkon, járdán történő megállással valósul meg. A címre való várakozás meg droszt hiányában – vagy mert hülye helyen van – általában szintén ilyen szabálytalan helyeken, felüljárókon, sarkokon, zöldterületen, járdán, forgalom elől elzárt területen, meg még ki tudja, milyen „elvarázsolt” helyeken történik. A legrosszabb a helyzet azonban a címre történő érkezéskor. Néhány éve még – bár ha jobban belegondolok, van annak már 10-15 éve is... – csak-csak találtunk a járdá mellett szabad helyet, esetleg néhány métert sétálnia kellett az utasnak, ha nem pont a kapu előtt várta a taxi, de aránylag szabályosan lehetett eljárni. Ma már nem hiszem, hogy akad olyan utas a bővebben értett belterületen, akit szabályosan fel lehet venni. Megkockáztatom, hogy nem-hogy kevés, hanem egyáltalán nincs is a vá-

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendeltetéknek megfelelően):

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



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

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



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

rosnak olyan frekvenciánál pontja, ahol a taxi utasfelvétel céljából szabályosan megállhatna, megvárhatná utasát, vagy az autót bezárva felszólhatna, beszólhatna az utasért. Nincs tehát ilyen lehetőség már évek óta. A taxik ezrei folyamatosan szabálytalanságokat követnek el, mert egyébként képtelenek lennének végezni munkájukat. Egyébként ez az a probléma, ami rövidesen ráomlik erre a szakmára. Mégpedig elsősorban – és itt térünk át a címben jelzettekre – a közterületi kamerák miatt. Amíg ugyanis eddig a taxis megállhatott másodikként, sarkon, járdán stb., tehát szabálytalanul, és azt az esetleg a közelben lévő szerv is hallgatólagosan tudomásul vette, vagy mire szólt, addigra már meg is jött az utas, addig a közterületi kamera nem szelektál. Szabálytalan helyen áll a taxi, akár csak tíz másodpercre is, már készül a feljelentés. A legutóbbi „termés” a Ferenciek tere, a Frankel Leó utca, a Margit körút és a Károlyi Mihály utca környékéről érkezett. Ez utóbbi különösen frekvenciánál hely, hiszen nem egy elegáns irodaház és egyéb intézmény van a környéken. A szabályos megállási lehetőség pedig egyenlő a nullával. Ezért aztán a taxit az alul-

járó előtti buszmegállóba szokták kérni, és mire odaért, az utas lesétált. A taxi beáll a buszmegállóba, a már ott várakozó utas jelzi, hogy ő a megrendelő, majd beszáll, a taxi továbbhalad. Az egész lezajlik öt-hat másodperc alatt. Ennyit még az esetleg a megálló felé közeledő busz is „kibír”, illetve tolerál. Mi a helyzet azonban jelenleg? A taxi beáll a buszmegállóba, a kamera fotóz, az utas beszáll, a taxi továbbhalad, majd egy-két héten belül a vállalkozó kapja a büntetést. Na most ennyire jó fuvarok azért még ott sincsenek, hogy alkalmanként 10-20-50 ezer forint büntetést a taxis megkockáztasson. A másik ilyen helyszín (van még száz, ezeket csak példának hozom fel) a második kerületi Margit körút, annak is harmincas számai. Ide csak egy irányból lehet behajtani, megállási várakozási lehetőség nulla, viszont sok megrendelő van a környéken. Vagy a Frankel Leó úti ORFI, ahonnan még csak nem is sietnek az utasok a taxihoz, hanem botjukkal, járókeretükkel biccegnék felé. A jelen lévő rendőr esetleg megértő és elnéző, a kamera azonban nem. Folytathatnám még a sort a végtelenségig, de felesleges; az érintett taxisok tudják, hogy miről

beszélék. Ám ez a probléma nemcsak, sőt nem elsősorban a taxis problémája, sokkal inkább a taxitársaságoké. Ez nem egy közlekedéstechnikai, hanem egy taxis szakmai – sür-

Nemrég már írtunk róla, de témájánál fogva ide kapcsolódik, hogy mit tudhat még, mire is jó a közterületi kamera:

- Arra, amire kitalálták: a bűnözés visszaszorítására, a lopások, rablások, betörések, erőszakos cselekmények megakadályozására, az elkövetők könnyebb elfogására.
- A forgalom figyelésére, esetleges beavatkozásra (bár erre vannak néhol külön e célra felszerelt kamerák is).
- A közlekedési szabálytalanságok kiszűrésére, retorziokra.
- Központi adatbázishoz csatlakoztatva loptott autók kiszűrésére.
- Szintén központi adatbázis segítségével műszaki vizsga érvényességének ellenőrzésére.

2006 decemberében jelentték be hivatalosan, hogy megalakult a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ). A megválasztott elnökkel, Surányi Attilával ez alkalomból készült riport a Taxisok Világa 2007. januári számában jelent meg. Ahogy akkor elhangzott, a szövetség hangsúlyozottan munkaadói oldalon képviseli a taxis érdekeket. Am abból adódóan, hogy ebben a szakmában a vállalkozó taxisok érdekei nagyon sok ponton azonosak a TFTSZ-tag cégekével, számos olyan feladatot is maguk elé tűztek, melyeket a korábbi, „taxisokat képviselő” érdekképviseletek eddig nem tudtak megoldani. A főbb célkitűzéseket az Alapszabályban is rögzítették. 2008 májusában, a tisztújításkor, a TFTSZ tagsága újraválasztotta Surányi Attilát, akít az elmúlt időszak mellett a jövő terveiről is kérdeztünk.

Újraválasztották a korábbi elnököket

A TFTSZ TÁMOGATJA A

• **A TFTSZ-t a fővárosi taxitársaságok nagyon komoly célkitűzésekkel alapították meg. Mit sikerült ezek közül elintéznii az elmúlt másfél év alatt, és mi az, ami még várat magára?**

• Mint induló szövetség, nagyon lelkesen összeszedtünk tucatnyi megoldandó kérdést. Ezekből aztán az élet lefaragott egy keveset. Jó néhány elképzelésünk megvalósítása folyamatban van, és van-

nak pontok, melyeket már sikerrel megoldottunk.

• **Nézzük ezeket kicsit részletesebben.**

• Az egyik legfontosabb célként az új - a TFTSZ-en belül egységesen alkalmazandó - Etikai Kódex elkészítését tűztük magunk elé, ami már 90%-ban elkészült. A kollégák dolgoztak egy jó fél évet ezen az egyszerűnek tűnő feladaton, melyről menet közben derült ki, számos buktatót rejt magában. Ezeket előbb túl kellett jutni ahhoz, hogy szövetségi szinten tudjuk használni a kódexet. Ma már örömmel mondhatom, hogy hamarosan kész lesz. Terveztük, hogy a járműbeszerzések mellett a nagyobb volumenű, minden céget érintő beszerzések-nél kihasználjuk a közös beszer-

zések-ből adódó üzleti előnyöket. Vagyis azt, hogy a nagyobb megrendelt darabszámhoz komolyabb árkedvezmény társul. Így például a POS terminálok vásárlásánál összekötöttük a vevőket az eladókkal. Habár ez esetben nem a TFTSZ írta ki a pályázatot, de a lebonyolításban szövetségként benne voltunk. Ez is komoly eredmény, mert van olyan tagvállalatunk, melynek minden autójában már ott van a terminál, vannak olyanok, melyek megrendelték és a többieknek is adott erre a lehetőség. A csendes és félcsendes címkiadás ezeken a készülékeken keresztül működhet majd. A szükséges szoftvert két cégnél tesztelik, náluk a félcsendes címkiadás már bevezetés előtt van.

• **Beszéltünk az alakuláskor arról is, hogy a szakma lassan, de biztosan előregszik. Vagyis nincs elegendő számú fiatal, kezdő taxis, akire a jövő épülhetne. A TFTSZ célkitűzései között e problémakör megfelelő kezelése is szerepelt.**

• Valóban, bár az már az induláskor látszott, hogy ez nem olyan egyszerű kérdés. Ennyi idő alatt komolyan lépni ez ügyben nem lehetett, ám a napirendről nincs levéve ez sem. Nagyon fon-

tosnak tartom, hogy a TFTSZ keretein belül 2008-ban a közös képzést elindítsuk. A 6x6 Taxinak megvan az engedélye az oktatásra, így akár a mi égiszünk alatt bele tudunk kezdeni a fiatalok toborzásába.

• **Megfogalmazódtott, hogy a TFTSZ nyitott szervezetként várja a budapesti és a vidéki taxicégeket is sorába. Bővíült a létszám az elmúlt másfél év alatt?**

• Hogyne! Az MB Elit Luxury Taxi belépett a szövetségbe, és ma már teljes értékű tagunk. A (sárga-fekete) Rádió Taxi a napokban adja be a felvételi kérelmét, melyet a vezetőség bírál majd el. Nagyon szeretném, ha még 2008-ban vidéki taxitársaságokkal is szaporodnánk. Ők esetleges felvételi kérelmükkel nyitott kapukat döngetnének, szívesen látnánk őket.

• **Ha már itt tartunk: arról is volt szó, hogy a TFTSZ – mint munkaadói szövetség – csatlakoz-**



Havi aforizma

Ne higgy el semmit, bárhol is láttad, bárhol is olvastad, bárki is mondta – míg az értelem és józan eszed tiltakozik ellene.

gösen megoldandó - kérdés. Ugyanis - mint fentebb írtam - a közterületi kamerák rohamos szaporodásával és a büntetések gyakoriságának és összegének emelkedésével ez a

- Zöldkártya érvényességének ellenőrzésére.

E három utóbbi jelenleg még nem működik, de a rendszer alkalmas vagy alkalmasná tehető rá. A gépkocsi rendszáma alapján beazonosítja az autót, ellenőrzi, nem áll-e körözés alatt, vizsgálja, hogy az adott rendszámhoz valóban az a típus és szín tartozik, amit lát, valamint kontrollálhatja a műszaki vizsga és a zöldkártya érvényességét is. A gyanútlan - és kissé hanyag - állampolgár pedig meglepődve veheti tudomásul, hogy postaládájában büntető határozat lapul - annak ellenére hogy hosszú ideje nem ellenőrizték a közúton -, mert lejárt autójának műszakija vagy zöldkártyája. Bizony, a Nagy Testvér egyre inkább figyel...

probléma hamarosan ráomlik a szakmára. Hogy miért? Egyrészt azért, mert a taxi vezetője nem tudja magát megvédeni a büntetésektől. Nem tud fellebbezni, hiszen a szó szigorú értelmében *valóban* szabálytalan volt. Nem tud mit tenni, fizet. Ám hamarosan nem fogja felvenni azokat a címekeket, ahol őt megbüntették. Sőt, mások sem fogják felvenni, mert a taxis csatornákon pillanatok alatt elterjed a hír. Akkor aztán a cégvezetés gondolkodhat, hogy tartsa meg a néha igen komoly, havi több millió forintért fuvarozó megrendelőjét.

A megoldás: ... na ide mindenki képzeljen sok sok üres sort. Ugyanis megoldás a jelen helyzetben a jelenlegi szabályozást tekintve egyszerűen nincs. Nem javasolhatunk olyat, amivel e fenti problémahalmaz kezelhető lenne. Jelen pillanatban még elfogadható rendeltetváltoztatást sem tudok elképzelni, hiszen mi lenne abban? A taxis szabálytalanul is várakozhat? Vagy mindenhol ki kell hagyni néhány parkolóhelyet, hátha rendelnek oda egy taxit? Vagy mi lehetne egy ilyen szabályozásban?

Vannak olyan hivatalok, akiknek ebben szerepük lehet. Elsősorban a fővárosra, a Főpol-

gármesteri Hivatalra gondolok, ahol néhány taxis rendeletet már sikerült ügyesen tető alá hozni. Például azt, hogy mennyi lehet a tarifa a következő tíz évben, vagy hogy mennyit kell fizetni a sokszor használhatatlan drosztokért. Nosza, tessék ezt is megoldani! Vagy ott van szakmai felügyeletünk, a Közlekedési Minisztérium (ebben a nagy kavarásban nem is tudom: van egyáltalán ilyen...?). A közlekedéssel foglalkozó szakhatóság a közlekedéssel kapcsolatban szabályoz. Szabályozza hát azt is, hogy egy egész szakmának ne kelljen minden áldott nap attól rettegnie, hogy hol és mennyire büntetik meg. Fogják egymást kézen a hatóságok és menjenek el külföldre, szerezzenek tapasztalatokat. Hogy oldják meg ezt a kérdést a szintén zsúfoltsággal küzdő Bécsben? Vagy Prágában? Esetleg Londonban, Párizsban, Brüsszelben? Hátha vannak ott jó ötletek!

Addig is azt javaslom a hatóságoknak (amelyek nyilván egyáltalán nem kíváncsiak rá), hogy ezt a kamerás szabálysértési büntetést jobban gondolják át. Ugyanis nem biztos hogy minden pont úgy van a helyszínen, ahogy az a képernyőkön látszik... **-oli-**

MAXIMÁLT TARIFA EMELÉSÉT

kozik a Magyar Gyáriparosok Országos Szövetségéhez (MGYOSZ). Megtörtént?

• Sajnos ez egyelőre nem sikerült. Lehet, hogy csak levelezési probléma volt az oka, minden-

földi taxis cégekkel, szövetségekkel is.

• Ebben nagyon komoly eredményeket értünk el. A TFTSZ képviselői részt vettek a nyugat- és kelet-európai taxitársaságok, ill.

latokat a TFTSZ teljes mellszélességgel képviselte. Ennek a kapcsolatrendszernek erősítéseként a tavaly megrendezett **25 éves magántaxi** ünnepségre a bécsi kollégákat is meghívtuk, akik ez alkalomból nagyon érdekes előadást tartottak a megjelenteknek.

• **A 25 éves ünnepség pazarul sikerült. Aki megjelent, kivétel nélkül nagyon jól érezte magát.**

• Örülök a dicséretnek, nem tagadom, jólesik ennyi idő után is. Ezt minden rendező cég és kolléga nevében mondhatom. Nagyon büszke vagyok erre a napra, mert néhány hónappal a szövetség megalakulását követően, valóban méltó rendezvényt sikerült megemlékezni önmagunkról, a szakmáról, azokról a kollégákról, akik elindították a magántaxit.

• **Amikor a TFTSZ megalakult, az egyik fő csapásirány a repülőtéri helyzet rendezése volt. Akkor a kiírt és elbíralt tenderrel kapcsolatban számos ellenvélemény látott napvilágot, ám mára ezek idejélműltnek látszanak. Viszont a kollégák helyzete nem sokat javult. Nincs WC, kulturált parkolóhely, és bizony időnként zaklatják is őket.**

• Sajnos e téren csekély eredményeket sikerült csak elérnünk, holott rengeteget dolgoztunk vele. Az utolsó két-három hónapban nemegyszer voltak kint képviselőink „terepszemlén”. Tapasztalataik szerint a „rendelt taxi” táblánál valamivel jobb volt a helyzet, mint korábban. Visszatérve az eredeti kérdésre, valamilyen párbeszéd elindult a reptér és a TFTSZ között ami úgy érzem, mindenképpen pozitív. A következő hosszabb időszakban átépítés lesz a reptéren, gondolom, ez felvetethet újabb problémákat, valószínű nagyon nehéz lesz parkolni. Mi próbáljuk a kérdést tárgyalásos úton rendezni, amiben - őszintén remélem - talán partner lesz az üzemeltető is.

• **Sajnos ennek az évnek nega-**

Egy öregember üldögél egy padon, odaül mellé egy menyő punkcsávó, a szívárvány színeiben játszó hajjal. Az öreg csak bámul rá hosszasan. Végül a punk nem bírja tovább cérnával és megkérdezi:

- Mi van tata, még soha nem csinált semmi vadat életében?

Mire az öreg:

- Dehogynem, fiam, egyszer kegyetlenül berúgtam és megkefélttem egy papagájt. Azon gondolkodtam nem vagy-e a fiam...



Surányi Attila: -A taxitársaságok telefonos tarifáikkal már a nyáron megközelíthetik a 2000-ben meghatározott tarifamaximumot

esetre e kérdésben nem sikerült elképzeléseinket megvalósítani.

• **Terveztétek, hogy a szakmai kérdések megoldása érdekében felveszitek a kapcsolatot kül-**

szövetségek kétnapos konferenciáján Bécsben. Ez egyben teret adott a szakmai továbbképzésnek, a véleménycserének is. A konferencián a magyar taxivál-

tív szencziója az üzemanyagok árának ugrásszerű növekedése. Európa számos országában a fuvarozók tüntetnek, tiltakoznak, féltik vállalkozásukat. Mit tesz a TFTSZ ebben a helyzetben?

• Vállalkozóink helyzete a korábbiakhoz képest lényegesen rosszabb lett. Az adó- és járulékelmések, az egyre gyakoribb üzemanyagár-emelések miatt egyre nehezebben tudnak nyereséget termelni. Ezt mi is látjuk, ám a labda nem a mi térfelünkön van. Szeretne minden tagvállalat árat emelni, ám nem nagyon tud, mert az alapdíjak tekintetében már hosszú ideje egyfajta kvázi fix árat kell alkalmaznunk a fővárosban. Hasonló a helyzet az utcai, vagy másképp mondva a leintéses tarifáknál is, ahol már nem is érvényesülhet a fogyasztókért vívott harc, mert a tarifákat befagyasztotta a főváros a 8 évvel ezelőtti szinten. Mint az e lapban olvasható volt, a TFTSZ elkészített egy komoly javaslatot a maximált ár emelése,

amit megfelelő számításokkal is alátámasztottunk. Azonban a politikusok ezt a közgyűlésen szakszerűtlennek mondták és az emelésre tett javaslatunkat – mint politikailag vállalhatatlan lépést – egyszerűen lesöpörték az asztalról. Természetesen nem adjuk fel, mert a helyzet egyre tarthatatlanabb. Szeretnénk újból a közgyűlés elé vinni a javaslatunkat, ám erre már valószínűleg csak az ősszel kerülhet sor, mert a Fővárosi Közgyűlés nyári szünetet tart.

• A tarifa mértékét illetően van egységes elképzelés? Korábban eltérés volt a tagok javaslatai között, főleg az alapdíjat illetően...

• A TFTSZ különféle társaságokból tevődik össze, ezért nálunk is vannak viták. Nem egy társaság a jövőben a fix tarifát tartaná ideálisnak, mások viszont a maximált tarifát emelnék, illetve annak szerkezetén változtatnának. Korábbi – elutasított – javaslatunk a maximált tarifa emelésére volt be-

adva. Ma úgy látszik, hogy ugyanazt az anyagot adjuk be ismét, amit korábban. Ez megalapozott volt, a kamara és különböző gazdasági szakértők javaslatait, számításait is figyelembe vettük benne. Azonban azzal a kiegészítéssel látjuk majd el, hogy ennek elutasítása már piac- és versenykorlátozó lépés lehet a Fővárosi Közgyűlés részéről. Ugyanis az üzemanyagárak emelése miatt valószínűleg még a nyár elején bekövetkező taxiár-emelések következtében a társaságok már a telefonos tarifáikkal is elérik, vagy nagyon megközelítik majd a lehetséges maximumot. Miután ezt meghaladni semmilyen tarifaelemben sem tudjuk, szó sem lehet árkartellról! Sőt, a tarifák befagyasztása a piaci törvények ellen hat, korlátozza a megrendelőkért folyó versenyt, ami ellen eddig a Gazdasági Versenyhivatal is erőteljesen fellépett. Reméljük, hogy a kérdés tárgyalásánál ezért mellénk állnak majd. Tehát bízom benne, hogy ősszel biztosan tárgyalja majd a közgyűlés a maximált taxitarifát szabályozó rendelet módosítására vonatkozó javaslatunkat. Mi mellszellességgel kiállunk a 2000-es áráktól való elmozdulás mellett. A jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben ez az egyik legfontosabb feladatunk. Vállalkozóinknak mindenképpen kedvezőbb tarifaszervezést és magasabb továbbítási díjat szeretnénk kiharcolni.

• Az utóbbi hónapokban több olyan írást is közöl-

tünk, melyekben kollégák írták le, mi mindent is kell elintézni egy autócserével kapcsolatban, az mennyi utána-járást és pénzt igényel. Amióta a kötelező kamarai tagság megszűnt, kilátás sincs az adminisztrációs terhek csökkentésére, az ügyintézés egyszerűsítésére. Nem segíthetne ebben a TFTSZ?

• A kérdéssel nyitott kapukat döngöztél! Ugyanis ez szerintünk is rémálom. Ebben a kérdésben is voltak már „tapogatózó” lépéseink. A probléma megoldása azonban összetett feladat. Itt a minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az APEH, a Taxiállomás Kht. és még sok más hivatal vezetőjét kell meggyőzni arról, hogy ezt lehet lényegesen egyszerűbben is intézni. Abban nem nagyon reménykedem, hogy olcsóbban is képesek lennének mindezt megoldani, mert a bevételekről nem valószínű, hogy lemondanak. Ám talán a kevesebb szaladgálás, az egy helyben történő ügyintézés nem ördögölt való ötlet. Szerintünk. Mindenestre az biztató, hogy Kondorosi kormánybiztos úrtól a közlekedéssel kapcsolatos párbeszédre kaptunk már meghívást. Ez pedig azt mutatja, hogy a TFTSZ-t komoly partnerekként kezelik. Miután megalkulásunkkor a lobby-tevékenység felerősítését is célul tűztük ki, a taxis ügyintézés egyszerűsítése ezen az úton elérhetőnek látszik.

• Köszönöm a tájékoztatást! - kó-

Szabálytalan parkolásért szitává lótték

ElPATTANT EGY „HÚR” ...

Szabálytalan parkolásért kezdett intézkedést a kolumbiai rendőr az egyik taxissal szemben, majd szó szót követett, mire a rendőr elővette fegyverét, és a tárat beleengedte az értetlenkedő fuvarozóba.

Dél-Amerikában az emberi életnek némely országban nincs nagy értéke, a legutóbbi eset azonban egyrészt meglepte a kolumbiaiakat, másrészt az égiek gondoskodásnak tudják be a végkifejletet. Az történt ugyanis, hogy a 35 éves *Elbert Acosta* taxijával tilosban parkolt. Ezt észrevette egy rendőr és felszólította a szabálytalankodót, hogy távozzon az autójával együtt. A sofőr nem igazán értett egyet a vele szemben eljáró rendőrrel, majd amikor az meg akarta bírságotolni, igen csak heves szóváltás alakult ki a két férfi között. Az egyenruhás rendőrnél – feltehetően elpattant egy „húr” –, mert a vitát lezárandó, egyéb érv híján, elővette szolgálati fegyverét és kitérte a taxisba.

Nyílt nappal, az utcán többen döbbenetesen szemlélték a rendőri intézkedést, majd mentőt hívtak a több sebből vérző taxishoz, akit azonnal kórházba szállítottak.

Az első meglepetés magukat az orvosokat érte, amikor megtudták, hogy az áldozat úgy tudott velük beszélni, hogy az egyik lövedék a szívért fúrta át, míg a másik a máján ütött lukat. Egyéb esetben bármelyik sérülés végzetes szokott lenni, és a helyszínen halálhoz vezet. Jelen esetben *Elber Acosta* még a műtőasztalon is méltatlankodott a szabálytalan parkolás miatt eljáró rendőrön, miközben az orvosok nyugtatgatták, majd a műtérhez elaltatták.

Az operációk sikerrel jártak, így a taxis, ha lassan is, de felépülhet a szabálysértési intézkedés hatása és következménye alól. Arról, hogy a kontrollját veszített rendőrrel szemben az eljárás milyen eredménnyel zárult, nem szól a tudósítás. Egy azonban bizonyos: Kolumbiában nem célszerű az intézkedő rendőrrel vitatkozni, még ha oly csekély dologról is van szó, mint a parkolás.

Cash

– Miért vagy olyan gondterhelt?

– Van egy halálos viccem.

– Mondd!

– De mondom, hogy halálos! Akinek eddig elmondtam, mind meghalt.

– Ugyan, ez egy marhaság! Mondd csak nyugodtan!

Elmondja, erre a másik felröhög és meghal. Egy járóló kérde, mi történt?

– Elmondtam neki egy viccet.

– Ilyesmitől nem halnak meg.

– De ettől igen.

– Na mondja el.

– Nem lehet, látja mi történt.

– Mondja csak!

Elmondja, a másik felröhög és meghal. Odaér egy rendőr. Kérde, mi volt. A pofa mondja a halálos vicc sztorit.

Rendőr:

– Én ezt nem hiszem.

– De így van.

– Na mondja el.

– Nem lehet, látja, már többen meghaltak.

– Mondja csak!

Elmondja, mire a rendőr:

– Na és?

Ez szilveszter este volt. Két hét múlva a rendőr felröhögött és meghalt...

A mozgásban lévő energia

FORD FOCUS

Az alaposan megújult külső még vonzóbbá varázsolta az egyébként is népszerű Focusot. Az újjászületett első lámpatestek, a határozottabb megjelenésű tükrök, az újratervezett hátsó rész, a megszépült lökhárítók és a sportos felnik megannyi szemet gyönyörködtető változás, mely erőteljesen hozzájárult a hazai Ford-eladások jelentős emelkedéséhez.

Az 5 ajtós Focus inkább a sportosabb autózást kedvelők körében népszerű, a családok a négyajtós, vagy a combi változatot választják inkább.

Ami a Focus-ba épített technológiát illeti, ennél a kategóriánál meglepően nagy a választható kiegészítések listája. Az ilyen extrák közül nézzünk most néhányat.

A jármű alapvető funkcióit beszédvezérléssel is irányíthatjuk. Beállíthatjuk menet közben hangvezérléssel a fűtést, a hűtést, de válthatunk rádiócsatornát, esetleg a navigációt is kezelhetjük. A Bluetooth telefonkihangsító rendszer segítségével könnyen telefonálha-

tunk kezünk használata nélkül. Ennek egyetlen feltétele, hogy ezt a funkciót saját telefonunk is támogassa.

A keréknyomás-érzékelő rend-



az autó indul... Választható a Focus-hoz 5"-os, illetve 7"-os navigációs képernyő is.

Az adaptív fényszórók kanyarodáskor követik a kormánykerék szögét és sebességét, így együtt fordulnak az autó orrával. Ez a kiegészítő is

egyre népszerűbb, ám a kanyarkövető világítás eddig csak a magasabb kategóriákban volt elérhető. Most már a Focus-vásárlóknak is van rá lehetőségük...

Az esőérzékelő rendszer a parkolást segítő szenzorok, a könnyebb tankolást biztosító – kupak nélküli – üzemanyag-beöntő szintén része lehet a megújult Focus felszerelésének, ha a vevő és a pénztárcája is úgy akarja...

szer a biztonságos autózás ma már egyre nélkülözhetetlenebb kelléke. Egyes uniós elképzelések szerint hamarosan e nélkül már nem is szabad majd autót gyártani.

A kulcs nélküli ajtónyitó rendszer és az indítógomb járműbejutást könnyíti meg. Elég, ha nálunk van a kártya, az ajtó nyílik,

Adóhatárok

Meddig mehetek el?

2008-tól egyes adónemek adómentes határai emelkedtek, mások szinten maradtak (érdekes módon viszont sehol sem csökkentek), így most nagy a zűrzavar a fejekben. Szükségessé vált tisztázni, helyére tenni ezeket a dolgokat, számadatokat.

ÁFA – 5 millió

2008 január 1-jétől az alanyi áfa mentesség határa négymillióról ötmillióra emelkedett. Amíg tehát a taxis vállalkozó éves összes bevétele nem éri el az ötmillió forintot, általános forgalmi adót fizetnie nem kell. Ha átlépi az ötmillió forintos határt, akkor az áfa-határ átlépésének évében az ötmillió forint feletti bevételre, a következő évben, években pedig teljes bevételére áfát kell fizetnie. Az áfa mértéke húsz százalék.

Átányadó – 8 millió

Az átányadózás választhatóságának határa évi nyolcmillió forint a mi szakmánkban. Mivel ezt az összeget egyetlen taxis sem éri el (tudomásom szerint), kijelenthetjük, hogy az átányadózás választhatósága a taxis szakmában egyetemleges (feltéve ha további feltételek is teljesülnek, például a vállalkozó főállású, vagy nyugdíjas, és vállalkozási igazolványába más tevékenység nincs bejegyezve). Az átányadó adókulcsa megegyezik a normál adó táblával, tehát 1 700 000 Ft jövedelemig 18, e felett 36 százalék. (Jövedelemtől beszélünk nem bevételről! 1 700 000 forint átányadós jövedelemhez 8 és fél millió forint bevétel szükséges...) Ha egy vállalkozó átányadó, de túllépi az ötmillió forintos alanyi áfa-mentességi határt, akkor átányadóra való jogosultsága nem szűnik meg, csak bevételéből általános forgalmi adót, röviden áfát kell fizetnie, a fentebb említett szabály alapján

Minimálbér – 69 ezer

A minimálbér mértéke havonta 69 000 Ft 2008-ban. Egy általányadózó főállású taxis – hacsak másképp nem nyilatkozik – mindaddig minimálbéresnek minősül járulékfizetésének szempontjából, míg el nem éri a 4 122 500 forint bevételt. (Hiszen a bevétel 20%-a a jövedelem, tehát a jövedelem ötszöröse a bevétel, és a 2008. januári járulékoknál még 65 500 Ft-tal kellett számolni. $11 \times 69\,000 + 1 \times 65\,500 = 824\,500$, ennek ötszöröse a 4 122 500 Ft.) Tehát e négymilliónál kicsit több bevételig csak az adó emelkedik, a járulékok nem! A különadót is beszámítva például ha valaki hárommillió forint helyett négymillió bevételt ér el egy évben, akkor éves adója 44 000 forinttal, havi 3667 forinttal emelkedik, járulékainak összege viszont változatlan marad.

Iparüzési adó – 700 ezer

Iparüzési adót Budapesten 700 000 forint korrigált nettó árbevételig nem kell fizetni. A korrigált nettó árbevétel számítása tételes adózóknál a bevétel, mínusz anyagköltség és alvállalkozói teljesítés. Átányadózóknál az szja alap 1,2-vel felszorozott összege. Ahhoz, hogy ez hétszáz ezer alatt maradjon, az szja alap nem lehet több 583 333 Ft-nál, mert ennek 1,2-szerese 699 999 Ft. Átányadós taxis tehát az 583 333 Ft ötszöröseig terjedő, vagyis 2 916 660 forint bevételig nem fizet iparüzési adót Budapesten. Ha azonban bevétele ennél több, akár csak tíz forinttal, akkor már a teljes összeg után meg kell fizetnie az adót, például 2 916 670 forintnál 14 000 Ft-ot.

Két barát sétálgat az erdőben:
 – Látod azt a hatalmas fát? Képzeld, tavaly két perc alatt felmástrom a tetjére.
 – Ne mondd! És látta valaki?
 – Aha, egy medve...

Május közepén – szokatlanul magas részvétel mellett – vezetőségválasztással egybekötött közgyűlést tartott a City Taxi Szövetkezet. A tisztújító rendezvényen lezárták az előző pénzügyi évet, számot vetettek az eltelt három évvel, és megvitatották a következő időszak terveit is. Minderről az újraválasztott elnököt, Tamás Miklóst kérdeztük.

• Engedd meg, hogy olvasóink nevében is gratuláljunk a szövetkezet vezetésének a sikerhez! Milyen szavazati aránnyal sikerült újra elnyernetek a tagság bizalmát?

• A gratulációt mindannyiunk nevében köszönöm! A tagság a májusi közgyűlésen lehetőséget adott arra, hogy a vezetőség a korábbi felállásban tovább folytathassa munkáját. Ahogy azt a bevezetődben említetted, a közgyűlésen – az előző évek, évtizedek hasonló gyűléseit figyelembe véve – szokatlanul magas volt a megjelent tagok létszáma. A nap folyamán 246 fő regisztrált, bár a végére azért ennyire nem maradtunk. Kettőnknek járt le a mandátumunk a vezetőségben, az első körben Szőnyi Tibor barátommal ketten kaptunk erre a posztra jelölést. Majdnem 200 tulajdonos a jelenlegi felállásra szavazott.

• Úgy hallottam, 165-ből 165-en végül is rád szavaztak.

• A második körben, amikor az elnökválasztás volt, két vezetőtársam már nem indult az elnöki pozícióért. Így gyakorlatilag a jelenlévő tagság 100%-a, ez akkor

A sikertörténet folytatódhat

Újraválasztották a

165 leadott szavazat volt, rám szavazott.

• A City Taxi fennállásának elmúlt 25 éve alatt ennyire egyértelmű kiállítás a vezetőség mellett talán sosem volt. Mi az, ami mégis változott?

• Amennyiben személyi változásra gondolsz, úgy semmi. Szőnyi Tibort és a Felügyelő Bizottság egy tagját, Csepregi Tamást, szintén megerősítette pozíciójában a közgyűlés, méghozzá az enyémhez hasonló elfogadottsággal. Tehát egyszerűen szólva: minden maradt a régi. Az elfogadottságunk talán annak köszönhető, hogy a jelenlévő és szavazó tagság a voksával elismerte és értékelt az eltelt három évet. Visszaigazolást kaptunk, hogy jó úton járunk, a tulajdonostársak értékelik a fejlődésünket és fejlesztéseinket. Ekkora méretű támogatottságra magam sem számítottam. Nagyon jóleső érzés és egyben rendkívül megtisztelő ez a bizalom.

• Úgy gondolom, a City Taxi piacvezető szerepét Magyarországon ma nem kérdőjelezi meg senki. A közösség tulajdonában lévő szövetkezet nagyon sok fővárosi taxisnak az elérhetetlen Kánaánt jelenti. Az egy főre jutó címek számában és minőségében sem sok versenytársatok van a taxipiacon. Számos dologban úttörők voltatok és vagytok jelenleg is. Az on-line működő bankkártyalehúzóról, vagy a fejtámlába épített

utastájékoztatóról e lapban is megjelentek híradások. Milyen tervekkel vágtok neki a közeljövőnek, illetve milyen elképzeléseitek vannak hosszabb távra?

• Az elmúlt évek eredményeire nagyon büszkék vagyunk! Azt viszont minden esetben hangsúlyozzuk, hogy a jelenlegi helyzetünket a közösség egésze alapozta meg, a mindenkori tagsággal és a korábbi vezetőkkel együtt. Ezt a 25 éves ünnepségünkön is elmondtam. De térjünk át a jövőre: az éves szemle a június 16-i héten kezdődik és 3 napig tart. Ami azért érdekes, mert ennek keretében hangoljuk át a helyszínen – a frekvenciagazdálkodás utasításainak megfelelően – az URH-rádióinkat. Megpróbáljuk a kollégák idejét, a lehető legkevesebbet rabolni, így három szelő dolgozik majd ezen idő alatt. Az átállítást nem mi találtuk ki, ezt kötelező az idén július 1-ig elvégezni, különben büntetésre számíthatunk a hatóságtól. Viszsa kell adnunk az egyik korábbi sávunkat, ám helyette kapunk egy új kiosztást. A problémamentes lebonyolításra ragyogóan alkalmas a szemle, ahol a kocsik ellenőrzésén kívül a taxikba kihelyezett POS termináljaink szoftverfrissítését szintén elvégezzük. Ez azért fontos, mert így a terminálok már műszaki fejlesztésükben is alkalmasak lesznek arra, hogy az E-csekkes rendszert bevezethessük a félcsendes címkiadás mellett.

• Mit jelent az E-csekkes rendszer?

• A jelenlegi – papír alapú – csekkes rendszerünket fogjuk egy plasztik alapú, chip-kártyás rend-



szere felcserélni. Megrendelőink, partnereink olyan kártyákat kapnak a jövőben, melyeken szerepelnek a cég adatai, az utalási számok, és az égvilágon minden szükséges adat. Szándékaink szerint az új megoldás megszünteti a letiltott csekkekkel való vissza-

Kedves ügyfeleink!

Felhívjuk figyelmüket, hogy a bankunk 2008. május 1-jén üzembe helyezte az első, autóból kezelhető bankautomatáját. Ügyfeleinknek ezáltal lehetősége van készpénzfelvételre anélkül, hogy a kocsiból kiszállnának. Hogy ennek a berendezésnek minden előnyét kihasználhassák, kérjük az alábbi kezelési utasítás figyelembevételét:

FÉRFI ÜGYFELEK

1. Vezessen az automatához.
2. Nyissa ki az oldalablakot.
3. Helyezze be a hitelkártyát, és adja meg a PIN-kódját.
4. Adja meg a kívánt összeget.

5. Vegye el a pénzt, a hitelkártyát és a számlát.

6. Húzza fel az ablakot és hajtson tovább...

NŐI ÜGYFELEK

1. Vezessen az automatához.
2. Indítsa újból a lefulladt motort.
3. Menjen hátrafelé, míg az automata közelébe ér.
4. Nyissa ki az oldalablakot.
5. Vegye elő a táskáját és ürítse ki az utasülésre, majd keresse meg a hitelkártyáját.
6. Keresse meg a piperetáskáját és ellenőrizze a sminkjét a visszapillantó tükrökben.

7. Próbálja meg a hitelkártyát az automatába betenni.

8. Nyissa ki a kocsija ajtaját, és menjen oda gyalog, ha túl messze állt.

9. Helyezze be a hitelkártyát.

10. Vegye ki a hitelkártyát és helyezze be fordítva.

11. Vegye elő a kézitáskáját és keresse meg a noteszét, aminek az első oldalára felírta a PIN-kódját.

12. Adja be a PIN-kódot.

13. Nyomja meg a törlés-gombot és adja be a helyes PIN-kódot.

14. Adja meg a kívánt összeget.

15. Ennyi pénz nincs a kártyáján. Javítson.

16. Vegye el a készpénzt és a számlát.

City Taxi vezetését

éléseket és biztonságosabb, naprakész lesz könyvelésünk.

• **A chip-kártyára felvitt adat-tartalmat a City Taxi határozza meg?**

chip-kártyán elhelyezett információ, vagyis az gyakorlatilag addig használható, míg el nem fogy róla a pénz. Vagyis nem hitelkártya.

elszámolást.

• **Ad nyugtát a taxis részére a terminál? Ha esetleg elszámolási gond adódna, ez jól jöhet...**

• A terminál 2 bizonylatot nyomtat. Az utasunk, illetve a taxisunk is el tud rakni egy-egy példányt későbbi felszámolás esetére, ha igazolni kell a teljesítést. Ha nem érkezne meg a pénz a taxis kolléga számlájára, akkor egy ilyen eset az egész eddigi fejlesztésünket kockáztatná! Ennek biztonságosan kell működnie, mint ahogyan a bankkártya-elfogadás is működik szerte a világon. Talán inkább az jelenthet apróbb nehézséget, hogy a taxis számlájára nem azonnal utalunk. Azért, mert előbb a leutazott összeg a banknál is, nálunk is feldolgozásra kerül. Nem lehet minden tételt azonnal feldolgozni, ezt a bankok sem vállalják.

• **Mi történik a taxióra által kiadott nyugtával?**

• APEH-rendelet szerint a taxióra által kiadott nyugtát kérés nélkül át kell adni az utasnak.

Ennek a rendszernek semmi köze nincs a taxiórához. Attól teljesen függetlenül működtethető.

• **A taxiijaitokban található POS-terminál hagyományos bankkártya-leolvasóként is funkcionál. Tehát ha az utas bankkártyával fizetett készpénz helyett, az a pénz hol jelenik meg? Először a City számláján, hasonlóan a szerződéses partnereitek által használt saját kártyákhoz?**

• Nem, ez esetben a pénz közvetlenül a taxis számláján landol. A POS-terminál beszerelésénél előfeltétel volt, hogy kollégáinknak saját bankszámlája és számlaszáma legyen. A City Taxi ilyenkor kikerül a rendszerből. A régebben használt „kártyalehúzó” által kiadott „slippek”, amelyeket korábban a központba kellett behozni a kollégáinknak, megszűntek. Most már az ilyen módon fizetett utazás ellenértéke a 1-2 napon belül a taxis saját számláján van, amivel természetesen szabadon rendelkezik.

• **Térjünk át az ún. „félcsendes” címkiadásra. Pontosan mit takar ez a megnevezés, és**

mennyi időn belül válik működőképesé?

• Gyakorlatilag a rendszer már kész, csak a próbaüzem van hátra. Pár hónapon belül – a POS-terminálban történő szoftverfrissítés után – már üzemel. Ez is megtörténik majd a júniusi szemlénken, az URH-állítás mellett. A „félcsendes” címkiadási rendszer a korábbi, hagyományos fuvarkiadásra épül, azt mintegy kiegészíti, egyszerűsíti. Kifejlesztettük – miután minimális volt a bekerülési költsége – a teljesen csendes címkiadást is, amit nem kívánunk most bevezetni. Majd egy későbbi közgyűlési döntésen múlik, hogy erre esetleg áttérjünk. A „félcsendes” üzemmód röviden azt jelenti, hogy a diszpécserünk a hagyományos úton beolvassa címet, amire kollégánk jelentkezik. Majd miután elfogadta a címet, az a POS-terminálján írásban is megjelenik. Vagyis olvashatja az adott megrendeléshez tartozó pontos címet, az összes elérhető információval együtt. Mindazt látja, amit a címről tudni kell. Például, hogy hányadik emeletre kell felmenni, vagy az elérhetőségeket, a kapukódot, azt, hogy hányas tarifa jár a megrendelőnek, stb.

Reptéri táblázásnál így nem lehet elírás, nincs ismételt diktálás, percekig tartó betűzgetés, nincs címelhallás, akár kerület, akár utcánévre vonatkozólag. Ez óriási biztonságot ad, illetőleg nagyban segíti a címkiadást is, mert fontos másodperceket nyerünk címenként a visszakérdezés elmaradása miatt.

• **A csendes címkiadás már**

Az igazgatót meglátogatja egy barátja, de csak egy szép robot-titkárnő fogadja, aki géphangon közli:

– A fő-nő-köm be-teg-ál-lo-mány-ban van, ha ó-hajt-ja, a-zért ki-szol-gá-lom. Ha a jobb mellemet nyom-ja meg, ká-vét, ha a bal, akkor teát szolgálok fel.

A barátunk tetszik is a szép robotnő, kíváncsi is, és próbálva látni a szoknyája alá nyúl, de ordítva kapja vissza a kezét.

– A lá-bam kö-zött a ce-ru-za-he-gye-ző van. E-gyéb-ként a fő-nő-köm is emi-att van be-teg-ál-lo-mány-ban.

Tamás Miklós (balra) és Szőnyi Tibor (jobbra). Egyhangú döntéssel újraválasztva



Igen, a plasztikkártyákat mi már feltöltve küldjük ki a partnereinknek. Ők pedig kiosztják a munkatársaiknak, akik a papír alapú csekkhez hasonlóan utazhatnak velük.

• **Tehát akkor a felhasználói oldalról nem változtatható a**

azért fontos és jelentős könnyeb-ség, mert a csekkbevételek miatt nem kell majd bejárniuk munkatársaiknak a pénztárba. Jelenlegi számításaink szerint évente kb. 40 órát, töltenek kollégáink a csekkek beváltásával. Ez nagyon hosszú idő, amelyet sokkal hasznosabb módon, például pihenéssel is tölthetnének.

Az elszámolások egy web-oldalon keresztül jogosultsági kódok használatával követhetőek lesznek taxisonként, illetve partnereinként egyaránt.

A teljes fuvardíjat (nincs jutaléklevonás a tranzakcióból) kb. 7-10, naponként utaljuk a kollégáknak. Minden hónap végén postázzuk a tételes

17. Üritse ki újból a táskáját és keresse meg a pénztárcáját, amibe a pénzt fogja tenni.

18. Újra vegye elő pénztárcáját, és a számlát is rakja bele.

19. Ellenőrizze a sminkjét.

20. Indítson.

21. Tolasson vissza az automatához és vegye ki a hitelkártyát.

22. Üritse ki ismételten a táskáját és helyezze be a hitelkártyát az arra a célra szolgáló zsebbe.

23. Indítsa be az időközben lefulladt motort.

24. Vezessen néhány kilométert.

25. Engedje ki a kéziféket...

egyéb berendezéseket és más szoftvert is feltételez. Avagy esetleg a jelenlegi, „félcsendes” üzempár már alkalmas rendszer erre is képes?

• Így van. POS-terminálunk ugyanúgy működik, mint a többi - éttermekbe, áruházakba kihelyezett - kártyaolvasó. Segítségével azt is meg lehetne határozni, hogy hol van éppen a taxisunk. Am ez a taxi-irányításhoz még nem elég. Tudni kellene azt is, hogy szabad-e az autó, vagy sem, vállalja a felkínált fuvarát a taxis, vagy elutasítja? Ez egy megfelelő szoftver kérdése, ami a rendelkezésünkre áll. Minimális fejlesztéssel erre is képes a rendszer. Amennyiben fuvarkész állapotban találja kollégánkat, úgy minden további nélkül rá tudná már ma is sorolni a címet. Ez esetben egyetlen feladat marad a kollégánkra: elfogadni azt, vagy elutasítani. Ha kéri a felkínált címet, akkor egy OK gombbal jelezheti. Am erről még nincs döntés, előbb a „félcsendes” címkidás következik.

• Jelent valamit a frekvencia átváltás a taxisnak?

• Nem. Elvesznek egy korábbi csatornát, de kaptunk helyette másikat. Most négy csatornánk van, sőt van még egy tartalékunk is. Az URH-kódolás, átállítás kollégáinknak itt a szemlén nem kerül semmibe, ezt a cég központi költségvetéséből finanszírozzuk. Persze semmi sincs ingyen, ez a közösből megy, ám ezzel nem szeretnénk senkit külön terhelni.

• Az előző havi számban már hírt adtunk az érintőképernyős monitorokról. Akkor arról volt szó, hogy hamarosan ez minden City taxiban benne lesz. Tartható az ígéret?

• A következő lépés - amelyet közeli célként magunk elé tűztünk - további 200 darab monitor beszerelése. Ez partnereinken múlik, ugyanis a beszerzés, a vámolás az ő feladatuk. Szeretnénk a lehető legtöbb autónkat felszerelni ezzel az új eszközzel, csak az nem

látható ma még, hogy milyen ütemezésben.

• Pénzt is hoz a City Taxinak a reklámokkal, információkkal, hírekkel feltöltött monitor, vagy csak a szolgáltatásokat bővítették vele?

• Az nem titok, hogy pénzt hoz az érintőképernyős monitor, ám hogy pontosan mennyit, az üzleti titok. Inkább csak érzékeltetésképpen említem, ebből tudjuk finanszírozni a POS-terminálokat.

• Térjünk vissza a közgyűlésre. A tavalyi mérleget „csont nélkül” fogadta el a tagság. Ugyanakkor az autók színére vonatkozó korábbi döntést megváltoztatták.

• A mérlegadatok mellett a közgyűlés a különböző területek beszámolóit is elfogadta, és ez számunkra nagyon fontos visszajelzés volt. Ami kérdésed másik felét illeti, tagsági kezdeményezésre valóban történt egy nagyon fontos szavazás az autók színéről. A megjelenetek az előző közgyűlés által hozott szigorú autósín-szabályozást eltörölték. Vagyis a fekete, vagy ezüstsínű autók mellett a Citysek ismét bármilyen más színt is választhatnak, ha autót cserélnek. Ennek ellenére taxi-jaink 70-80%-a már így is ezüst, vagy fekete, illetve sötét színű. Kollégáink ugyanis látják a tendenciát, ami az egységesebb megjelenésünk felé mutat. Így valószínűleg a tiltás feloldása ellenére sem fognak sárga, zöld, vagy világoskék autót beszerezni. Am a korábbi egyértelmű szigorítást most valóban elutasították.

• Nem lehet a jelenlegi, színte állandóan emelkedő üzemenyagárak mellett elmentni a tarifakérdés mellett. Tervez áremelést, esetleg demonstrációt a City Taxi?

• Arról beszélünk, hogy semmiképpen nem mehetünk bele olyan országot, vagy lakosságot megosztó lépésbe, mint amilyen 18 évvel ezelőtt a taxisblokk volt. Törvénytelenységhez nem adhatjuk a nevünket. Ez egyszer fordulhatott elő. Egy piacgazdaságban, Európa köze-

pén, az Unió tagjaként nem a polgári engedetlenség a jó válasz - a megszorításokra, hanem - taxi esetén - a megfelelő szintű tarifaemelés. Ezzel a lehetőséggel élnek más országokban is, és ezt kell nekünk is tenni. A jelenlegi mozgásterünket ki akarjuk használni, már amenynyit a 240 Ft-os kilométerenkénti maximum enged. Ezt követően - akár már az ősz kezdetétől - a fővárostól várjuk a 2000 óta fennálló tarifamaximum sürgős emelését. Mi egyet tehetünk, szövetkezetenként a tagság igényeit figyelembe véve, a lehetséges mértékben módosítjuk arainkat, ám például az alapidjhoz már nem nyúlhatunk, mert az már régen a maximumon van.

• A közgyűlésen volt szó a szövetkezeti részjegyek értékeléséről?

• A City Taxi Szövetkezet a taxisszektorban egyedülálló módon, a közösség tulajdonában van. A szövetkezet részjegyeinek a mi vezetésünk alatt lett kézzelfogható, forintosított értéke. Ezért a közgyűlésen e kérdéskör is a napirendi pontok között volt. Beszámoltunk arról, hogy a részjegyek értéke - ha minimális mértékben is, de - nőtt az elmúlt időszak alatt. Az őszi terveink között szerepel a tulajdonosi, befektetői részjegyek értékét piacosítani. Azt szeretnénk elérni a nem túl távoli jövőben - természetesen közgyűlési felhatalmazást követően -, hogy nagyon komoly értéké váljon a City Taxi Szö-

vetkezet tagi joga. Most is az, ám lehetne még nagyobb. Az a célunk, hogy ha valamelyik kollégánk a munkát abbahagyja, nyugdíjba megy, vagy esetleg meghal, akkor ez legyen az ő, vagy örökösei pénzé tehető vagyona. Mivel létszámunk adott, a közénk kerülés ára, értéke is növelhető lenne. A részjegy tehát adható-vehető lehetne, természetesen zárt körön belül, vezetői ajánlással. Ez a többi tagnak és a vevőnek is nagyon komoly érték lehetne, ami akár nyugdíj-kiegészítésként is működhetne. Vagy egy-összegű eladáskor biztos hátteret adhatna annak, aki abbahagyja a taxizást. A részletek kidolgozása természetesen még hátravan.

• A 25 éves évfordulót Balatonalmádiban példátlan siker koronázta. Terveztek más ünnepet a közeli jövőben?

• Partnereink számára októberben tervezünk egy rendezvényt. A részleteken még dolgozunk, ám az már eldőlt, hogy a SYMA Csarnokban, egy országos Old Timer Show keretei között Citys pavilont nyitunk. Itt mutatjuk majd be a 25 éves City Taxi történetét. Ez a 4 napos ünnep kiváló alkalom lesz arra, hogy meghívjuk üzleti partnereinket. Természetesen a kollégákat is elvárjuk ide, reményeink szerint részükre külön tiszteletjegyet biztosítunk majd a belépéshez.

• Köszönöm a tájékoztatást!

-bk-

Egy cég alkalmazottai beszélgetnek, hogy mit kezdenek az év végi bónuszukkal.

- Én a németországi kirendeltségben dolgozom. A bónuszomból veszek kocsit és a maradékból elmegyek nyaralni - mondja az első.

- Én a svájci kirendeltségben dolgozom. A bónuszom egy részéből kiépítem a medencét a házam mellett, a többiből pedig világméretű útra megyek - mondja a második.

- Én a magyarországi leányvállalatnál dolgozom és a bónuszomból pulóvert veszek - mondja a harmadik.

A többiek meglepődve kérdezik:

- És a többi?

- A többit kipótolják a szüleim.

A mi cégünknel két ember elégedett a fizetéssel: A főnököm és én. Ő az enyémel, én az övével.

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.

Itt az új Partner

VÁLASZTÉKBŐVÍTÉS A PEUGEOT-NÁL

Májusban jelent meg az autókereskedésekben az új Peugeot Partner, mely elsősorban a kisáruszállítói piacon okozhat majd felfordulást. Az 1995-től gyártott Partnerből – a személygépkocsi változattal együtt – eddig 1 332 000 darab készült. A megújult válto-



zat kétféle karosszériával (4.38 méter és 4.60 méter) készül. A kisebbikbe 3,3, a nagyobbba 3,7 köbméter áru fér el.

Miután a taxisok nem érdekeltek általában az áruszállítók vásárlásában, nézzük a személyautó változatot, a Partner Tepee-t. A háromféle felszereltségben kapható jármű 4380 mm hosszú, tükörtől-tükörig 2112 mm széles és a csomagtartóval 1875 mm magas.

A rengeteg rakodóhellyel rendelkező autóban a hátul ülőknek is jut elegendő lábhely. A hátsó ülések 2/3 – 1/3 arányban dönthetők, így is nö-

velve az elhelyezhető csomagok számát.

A Partner Tepee-ben a Zenith tető további 80 literes tárolási lehetőséget nyújt a „padlason”.

Növelheti a megújult típus népszerűségét az is, hogy hatféle (2 benzines, 4 dízel) motor közül választhat a vevő.

Nyugdíjas NYENYI

Sorra kapják az értesítést a nyugdíj mellett vállalkozó kollégák, hogy az eddigi évek során beadott, ún. „nemleges” igazolást nem fogadja el a nyugdíjintézet. Ennek oka, hogy 2007 áprilisától már a nyugdíj melletti vállalkozók is nyugdíjjárulék fizetésére kötelezettek (röhejes, nem?), ezért aztán nekik is tételes NYENYI lapot kell beadniuk minden év április 30-ig (szerencsére a késedelmes beadást e beállások tekintetében nem szankcionálják...). A NYENYI beállítás beadható papír alapon, számítógépes program segítségével floppy-lemezen, vagy számítógépes és internetes program igénybevételével elektronikusan.

A **BTI irodában** mindhárom módszerrel történő beállításban

tudunk segíteni, de az elektronikus módszert preferáljuk, mert így a vállalkozónak elegendő egyszer, irodánkban megjelenni, és néhány aláírással mindent elintézni. A másik két módszer – papír, ill. floppy – esetén először a Fiumei úti nyugdíjbiztosítási igazgatóságon kell kikérni az anyagot, behozni hozzánk, majd elkészülte után oda kell visszajuttatni is.

A nyugdíj melletti vállalkozók NYENYI beállításával egyidejűleg jogosultak vállalkozási jövedelmük után fél százalék nyugdíjmelésre is, ám ez nem automatikus (vajon miért is nem? A NYENYI lap beadásával minden adat rendelkezésre áll!), hanem külön kérelem beadása után kapható meg. Fontos információ, hogy nem az eddigi nyugdíj

összegének félszázalékos emeléséről van szó, hanem a vállalkozói jövedelem fél százalékát teszik hozzá a nyugdíjhoz. Vagyis a befizetett 9,5% nyugdíjjárulékából visszaadnak nagy kegyesen fél százalékot...

Egy példával illusztrálva: nyugdíjas átalányadózó vállalkozó 2008-ban egymillió forint bevételt ér el. Ennek 25%-a, vagyis 250 000 Ft számít nála jövedelemnek. E jövedelemre 23.750 forint nyugdíjjárulékot fizet be (a 45 000 forint személyi jövedelemadó, 10.000 forint különadó és 52 500 forint egészségügyi szolgáltatási járulék mellett), és nyugdíjmelésként kérelmezhet éves 1250 forint nyugdíj-emelést, vagyis havonta alig több, mint 100, azaz száz forinttal fog emelkedni a nyugdíja. Ha könyvelővel csináltatja a NYENYI lapját és a kérelmet, ez legalább további 2500 forintjába kerül...

A csúnya nő kifogja az aranyhalat. A hal közli, hogy hajlandó három kívánságát teljesíteni, ha visszadobja. Úgy is lett.

– Először is szeretnék egy luxuslakást!

Megkapja.

– Továbbá szeretném, ha 10 000 000 euró lenne a bankszámlámon!

Ezt is megkapja.

– Tudod, halacska, mivel csúnya vagyok és soha nem volt sikerem a férfiaknál, utoljára azt szeretném, ha soha egyetlen férfi sem tudna nekem ellenállni!

Így lett a csúnya nőből csapolt sör.

Ha nyár, akkor nyaralás, s aki megengedheti magának, az kiruccan a környező országok vízpartjára. Honfitársaink az Adriára látogatnak leginkább, de akadnak, akik Horvátországtól nyugatabbra, Szlovéniába, Olaszországba indulnak levezetni az éves feszültséget. Nem árt azonban megismerni az adott országok nemzeti sajátosságait, mert akik ezt figyelmen kívül hagyják, azokat számos meglepetés érheti.

Horvátország

A magyarok többsége a nyaralását éppen csak annyira tervezi meg, hogy tudja, mikor vegye ki a szabadságát – jó esetben – időben lefoglalja az apartmanját, vagy szállodai szobáját. Vannak szép számban, akik úgy vágnak neki a szomszédos Horvátországnak, hogy biztos találnak szálláshelyet, csak legyen elegendő pénz, aztán uccu, míg mások kuporgatnak, és spórolásra próbálják venni a nyári vakációt.

Nos, számos olyan szigorítást vezetett be déli szomszédunk, amelyet nem árt még indulás előtt megismerni. Korábban egy kilogramnyi hús- és tejtermékért nem szóltak a horvát vámosságok, sőt a konzervek és félkész hűskészítmények is mérsékelhették a családi kiadást. Most néhány szendvicset kívül gyakorlatilag semmit nem lehet bevinni az országba, ami az említett élelmiszer kategóriába sorolható. Vegyük meg ott, költsünk náluk, amitől ők gazdagodnak. Ügyelni kell a jövedéki termékek mennyiségére is. A dohányosoknak el kell dönteniük, hogy mit visznek magukkal, ugyanis maximált a mennyiség: 200 db cigareta – ez szálanként és nem dobozonként értendő –, 100 db úgynevezett cigarello, 50 db szivar, 250 gramm dohány. Ezek valamelyikét lehet vámmentesen bevinni. Az alkoholt is mennyiségű korlát sújtja. Egy liter tömény szeszes ital, 2 liter likőr vagy desszertbor, esetleg pezsgő, netán 2 liter asztali bor lapulhat a csomagtartóban büntetlenül, ezen kívül 50 gramm parfüm és 250 ml kölni, ami engedélyezett. Ráadásul a 18 évnél fiatalabb utasokat nem illeti meg ez a vámkedvezmény sem, mint ahogyan a közlekedési eszközökön alkalmazásban lévő személyeket sem. Tehát, ha valaki turistabuszt vezet, netán taxisofőrként a kuncsafttal igyekszik Horvátországba, annak ez sem jár. Viszont, ha a határon túl vásárol, és ezt számlával igazolja, akkor semmi gond.

A vámról annyit mindenképpen érdemes tudni, ha az áru nem tartozik a vámmentes kategóriába, de az értéke nem haladja meg az ötezer kunát, akkor az utas 10 százalék egységes vámot és 22 százalék értéktöbbletadó köteles fizetni. Am mindez nem érvényes például a kávéra és alkoholmentes italokra, ezekre külön előírás vonatkozik. Amennyiben az áru értéke meghaladja az ötezer kunát, akkor a vámszabályzatban előírt termékre érvényes százalékot róják ki a pénzügyőrök.

Szigorú egyenruhások, megrendítő bírságok

MEDITERRÁN

Készpénz sem vihető be vagy hozható ki korlátlanul az országból. 15 ezer kuna (1 kuna 35 forint) a fejenkénti kvóta, az e fölötti összeg csak a Horvát Nemzeti Bank engedélyével mozoghat, míg idegen valuta, csekk, korlátlanul birtokolható, ám ha ez meghaladja a 40 ezer kunát, ezt is be kell jelenteni a határon. Kulturális értékeket – különösen gyűjteményeket, régészeti leleteket, festményeket, szobrokat, régi könyveket, néprajzi értékeket kizárólag a kulturális örökségek védelmére felhatalmazott intézmények engedélyével lehet szállítani.

Állatokat csak azon a határátkelőhelyen lehet az országba bevinni, ahol az állategészségügyi felügyelet is található. Minden állatnak nemzetközi egészségügyi bizonylattal, illetve a kiviteli ország állategészségügyi szolgálata által kiállított bizonylattal kell rendelkeznie. Házi kedvenceink esetében – kutya, macska, madár stb. – ha a nyaralás idejére érkeznek és csak erre az időre tartózkodnak az országban, bármely átkelőhelyen bevihetők, de nemzetközi állategészségügyi bizonylattal ezeknek is rendelkezniük kell. Nem célszerű azonban védett állatokra – teknősbéka, kígyó, gyík, egzotikus madarak stb. – ráfogni, miszerint ezek kedvenc házi társaink, mert ezt nem tolerálják a vámosságok, mint ahogyan tartózkodni kell a vadásztrófea és a vadakból, vadon termő növényekből származó termékek úgynevezett CITES engedély nélkül határátlépésétől is.

Gyógyszereket csak saját használatra és orvosi dokumentáció kíséretében lehet bevinni Horvátországba, maximum egy hónapra elegendő mennyiségben. Kábítószer fogyasztása, birtoklása tilos, ám akinek ez orvosilag indokolt, és ezt megfelelően dokumentálni is tudja, az öt napra elegendő kábítószer tartalmú gyógyszert magánál tarthat. (Nem árt a gyógyszerek hatóanyag-tartalmát indulás előtt megvizsgálni, nehogy a határon érjen bárkit is meglepetés.)

Előfordul, hogy valaki önvédelmi fegyver birtoklására jogosító engedéllyel bír, és a szabadsága idejére sem óhajt megvalni pisztolyától. Határátlépéskor a magyar igazolás alapján ideiglenes fegyvertartási és –viselési engedélyt ad ki a horvát határőrség.

Amennyiben úgymond tartós fogyasztási cikket vásárol bárki Horvátországban, úgy kérje az eladót, hogy az értéktöbbletadó (PDV) visszatérítéshez a nyomtatványt töltsék ki, pecsételje le. A visszatérítésre ugyanis a határon, a vásárlástól számított hat hónapon belül lehetőség van, amennyiben az áru értéke egy számlán meghaladja az 500 kunát. Ezt viszont csak akkor tudja a turista érvényesíteni, ha lepecsételt, kitöltött PDV nyomtatvánnyal rendelkezik, és az árucikk ténylegesen el-

hagyja az országot. Az üzemanyag ez alól kivétel.

S ha már üzemanyagról és gépjárműről van szó, akkor nem árt néhány alapvető szabállyal és azok megszegésének következményeivel is tisztában lenni. Az országba gépjárművel történő belépés esetén, személyi igazolvánnyal – gyermekek esetében útlevelemmel –, érvényes vezetői engedéllyel valamint kötelező nemzetközi felelősségbiztosítással – zöldkártya – kell rendelkezniük. Gépjárművenként legalább egy sárga-sárgászöld fényvisszaverő mellény megléte előírás. A hazinál sűrűbb és szigorúbb közúti ellenőrzésekkel kell számolni, különösen idegenforgalmi szezonban és hétvégeken. Az ellenőrzés az előírt sebesség és a követési távolság betartására, a zöldkártya érvényességére, a gépkocsitartozékok meglétére és az alkoholos befolyás alatt álló gépkocsivezetők kiszűrésére irányul. Nem vonnak maguk után szabálysértési eljárást a közlekedés biztonságát nem veszélyeztető apróbb szabálysértések. Ez esetben helyszíni bírságra lehet számítani.

Horvátországban lakott területen a legnagyobb megengedett sebesség 50 km/h. Lakott területen kívül 90 km/h, míg autópályán 110, illetve autópályán 130 km/h. Egyre hosszabb útvonalon utazhatunk autópályán, akár egész a tengerpartig. Fizetőkupaknál a távolság függvényében kell fizetni, amiről indulás előtt célszerű tájékozódni. Praktikus a bank-

Kikötői

- A hajótulajdonos köteles hajóját biztosítani harmadik fél által okozott kár ellen.
- Minden behajózás alkalmával kötelező a hajó okmányainak és a hajózási engedélynek a leadása a marina recepcióján
- Az éves vagy állandó hajóhellyel rendelkezők a hajóokmányokon felül a hajó kulcsait is kötelesek leadni a recepción.
- A hajó okmányainak, illetve a hajókulcsok átvételét követően a marina nem vállal semmilyen felelősséget, függetlenül attól, hogy a hajó kihajózott-e a marinából.
- Szükség esetén a marina által meghatalmazott személy jogában áll, hogy a hajótulajdonos előzetes tájékoztatását követően másik hajóhelyre rakja át a hajót.
- A hajótulajdonos köteles a hajót felszerelni megfelelő ponyvával, kötelekkel és tűzoltásra alkalmas készülékkel.
- A marinában, vagy a környező vizeken tilos sikló motorozni és szörfdeszkázni.
- A fáradt olajat, zsiradékot, egyéb hulladékot az erre a célra kijelölt tárolókban kell elhelyezni.

MUSTRÁ

kártya használata, ugyanis nincs gond az aró visszaadásával, amiről – a nagyobb torlódás elkerülése érdekében – szeretnek megfedkezni a gondos ügyintézők. Persze ez is kivédhető, ha az előre kiszámolt összeget nyomjuk a pénztáros kezébe.

A tompított fényező használata a nap 24 órájában kötelező, ha valaki erről megfedkezik, úgy 300 kunára büntetik. Amennyiben a gépjárművezető nem ad elsőbbséget a gyalogosnak, az 1000 kuna, ám ha gyalogos a tilos jelzés ellenére, vagy nem az arra kijelölt helyen kel át, úgy 400 kunájának mondhat búcsút. Ha a gépjárművezető a tilos jelzés ellenére vagy a leengedett sorompót megkerülve hajt át a vasúti átjárón, az ugyancsak 1000 kuna.

Minden ülésen kötelező a biztonsági öv használata, aki ezt elmulasztja, annak e felelőssége 500 kunát ér. Az első ülésen 12 év alatti gyermek nem utazhat.

Horvátországban is alkohol és drog tekintetében a zéró tolerancia van érvényben.

Mind a rendőrség, mind a közterület-fenntartó vállalat – parkolást ellenőrző – munkatársai gyorsan intézkednek a szabálytalanul magukra hagyott külföldi gépjárművek esetében. A fővárosban pedig igen nehézkes a parkolás, és az örök rendkívül éberek.

Fontos, hogy baleset részeseként a gépjárművezető köteles a helyszínen maradni, a helyszínt biztosítani, a rendőrséget értesíteni.

házi rend

- A tengervíz- és a környezetszennyezés szigorúan büntetendő.
 - A marinában történő tartózkodás ideje alatt tilos a hajón lévő vizesblokk használata.
 - A marinában max. 2 csomó a megengedett legnagyobb sebesség.
 - A hajó elhagyását követően az áram- és vízcsatlakoztatására szolgáló készülékeket el kell távolítani a hajóról.
 - A legtöbb marinában külön kell fizetni a hajó lemosásáért és az ivóvíz vételezésért.
 - A marina területén nem engedélyezett a hajón olyan nagyobb munkálatot végezni, mely zavarhatja a többi vendéget, vagy kárt okozhat a szomszédos hajóknak.
 - A marinák többségében az autóparkoló helyek számának függvényében van lehetőség fizetéses parkolásra.
- Megjegyzés: Fenti általános szabályokon felül természetesen minden marinában lehetnek helyi előírások, melyek szerves részét képezik a működési szabályzatnak, és mint ilyenek minden ott tartózkodó vendégre vonatkoznak.

Ennek elmulasztása, netán a baleseti helyszín elhagyása esetén 3000 kuna a bírság és járművezetéstől eltiltás a következmény.

A baleset részesei kötelesek kitölteni és aláírni az úgynevezett európai jelentést, személyes és a gépjármű adatait a másik félnek megadni. Aki ezt nem hajlandó megtenni, azt 1000 kuna bírsággal sújtják. Egyébként a legkisebb kockasznál is rendőrt kell hívni. A szabálysértés elkövetőjének útlevelét vagy személyi igazolványát a hatóság bevonhatja, és a szabálysértési eljárás befejezéséig, maximum 72 óráig viszatarthatja. A rendőrség által készített helyszínelési jegyzőkönyv és jelentés alapján hoz határozatot a szabálysértési bíró. Ezért lényeges, hogy a helyszínelés során valamennyi részletről a rendőr tudomást szerezzen, mert ez alapján dönt a bíróság. Ezen felül célszerű minden esetben rögzíteni a másik fél, illetve valamennyi résztvevő kötelező biztosításának kötvényszámát, a biztosítótársaság, a gépkocsi, illetve vezetőjének az adatait. A rendőrtől igazolást kell kérni a magyar jármű sérüléséről, amely nélkül nem hagyható el az ország.

A hazautazást követően a kárrendezés, az iratok hivatalos bekérése általában 2-4 hónapot is igénybe vehet, de előfordult már, hogy ehhez több mint egy év kellett.

Horvátországba nem csak szárazföldön, hanem vízen is el lehet jutni. A révkapitányságoknál minden esetben be kell jelentkeznie a belépő vízi jármű vezetőjének. Néhány jelentősebb tengeri közlekedési szabályt nem árt ismerni a szárazföldi turistáknak is. Ezek közül talán a legfontosabbak:

A hajók és kishajók előírt távolsága a parttól;

- a tömegközlekedést végző hajók minimum 300 méter,
- a sport és pihenési célú hajók minimum 200 méter,
- a motoros kishajók és vitorlások minimum 50 méter.

A hajók, motoros kishajók és vitorlások az előírt távolságokon belül is hajózhatnak, amennyiben ezt a hajózási útvonal szükségessé teszi. Ilyenkor is csak olyan sebességgel közlekedhetnek, amely lehetővé teszi a váratlan megállást vagy irányváltást. Az evezős kishajóknak nem kell betartani az 50 méteres távolságot a parttól.

Strand közeli tengervizeken a kishajóknak több mint 50 méterre el kell távolodniuk a kiépített fürdő elkerített területének határától, míg a természetes fürdőhelyeken minimum 150 méteres távolságot kell tartaniuk.

A síkló motorosoknak ez a távolság 300 méter. A nyomómotoros kis vízi járműveket – jet ski – csak azokon a területeken szabad használni, ahol ez kifejezetten megengedett. A révkapitányság határozza meg a motorcsónakázásra és vízi sielésre tiltott területeket, ezeket meg is jelöli. A szőrfdeszákázás tilos: a kikötők bejáratánál, a hajózási útvonalak keskeny szakaszain, a természetes strand partjá-

tól 50 méteren belül, valamint a kiépített fürdőhelyeken.

Azt a területet, ahol búvárkodás folyik, láthatóan meg kell jelölni, a búvárterület közepére narancssárga vagy piros, legalább 30 cm átmérőjű jelzőlabdát kell elhelyezni.

Akik nem csupán alkalmoszerűen használják az Adriát, hanem sport és verseny-, netán életvitelszerűen, azoknak a részletes szabályokat is ismerniük kell. Itt és most azonban a legfontosabb és az alkalmi vízre szállóknak kívántuk a figyelmét a legfontosabb tudnivalókra felhívni.

Szlovénia

Egyre több honfitársunk választja pihenése helyéül Szlovéniát, amely tagja az Európai Uniónak, így határellenőrzésre nem kell számítani, de a vámelőírások a jövedéki termékek esetében megegyezők a korábban már leírtakkal. A 14. életévüket betöltők esetében a személyi igazolvány elegendő a kiutazáshoz, ám a gyermekeknek itt is kérhetik, akár csak a Horvátországba történő belépésnél az útlevelét. Arra külön figyelmet kell fordítani, ha

Hogy hívják másként...

- a nagymellű holland háziasszonyt? – Van Meije Boeven
- a spanyol tolvajt? – Lopez de Futazán
- a kínai szakácsot? – Vaj Ling kínaiul a Jánost? – Jan Csi
- a japán titkárnot? – Icuka Magacuki
- a hülye japánt? – Ikunuku
- a kopasz japánt? – Hayasima
- a japán agglégényt? – Maradoka Magamura
- a görög kártyást? – Namiesz Teosztasz
- az instant baglyot? – Neskuvik
- Röntgen úr feleségét? – Röntgenné Ultra Ibolya
- a nagyotthalló macit? – M A C I !!!!!
- az elszegényedett nőgyógyászt? – Méhenkórász
- a lassú postást? – Levéltetű
- a népi fertőtlenítőszert? – Foklór
- a kecske és a kacsa közös utódait? – MekDonaldsz
- a görög hamiskártyást? – Komisz Makkász
- a rossz görög szakácsot? – Szarakoszt
- az ukrán horgászt kapás közben? – Nedumaj Pontijenko
- a kongói fényképészt? – Tekincsa Vakumba
- az ördögi sofört? – Démon Hill
- a messziről jött hajléktalant? – Távcsöves
- a sivatagi kocsmát? – Porozó
- Einstein gyerekeit? – Zweistein... Dreistein
- az afrikai buszvezetőt? – Bus man
- az álarcos rókakölyköt? – Zorróka
- a rühes macskát? – Whis Cat.

nem szülő-gyermek utazik, akkor közjegyző által hitelesített okmányt is kérhetnek, amely mindkét szülő hozzájárulását tartalmazza csemetéjük külön nyaralásáról, megnevezve az időtartamot, a helyszínt és azokat a személyeket, akikkel elengedték kicsijüket. Ezt nem árt az átutazásra tervezett országok nyelvére is lefordíttatni, mert nem minden hatósági közeg beszél világnyelvet.

A személyi igazolvány, vezetői engedély és forgalmi engedély mellett a nemzetközi biztosítást igazoló zöldkártya meglétét szigorúan veszik.

A szlovén hatóságok május elsejével új közlekedésbiztonsági szabályokat léptettek életbe, ezek lényege: a következetesebb ellenőrzések és a magasabb bírságösszegek. A megengedett sebességhatárok megegyeznek a hazaiakkal: a tompított fényszóró használata lakott területen kívül kötelező, ahogyan a biztonsági öv is, ahol be van szerelve, ott a hátsó üléseken is. Fényvisszaverő mellény használatától az autóból történő kiszálláskor autópálya, gyorsforgalmi út leállósávjában nem tekintenek el, akár csak lakott területen kívül műszaki meghibásodás esetén, az út szélén várakozáskor. Ennek elmulasztása 40 eurós bírsággal járhat.

Alkoholt 0,5 ezreléig lehet fogyasztani, kivéve a hivatásos gépjárművezetőket, ők egyetlen kortyot sem ihatnak, ám ha valaki ittasan szenved balesetet, akkor súlyosbító körülményként veszik figyelembe alkoholos befolyásoltságát. A megengedett

nél nagyobb ittasságot 150-950 euróig terjedően díjazták a rend őrei.

Az új közlekedési szabályok között találhatók olyanok, amelyek a hazai gyakorlatban ismeretlenek. Ilyen például a lassú haladás. Akik túl lassú közlekedésükkel torlódást idéznek elő, azok 120 eurós bírságra számíthatnak. Akik a megengedett legnagyobb sebesség felénél nem képesek gyorsabban haladni, azoknak kötelező elakadásjelzőt használni. A relatív gyorshajtók viszont 460 eurós büntetésre készülhetnek, úgyhogy csínján kell bánni a gázpedállal és manőverekkel.

Július elsejéig még 27 fizetőkapunál lehet leróni az útdíjat Szlovéniában, ám a 2. félétől két évre bevezetik az autópálya-matricát. Kétféle lesz, az éves 55 euróért, míg a fél éves 35-ért. Brüsszel nehezményezi, hogy nincs 10 napos változat, és felszólította a szlovén közlekedési hatóságokat, hogy adjanak ki erre az időtartamra is, különben felfüggesztik a közlekedésfejlesztésre megítélt összegek folyósítását. Lapzártáig nem kaptunk hírt az 10 napos matricáról.

A fizetőkapatkat nem bontják el, egyelőre lassítani kell az áthajtáskor, amelyet sebességmérésre is használtak eddig, ugyanis a fizetőszakaszra belépéskor és kilépéskor a gépjármű rendszámát rögzítette a kamerarendszer. Ez alapján pedig az átlagssebesség rögtön kiszámítható volt, s akinél ez jelentősen meghaladta a megengedett, azt nyomban meg is bírságták. Al-

lítólag a rendszert alkalmazni fogják továbbra is a közlekedés biztonságaért felelős hatóságok. A matricák ellenőrzésére pedig máris több tucat ügynevezett „matrikakommandót” hoztak létre, akik nem csupán a pályahasználat jogosultságát hivattak ellenőrizni, hanem magukat a gépjárműveket, azok vezetőit és utasait is.

Térjünk vissza a száguldókhoz. Akik lakott területen belül 10 kilométert meg nem haladó mértékben lépik túl a megengedett sebességet, 80 eurót, ezután tíz kilométeres túllépésenként 250, 500 vagy 1000 eurós bírságra számíthatnak. Lakó-, pihenőövezetben már a 20 kilométernél nagyobb gyorshajtásért is 1000 eurót róhatnak ki a szabályszegőkre.

Lakott területen kívül enyhébben bírálják el a sietős vezetést. A 20 kilométert meg nem haladó gyorshajtás 50 euró, e fölé 10 kilométerenként 100, 150, 200 vagy 300 euró a legalacsonyabb büntetési tétel. Gyorsforgalmi úton és autópályán hasonló túllépések esetén ugyanezen bírságokat alkalmaznak, ugyanakkor a gyorsforgalmi útra, illetve autópályára történő szabálytalan felhajtásnál 200 euró a büntetés és ennyi a tarifája annak is, ha valaki torlódás esetén nem adja meg az elsőbbséget a mentőnek.

Számos közlekedési szabálytalanságnál a legkisebb büntetés 40 euró, de ez elérheti súlyosabb esetekben a 300-at is. Például az irányjelző használatának elmulasztása, vagy a tompított fényszóró használatának elfeledése 40 eurós kategória, ám a követé-

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és 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 kárügymintézés,

javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

Taxi, rendszámok bérbeadása.

www.gepjarmukarrendezes.hu

Tel.: 06-209-960-250

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!

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

si távolság be nem tartásáért, a biztonsági öv használatának elmulasztásáért, vagy ha a motoros, illetve a lovas nem visel bukósíkat, már 120 eurós büntetést szabnak ki. Ugyancsak 120 euró a vezetés közbeni telefonhasználat is.

A szlovén rendőrök a súlyosabb szabálysértések – a 250 eurót meghaladó büntetések – során a határozat meghozataláig lefoglalhatják a gépjárművet, a legsúlyosabb esetekben, mint például az ittas járművezetés, 6–12 órára szabadságában is korlátozhatják a szabálysértőt.

Komoly büntetési tételeket szabnak ki azokra a fuvarozókra, akik a megengedettnél nagyobb súlyú árut szállítanak. Ha a túllépés 3–10 százalék közötti, akkor ez 600, ha 10–20 százalék közötti, akkor 900 euró. Ha ezt is meghaladja a túlsúlyos rakomány, abban az esetben 1800 eurót kell fizetnie a vétkes szállítónak.

Olaszország

Végre egy hamisítatlan mediterrán vidék, ahol egyre délebbre haladva megszűnik szinte minden előírás, így a közlekedési szabályok tiszteletben tartása is. A piros lámpák rózsaszínűvé halványodnak, s ha nem kellően nyomja a pedált a magyar autós, bizony akár le is köpik a gyorsan elszuhanó olaszok. Kisebb koccanások nem számítanak, a nagyokkal pedig nem foglalkoznak. Nem úgy a rend marcona örei, akik árgus szemekkel és élesre állított radarpistolyokkal várják a tovatűnőket.

Olaszországban a tompított fény használata lakott területen kívül napközben is kötelező, akárcsak az alagutakban. Autópályák szolgálják a gyorsabb haladást e vidéken is. A kapuk közelében viszont nagyon szigorúan vesznek minden szabályszegést az ellenőrök. Újításként bevezették, ahol háromsávosa a sztráda, ott 150 km/h a megengedett sebesség, a korábbi 130 km/h-val szemben, mindez viszont csak jó időben érvényes. Ahol a 130-as táblát elhelyezték, ott továbbiakban is ennyi lehet a maximális sebesség. Eső vagy nedves útburkolat esetén ez autópályán is 110 km/h-ra redukálódik. A sebességkorlátozások egyébiránt a hazánkban előírtakkal megegyezők. Sebességtúllépés 10 km/h-ig 34–138 euró büntetést von maga után, míg 10–40 km/h között már 137–550 és e fölött 344–1376 euróig terjedhet, ez utóbbinál már a járművezetéstől eltiltás is szerepel a szankciók között.

Olaszországban egy pohár itókáért még nem veszik el a vezető jogsiját. 0,5 ezrelékig ebből nincs gond, ám a fölött 270–1084 eurós bírságot szabnak ki arra a sofőrre, aki önkontrollját veszítette.

Mobiltelefon használata csak kihangsúlyozóval vagy fülhallgatóval megengedett. Akit rajtakapnak, hogy ezek nélkül cseveg, az 34–138 euró közötti bírságot kockáztat. Piros lámpa figyelmen kívül hagyása eggyel magasabb kategória: 138–550 euró.

Aki autópályán/gyorsforgalmi úton a középső záróvonal átlépésével megfordul 1626–6507 eurós büntetésre számíthat, ha rajtaveszt, a vezetői engedélyét is akár 2 évre bevonhatják.

Leállósávbán vagy fizetőkapunál történő tolatás 344–1377 euró közötti pénzbírságot von maga után. Tilosban parkolásért 34–138 eurót szabhatnak ki, mint ahogyan a tompított fényszóró lakott területen kívül felkapcsolásának elmulasztásáért is.

A biztonsági öv használatának feledése 68–275 euró közötti kategóriába sorolandó, hasonló mérvű retorzió jár a biztonsági gyermekülés használatának elmulasztásáért is. Az első ülésen 12 év és 150 cm alatti gyermek nem utazhat.

A láthatósági mellény viselése kötelező, ha lakott területen kívül, műszaki meghibásodás miatt megállásra kényszerül a gépjármű. Egy mellény az előírás, ám ha az elakadásjelző háromszöget az utas teszi ki, és az autóból kiszáll, úgy neki is viselnie kell a mellényt. Ennek elmulasztásáért 35 eurós figyelmeztető büntetésben részesül az óvatlan személy.

Olaszországban nagy kultúrája van a

motorozásnak, kisebb a bukósíkas viseletének, pedig ma már ezt is szigorúan veszik. Nyaraláskor a robogók vezetőinek is kötelező a fejtámasz használata, ne feledkezzen meg erről senki.

S ha ki-ki elérte úti célját, számíton rá, hogy az üzletek délidőben sziesztát tartanak és itt senki sem kapkod, senki sem pörög, mint a magyar valóságban. Szélesebbek és indulatosabbak a gesztusok, nemegyszer hangos, magyar fülnek veszekedésnek tűnő kommunikáció ott nem okoz felháborodást, el kell fogadni: e tájon heves vérmérsékletűek az emberek. Csodás gasztronómiával, egyedi kultúrával és rengeteg látványlával várja a csizma alakú ország vendégeit.

Mielőtt bárki is útnak indulna, célszerű felkészülni az adott ország szokásaiból, kultúrájából és a vonatkozó szabályokból. Mindezek hozzásegítik a nyaralót a vendéglátó nép megértéséhez és a konfliktushelyzetek csökkentéséhez. Egy kis előkészülettel mindezek nem ronthatják el senki vakációját. Ennyit csak megér a gondtalan pihenés.

k.z.t.

Rács mögött az iráni nőcsábász

PORNÓVAL UDVAROLT

Obszcén filmeket vetített utasainak és megpróbált velük közelebbi viszonyt kialakítani az a taxis, akit a közelmúltban letartóztatott az iráni rendőrség. A magántaxist az egyik hölgy utasa jelentette fel.

Iránban is léteznek mezítlábas taxisok, akik saját gépkocsijukkal vállalnak különféle fuvarokat. Az egyik ilyen autóba, tulajdonosa igen jó minőségű videorendszert építtetett, és hölgy utasainak obszcén, pornó filmeket vetített abban a reményben, hogy ezzel felkelti szexuális vágyukat, és így könnyebben létesítenek vele testi kapcsolatot a hölgyek. A hírügynökségi jelentésből az nem derül ki, hogy mennyire volt ez hatásos módszer a szexuális partnerek becserkészésére és megszerzésére, az viszont biztos, hogy a legutolsó hölgy vendég, meglátva a videofilmeket, azonnal követelte a taxistól, hogy álljon meg, majd rögvest rendőrt hívott, aki a fuvarozót elő is állította.

Kihallgatása során a fiatalember elismerte, hogy ismerkedési szándékkal, kéretlenül vetítette ezeket a filmeket, és akadt jó néhány utasa, akik ennek ellenére határozottan elutasították szexuális közeledését. Mint vallomásban kifejtette: ő nem kívánt senkiben megbotránkoztatást kelteni, pláne nem akart erőszakoskodni, csak arra gondolt, mivel a legtöbb háztartásban még ilyen jellegű filmeket nem láttak az asszonyok, így ezzel a spontán vetítéssel próbálta őket izgalomba hozni.

Úgy tűnik, az utolsó utasát igen csak mélyen érinthették a látottak, mert ahogy a taxi megállt, menekülésre szánta el magát, és meg sem állt az első rendőrig. Amennyiben bebizonyosodik, hogy a taxis bárkivel is, ennek a videónak a hatására szexuális kapcsolatot létesített, akkor igen súlyos büntetésre számíthat a vállalkozó szellemű fiatal. Az iráni törvények ugyanis nem tolerálják a közeledés e módját.

Cash

Két barát nő beszélget. Azt mondja az egyik:

– Képzeld, rájöttem, hogy megcsal a férjem.

– Az anyját!

– És képzeld, itthonról hordja el az övszereket.

– Az anyját!

– De én az összeset kiszúrtam.

– Az anyád!

* * *

– Na, most lebuaktál! – üvölti a feleség – Már tudom, hogy kivel csalsz meg! ...már csak azt kell kiderítenem, hogy mivel?

Vállalkozói igazolvány csere még 10 napig díjmentesen

Hírt adtunk már arról, hogy az Európai Unióval való jogharmonizáció következtében változtak az ún. TEAOR-számok, amely rövidítés a Tevékenységek Egységes Ágazati Országos Rendszere kifejezést takarja. Ez az a szám, ami vállalkozói igazolványunkban 6022 számmal szerepelt. Nos, január elsejétől e helyett 4932 TEAOR szám lépett életbe, ez takarja a taxi fuvarozás tevékenységet. A vonatkozó rendeletek szerint, amely TEAOR szám közvetlenül átfordítható az új változatra, azt az adóhivatal a KSH-tól (Központi Statisztikai Hivatal) kapott adatok alapján automatikusan átírja a nyilvántartásában. A taxifuvarozás ilyen, közvetlenül átfordítható számon van. A probléma ott jelentkezik, ha valakinek a vállalkozói igazolványában olyan tevékenység is szerepel, amelynek meghatározása nem analóg az EU-s előírásokkal, tehát több változat is lehet az új TEAOR-ban. Ilyen például a takarítás, az adatrögzítés, stb. Aki ilyen egyéb tevékenységeket is folytat, annak feltétlenül gondoskodnia kell arról, hogy tevékenysége módosítását bejelentse az állami adóhatósághoz. Ezzel párhuzamosan érdemes a vállalkozási igazolványban is átvezettetni a módosítást, ez gyakorlatilag az igazolvány cseréjét jelenti. Ezt a cserét a vállalkozói igazolványt kiállító okmányirodánál kell kezdeményezni, és június 30-ig díjmentesen elvégzik (ha más adat nem kerül benne változtatásra). Július 1. utáni csere esetén a szokásos illetéket kell leróni.

Arra nem találtunk utalást, hogy kinek a tevékenységi köre automatikusan átfordítható, és ezt az APEH hivatalból megteszi, annak is kötelező lenne-e vállalkozói igazolványát kicserélni. Mindenesetre mostanában postázza az adóhivatal az ezzel kapcsolatos – teljesen érthetetlen bürokratikus nyelvezettel megfogalmazott – leveleit a vállalkozóknak. Akinek csak taxi tevékenysége van, az véleményünk szerint nyugodtan figyelmen kívül hagyhatja...

MAZDA CX7

A Mazda CX 7-tel a gyártónak sikerült ismét egy olyan termékkel megjelenni az autós piacon, melyet nem könnyű beilleszteni a szokásos járműkategóriákba. A robosztus, ám ennek ellenére áramvonalas külsejű autó a négykerék-hajtásával, a megemelt hasmagasságával, az ennek ellenére sportautókra jellemző gyorsulásával (0–100 km/h – 8 mp) nehezen helyezhető be a hagyományos sze-

rosszéria-szerkezet biztonságos autózást biztosít, nem csak az aszfalton.

A hatfokozatú manuális váltó pontos, könnyen kezelhető. Az első, második és harmadik fokozat háromkúpos, míg a negyedik fokozat dupla kúpos szinkronnal készült, biztosítva a sima váltásokat. A hatodik fokozat kifejezetten az országútra készült, segítve az alacsonyabb fogyasztást.



mélyautók közé. A jól sikerült formatervezésnek köszönhetően a CX 7 tényleges mérete csak akkor tűnik fel, ha a többi autóhoz viszonyítjuk. Akkor viszont meglepő. A 2.3 literes, közvetlen befecskendezéses 260 LE-s turbómotor 380 Nm nyomatékot biztosít a jármű vezetőjének. Ez az erőforrás található egyébként a Mazda 3, illetve a Mazda 6 MPS modellekben is. A CX 7 végsebessége 210 km/h, ám még a magasabb sebességtartományban is rendkívül stabilan vezethető. A feszes futómű, a kiváló kormányozhatóság, a merev ka-

A brutális tömeget az aktív nyomatékeltetésű összerék-hajtáson keresztül mozgató motor étvágya azért így is 14 liter/100 km körül van, még lehetőleg finom gázpedálhasználat mellett is, ám ez nem a spórolós kategória...

A megfelelő fékezést négy hűtött féktárcsa, blokkolásgátlóval (ABS), kipörgésgátlóval (TCS) és dinamikus menetstabilizátorral (DSC) együtt segíti. Éjszaka xenon-fényszórók segítenek a vezetőnek.

Ami a belső teret illeti, a Mazda itt sem ta-

Egy úszónő naplója

Hétfő:

Reggel bevettem két sárgát, egy kéket és egy zöldet. A napot lakásosztályon kezdtem, mert a felkészülés kezdete óta annyit nőtt a vállam, hogy nem férek be a konyhába. Tegnap is kifutott a tej, mert nem tudtam megfordulni. Ezután a kozmetikusnál voltam, nagyon utálok, hogy napon-ta kell gyantáztatni a lábam. Tíz-től

négyig edzés. Ma két világrekordot úsztam, de az olimpián állítólag nem lehet áramot vezetni a medencébe.

Kedd:

Három sárga, egy piros és egy Mao Ce Tung vitaminkóttél. A kozmetikus kifogyott a gyantából az olajárrobbanás miatt. Most késsel próbálkozok. Ma egy bukófordulónál belefűrődtem a medence falába, mert akkora sebessé-

get értem el, hogy nem tudtam megállni. A bicepszem akkorát nőtt, hogy olvashatatlaná vált a tetoválásom.

Szerda:

Öt zöld, tíz kék és hat piros. A kozmetikus disznópörzsölővel próbálkozott. Szerencsére időben elugrottam, de így ráégett a köpeny. Ma új gyakorlatot próbáltunk ki a medencében, az edzőm kötelet adott a számba és vízisíelt. Este söröztem és kimentem egy focimeccsre.



gadja meg a saját maga által teremtett hagyományokat. A háromküllős borkormányon megtalálható az audiorendszer és a sebességváltó automatika vezérlőegysége, melynek elhelyezése, kezelhetősé-

ge – szerintem – a piacon ma kapható autók közül a Mazdának sikerült a legjobban. A Bose-surround hangrendszer a 9 hangszóróval, az MP3 és CD lejátszást is kristálytisza hangokkal biztosítja a CX7-ben. De rendelhető iPod-adapter és Bluetooth-csomag is, ha valaki az alapfelszereltségnél is többet akar.



Csüörtök:

Hat kék, kilenc barna, és tizenöt piros. Megborotváltam és kidobtam a Burda kínai kiadásait. Büszke vagyok. Én vagyok az első ember, aki a medencében elérte az egy Mach-ot. A hangrobbanás miatt kitortek a medence ablakai, de az edzőm is boldog. Az 50 méteres világrekord ideje alatt úszok mindent 100-tól 3000 méterig.

Péntek:

Tíz kék, kilenc barna, és harminc piros. Ma úgy döntöttem, hogy megtartom a szakállam, az újságírók így legalább nem zaklatnak. Az öltözőben pánik tört ki, amikor állva pisiltem. Ma egy kis műtéten kellett részt vennem, ugyanis nőni kezdett a harmadik karom. Az edzőm szerint ennyi edzés után ez természetes.

Szombat:

Ma volt a doppingvizsgálat. Pár bal-fasz magyar sportoló lebukott...

Milyen kocsit vegyek?

Természetesen itt nem típusismertetésről lesz szó, arra ott vannak a kereskedelmi szakemberek, illetve az autókészítő cég alkalmazottai. Én taxis szempontból figyelem, milyen kocsit célszerű venni. A taxis a fuvarokból él. Minél több a fuvar, annál több a „zsozso”. Nyilvánvalóan az tud több fuvarhoz jutni, akinek a kocsija teljesíteni tudja a különféle igényeket. Több lesz a munkája annak, aki I. kategóriás autót vezet. Sokszor kérnek kombit, tehát annak a legjobb, akinek I. kategóriás kombija van.

Természetesen az I. kategóriás autó többbe kerül, mint egy II. kategóriás. Még drágább az I. kategóriás kombi. Izgalmas kérdés, hogy mennyivel lesz több a bevétel egy I. kategóriás kombival, mint egy II. kategóriás normál autóval. Megéri-e többet befektetni? Megtérül-e a nagyobb beruházás? Megfigyeltem taxitársaságunknál, milyen kocsikat kér a kedves utas. 1000 taxirendelés statisztikája:

| | | |
|-------------------------|-----|-------|
| Nincs külön kérés | 836 | 83,6% |
| I. kategóriás autó | 80 | 8,0% |
| „Nem dohányzó” | 29 | 2,9% |
| Kombi | 19 | 1,9% |
| „Dohányzó” | 18 | 1,8% |
| Kutyaszállítás | 8 | 0,8% |
| „Többzemélyes” | 3 | 0,3% |
| Benzinszállítás | 2 | 0,2% |
| „Indítás” | 2 | 0,2% |
| „Magas építésű” autó | 1 | 0,1% |
| „Alacsony építésű” autó | 1 | 0,1% |

Természetesen néhány adat csak a „történeti hűség” miatt szerepel. Például a kutyaszállítás vagy a benzinszállítás. Azt a taxis dönti el, hogy az autója dohányzó vagy nem dohányzó. Sok taxis a kocsija mellett állva szívja a cigarettát, csak hogy az autója nem dohányzóknak legyen minősítve.

Viszont a lényeg az I. kategóriás autókánál jelentkezik: a rendeléseknél az utasok majd 10%-a már jobb minőségű taxit szeretne. Tehát érdemes erre koncentrálni az autó cseréjénél. Fejlődik a világ, mi sem állhatunk meg...
Tóth Tibor

Friss házasok első hete

Férj: Ez volt minden álmom!

Feleség: Szeretnéd, ha elhagynalak?

Férj: Dehog. Ezt még egyszer meg ne halljam!

Feleség: Szeretsz engem?

Férj: Még jó hogy!

Feleség: Képes lennél engem valaha is elhagyni?

Férj: Soha. Képtelen lennék rá!

Feleség: Megcsókolnál, szerelmem?

Férj: Igen. Az arcod, a tested; mindenütt...

Feleség: Képes lennél engem valaha megütni?

Férj: Soha! Én nem olyan férfi vagyok!

Feleség: Bízhatok benned?

Férj: Igen...

Feleség: Oh, kedvesem!

Majd hét évvel később: (olvassd alulról felfelé)

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A járművek az úton a tábla jelzésének megfelelően várakoznak. Megállhat-e mellettük taxijával, ha utasa úti céljához érkeve ki akar szállni a gépkocsiból?

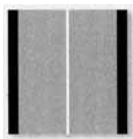
- a) Igen.
b) Nem



2. Mi szünteti meg ennek a jelzőtáblának a hatályát?

- a) A következő útkereszteződés kezdete.
b) A „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzőtábla.
c) A „Kötelező legkisebb sebesség vége” jelzőtábla.

3. Két útkereszteződés közötti útszakaszon, melyik jelzés tilthatja a balra bekanyarodást?



- a) Az 1-es tábla.
b) A 2-es tábla.
c) A 3-as útburkolati jel.



4. Ez a jelzés az általános előírásokhoz képest kisebb sebesség tartására kötelezi a taxist?

- a) Igen, lakott területen belül és kívül egyaránt.
b) Csak lakott területen belül.
c) Csak lakott területen kívül.



5. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úttest a megelőző útszakaszéhoz képest lényegesen rosszabb állapotban van.
b) Az úton a domborzati viszonyok miatt a ki látás korlátozott.
c) A gödrös, rossz állapotú úttesten az alacsony járművek alja fennakadhat.



6. A tábla tilalma érvényes-e a mezőgazdasági vontatóra és a lassú járműre is?

- a) Igen.
b) Csak a mezőgazdasági vontatóra.
c) Nem.



7. Ön előtt egy keskeny úttesten megáll egy tanulókocsi, mert gyakorlatlan vezetője lefullasztja a motorját. A menetirány szerinti bal oldal igénybevételével kikerülheti-e, a járművet, ha az út felezővonalát ilyen útburkolati jel jelöli?

- a) Igen.
b) Nem.

8. Mit nevezünk a taxi holtterének?

- a) A taxi fordulási sugarán belül levő terület.
b) A taxiban üresen maradt ülőhelyek száma.
c) A taxi környezetének azt a részét, amelyiket a vezető nem lát be.

9. Hogyan változik a taxis látása, ha a taxi nagy sebességgel halad az autópályán?

- a) Csak a közeli tárgyakat látja élesen, távolra csak homályosan lát.

- b) Csak a távoli tárgyakat látja élesen, a közeli tárgyak képe elmosódik.

10. Mikor jó a taxi vezetőségének a beállítása?

- a) Ha a tengelykapcsoló-pedált padlóig nyomva a taxis lába még nincs teljesen kinyújtva, és a kinyújtott karja csuklójával érinteni tudja a kormánykerék felső részét.
b) Ha a tengelykapcsoló-pedált padlóig nyomva a taxis lába teljesen ki van nyújtva, és a kormánykereket kinyújtott karral tudja forgatni.
c) Ha a taxis a kormánykereket 90°-os szögben hajlított karral tudja forgatni.

11. Mitől függően következhet be – sűrű esőzéskor – a taxi vízen csúszása (aquaplaning)?

- a) Csak a taxi sebességétől és az úttestet borító vízréteg vastagságától függően.
b) Csak az úttestet borító vízréteg vastagságától és a gumiabroncsok futófelületének a kopottságától függően.
c) A taxi sebességétől, az úttestet borító vízréteg vastagságától és a gumiabroncsok futófelületének a kopottságától függően.

12. Hol közlekedhet taxijával az olyan úton, amelyen három egymástól elkülönített úttest van?

- a) Csak a középső úttesten, a szélső úttestek várakozásra szolgálnak.
b) Akár a középső, akár a menetirány szerinti jobb szélső úttesten.
c) Mindhárom úttesten mindkét irányba.

13. Hogyan hat a taxisra a kocsiszokrény hőmérséklete?

- a) Ha a taxi belső tere melegebb a kívánatosnál, a vezető vérkeringése felgyorsul, ezért túlzottan élénk, izgatottá válik.
b) Ha a taxi belső tere melegebb a kívánatosnál, a vezető könnyen elálmosodik.
c) Ha a taxi belső tere hidegebb a kívánatosnál, a vezető mozgása könnyebbé, lazábbá válik.

14. Hogyan alakul a képen látható forgalmi helyzetben a személygépkocsik között a továbbhaladás sorrendje?



- a) Az „A” jelű haladhat tovább elsőként.
b) A „B” jelű haladhat tovább elsőként.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Mi az, amit még elnéznek a szélvédők mögött?

A KRESZ egyértelműen fogalmaz. Semmi sem lehet a szélvédő mögött, ami akadályozza a kilátást. Sőt! A szélvédőre is csak azt lehet ragasztani, amit a szabály megenged. Az autópálya-matricát például itt kellett elhelyezni. Ezen kívül még kitehette az orvos a „vöröskeresztes” jelzést. Kész. Ennyi.

Az új „uniós” rendszám-tábla megjelenése óta az új rendszám-ról matricát kell a szélvédőre ragasztani, pedig a KRESZ nem



engedi. A taxisoknak matricát kell elhelyezni szintén ide a „taxiállomás-engedéllyel” kapcsolatban. Pedig ez is tilos lenne. Aztán ott vannak a „lakossági parkolási” engedélyek. Azokat megint ide kell rakni, hiába nem engedi a szabály.

És akkor itt van a XXI. század. Megjelentek a GPS-berendezések, a telefonkihangsítók, a televíziók. Mind-mind a szélvédő mögött. A kérdés: mi az, amit még elnéznek a műszaki vizsgákon, illetve a közúti ellenőrzéseknél? Ezt kérdeztem meg az illetékesektől. Íme a válasz:

Alapvetően a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, továbbá a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet (ER.), valamint a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (MR.) vonatkozó rendelkezései alkalmazandók a járművek szélvédőin, vagy a mögöttes elhelyezhető feliratokkal, matricákkal, reklámokkal, illetve azok műszaki vizsgákon és közúti forgalomban történő ellenőrzésével.

Az MR. A vezetőtérből való kilátásra vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket a következők szerint szabályozza.

„78. § (1) A gépjármű, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű vezetőterének olyanoknak kell lennie, hogy a vezető részére minden vezetési művelet esetében biztosítsa az előre és oldalra való kilátást, továbbá visszapillantó tükrökkel a jármű mellett lévő

mindkét oldali forgalmi sávra történő hátrahátulást.”

Az MR. A vezetőtérből való kilátásra vonatkozóan további műszaki feltételeket ír elő a következők szerint:

„79. § (1) A gépkocsi vezetőüléssből a vezető szemhelyzetéből nézve

a) A jármű hossz tengelyére szimmetrikus elülső 180 fokos szög tartományban takarást szemmagasságban csak ajtó- és ablakoszlop, szélvédő, osztólécz, ablaktörölő és törletlen szélvédő felület okozhat.

b) A jármű előtt, a jármű elejétől 5,0 méter távolságban a talajnak a szélvédő törletlen felületén keresztül láthatónak kell lennie.

c) A jármű előtt, az úttest szintje felett 5,0 méter magasságban, a jármű elejétől 8,0 méter távolságra lévő pontnak láthatónak kell lennie. A szélvédő törletlen felületén át nézve ez a távolság 10,0 méter lehet.

d) A törletlen szélvédő felület takarási szöge a vezető szemmagasságában és a vezető oldalán nem lehet nagyobb, mint a mellette lévő oszlop takarására.”

Az MR. A díszítések és jelzések alkalmazására vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket a következők szerint szabályozza:

„97. § (2) A gépjármű, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű szélvédőjén, valamint azon ablakaiban, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell, kilátást zavaró feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot elhelyezni tilos. Nem kell a kilátást zavarónak tekinteni

a) A belső visszapillantó tükröt,

b) A szélvédő felső részén elhelyezett olyan fényszűrőt, amely a kilátást nem akadályozza, magassága a járműre a felszerelt belső napellenző magasságánál nem nagyobb, rajta keresztül a közúti jelzések színe tévedésmertesen felismerhető,

c) Legfeljebb 10 cm méretű, a szélvédő alsó sarkában elhelyezett feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot,

d) A szélvédő szélén elhelyezett antennát.

(3) Kívülről látható világító, megvilágított, átvilágított, illetőleg fényvisszaverő kivitelű feliratot, ábrát, vagy jelzést – a 27., 67., és 103. §-okban említetteket, továbbá a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó előírás (ADR) szerinti veszélyt jelző táblákat, a hosszú és nehéz, valamint a lassú járművek (járműszerelvények) megjelölésére engedélyezett táblákat kivéve – a gépjárművön, a mezőgazdasági vontaton és a lassú járművön elhelyezni tilos.

(4) A jármű vezetőfülkéjében és utasterében tilos olyan díszítést alkalmazni, mely a

vezetőt zavarhatja, vagy a szabad kilátásban akadályozhatja.”

Összegezve, a közúti járműveken elhelyezhető reklám matricák, feliratok, ábrák, az előzőekben ismertetett szabályozásban kellő mérlegelési lehetőséget nyújtanak a készítő és az adott esetben engedélyező és ellenőrző Nemzeti Közlekedési Hatóság számára is. Általános szabályként pedig megfogalmazható, hogy a szélvédő ún. törletlen felülete mögött a legfeljebb 10 cm méretű felirat, ábra, jelzés, tartozék elhelyezhető, azaz a leveleiben említett osztrák autópálya-matrica, a kerületi parkolási engedély matrica, a rendszám-azonosító matrica, az orvos „vöröskeresztes” jelzése stb. felragasztható. Tartozékként a navigációs készülék (GPS), vagy a telefon-kihangsító szintén elhelyezhető, de a példálózva felsorolt TV, vagy lejátszó elhelyezése itt nem engedélyezett. Ez utóbbiakra azon kívül, hogy a vezető szabad kilátását nem akadályozhatják, egyéb szabályok is vonatkoznak. Az MR 37. § (1) bekezdés szerint a járművön csak a rendeletben előírt, vagy megengedett világító, illetőleg fényjelző berendezés alkalmazható. Így pl. a „taxi szabadjelző” készülék fényt oldalirányban nem bocsáthat ki (MR. 67. § (1) bekezdés). A mini TV, illetőleg a videolejátszó pedig csak az utasok számára lehet látható, de pl. a mögöttes forgalom felé nem, azaz a többi jármű vezetőjét sem zavarhatja.

Dr. Bozzay Erika
Gazdasági és Közlekedési
Minisztérium
Infrastruktúra Szabályozási
Főosztály vezetője

Végül egy, a témához tartozó fontos figyelmeztetés: a GPS-t, vagy a telefont, lap-top-ot álló helyzetben NE hagyjuk az ablak mögött a nyáron. Akkor sem, ha a kocsiban ülünk! Ugyanis álló helyzetben a tűző napon a képernyők felpúposodnak a hőhatástól és használhatatlanká válnak. Hasonlóan a készülékek akkumulátoraihoz, melyek szintén érzékenyek a komolyabb hőhatásra. Már most a nyár elején több tucat kolléga járt pórul, mert erre nem gondolt. Ezért szólok! Ezek az eszközök nem bírják a forróságot, nem úgy, mint mi... *Juhász P.*

Az egérke rohan az erdőben. Megállítja a farkas:
– Hova rohansz ennyire, egérke?
– Jönnek a kommunisták, és megölnek minden lila elefántot!
– És akkor te, miért menekülsz?
– Cseszd meg, farkas, tévedtek azok már sokkal nagyobbat is!

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 júniusában

10 éve történt

Átlagos fuvar

A tarifaszámítások során az összehasonlíthatóság érdekében egy átlagos fuvarhosszból kell kiindulni. Csak így értelmezhető ugyanis a fajlagos tarifa fogalma. A számításoknál már évek óta 6 kilométeres távot vettünk átlagosnak, ám hogy ennek eredete mi volt, arra már senki sem emlékszik. Mészáros Szabolcs kollégánk vette a fáradságot, és saját tapasztalatait papírra vetve készített egy – persze hivatalosnak nem mondható – statisztikát. Száz saját maga által teljesített fuvar vizsgált meg, és a következő eredményre jutott:

| | |
|-------------------------------|-------|
| • 2 kilométer alatti fuvar: | 20 db |
| • 2-4 kilométer közti fuvar: | 39 db |
| • 4-6 kilométer közti fuvar: | 13 db |
| • 6-10 kilométer közti fuvar: | 15 db |
| • 10 kilométer felett: | 13 db |

A megvizsgált 100 fuvar alatt az utassal átlagosan megtett távolság 5,13 km-re jött ki. (Az eredeti cikkben a megoszlás jóval részletesebb, így a fenti számokból nem számítható ez az átlag.) Ha tehát összeadjuk a fuvarok alatt megtett távolságokat és elosztjuk a fuvarok számával, megkapjuk az átlagos fuvar távolságot. Ezt nevezik statisztikának, ami persze sok esetben manipulálható, sőt manipulálható. Egyetlen igen hosszú fuvar ugyanis alapjaiban változtathatja meg a végeredményt, főleg ilyen kis minta esetén. A fenti adatsorból inkább az a következtetés vonható le, hogy a fuvarok többsége, 59%-a, négy kilométer alatti volt. Ez volt 10 éve. Vajon ma mi a helyzet?

Megkértük Mészáros Szabolcsot, készítsen egy mai statisztikát. Íme:

Fuvarok átlagos hosszúsága 2008-ban

Évekkel ezelőtt valóban készítettem egy statisztikát, akkor lássuk, mit mutatnak most a számok, 2008-ban vajon mennyi a fuvarok átlagos hosszúsága? Természetesen a fuvarok hossza az csak egy adat a taxizásban. A taxisok szeretik a hosszú „löketeket”.

A másik témakör: naponta mennyi a fuvar? Ugyanis ez lehet rövid is, ha jó sok van belőle. Sőt! Két 500 forintos „kanyar” jobb, mint egy 1000 forintos. Ugyanis az 500 forintos fuvar egy kilométer utat jelent (feltételezve a 300 forintos alapdíjat, és a 200 forintos kilométerdíjat.) Az ezerforintos út pedig – ugyanilyen tarifával – 3,5 kilométert jelent. Első esetben két kilométert kell menni, másik esetben majdnem a kétszeresét(!). Tehát jó a rövid fuvar. (De még jobb a hosszú...)

Na de elég az ellentmondások sorolásából, jöjjön a lényeg: néhány napig figyeltem a kilométerórát, és jegyzeteltem. Természetesen 100

fuvar nem statisztikai adat, inkább csak érdekesség a szakmának.

| | |
|-----------------------|---------|
| • 0 -1,0 kilométer | 3 fuvar |
| • 1,1-2,0 | 14 |
| • 2,1-3,0 | 23 |
| • 3,1-4,0 | 20 |
| • 4,1-5,0 | 13 |
| • 5,1-6,0 | 6 |
| • 6,1-7,0 | 4 |
| • 7,1-8,0 | 9 |
| • 8,1-9,0 | 2 |
| • 9,1-10 | 0 |
| • 10 kilométer felett | 6 |

A 10 kilométer feletti fuvar az a repülőteret jelenti. Sajnos nem a vidéki „mutatványokat”, mert ezek gyakorlatilag megszűntek. Ennek a 100 fuvarnak az átlagos hosszúsága: 4,2 kilométer. Átszámítva, 1200 forintos átlagot jelent. Ebből kell, kellene megélni. Elkeserítő. Pláne, ha számolunk még egy-két órás várakozást is két fuvar között.

Mészáros Szabolcs

Embercsempész taxisok?

Talán kicsit erős a kifejezés, de tény, hogy a határőrség egyre több olyan taxit tartóztatott fel – főleg Szlovénia és Szlovákia irányába haladva – melyben útiokmányok nélküli, elsősorban ázsiai utasok ültek. A taxisok persze minden esetben arra hivatkoztak, hogy ők csak utasokat szállítanak, nem áll jogukban, és nem is feladatuk okmányokat ellenőrizni. Ennek ellenére időnként szinte mozifilmbe illő autós üldözés alakult ki, ahol a konvojban haladó taxisok a kék villogót észelve, szinte forgatókönyvszerűen hárman háromfelé menekültek. Ez a játék azonban veszélyes, mert amíg csak közlekedési szabálysértésért büntetik meg a taxist, addig a dolog megúszható néhány ezer forinttal, ám az embercsempészetben való bizonyított közreműködés már büntetőjogi kategória...

Becsapott taxisok

A taxisokra utazó szélhámosok ötletarzenálja kimeríthetetlen. Tíz évvel ezelőtt írtunk arról a módszerről – ami annak idején sűrűn előfordult –, amikor a taxisra rábíztak egy igen szépen csomagolt, mindenféle céges jelzéssel ellátott, esetenként nagyméretű és súlyos csomagot, melynek címzettje általában valamilyen ismert cég igazgatósága, titkársága volt. A csomagban az elmondás szerint vagy fontos alkatrész, vagy drága termékminta volt, viszont előre ki kell fizetni az ellenértékét, amit a végcélnál rendeznek a fuvardíjjal együtt. A taxis pedig megnyugodva fizette ki az esetenként tízhúszezer forintot a megrendelőnek (mai áron 25-50 ezer?), majd a címzetthez történő leszállításnál csodálkozva konstataulta, hogy ők ugyan semmi ilyesmit nem várnak, nem rendeltek. A csomag kényeszerű kibontása után aztán általában kiderült, hogy az „alkatrész”, vagy „termékminta” néhány téglá vagy beton-darab volt...

Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

V. Széchenyi rakpart: Kellene egy droszt a szállodák kiszolgálásához



V. Váci utca

Nagyon kellene egy taxiállomás a belvárosi Váci utcában, a Pesti Barnabás utca saroknál. Ez egy kiemelt fontosságú terület az idegenforgalom szempontjából.

V. Múzeum körút 39.

Tavaly már kértük a terasz (!) elbontását

XXI. Kossuth Lajos utca: A kép csalóka. Nem csónakázótó! Taxiállomás...



– Számomra érthetetlen – mondja a bíró a vádlottnak –, hogy a falon ott függ a vadászpuskája, és akkor maga lenyilazza a feleségét. Miért?
– Nem akartam, hogy felébredjenek a gyerekek.

Falusi lagziban hatalmas botrány tör ki, mert a vőlegény belerug a menyasszonyba. A botrányból verekedés lesz, majd az egész társulat a rendőrségen köt ki. Miután az orvos ellátja a sérülteket, a rendőrök megkezdik a vendégcsereg kihallgatását.

Először azt a vendéget hallgatják ki, aki éppen a menyasszonnyal táncolt a verekedés kitörésekor.



V. Múzeum körút 39. Ismét kihelyezték a tavaly elbontott teraszt(!) a drosztunknál...

a taxiállomás mellől, mert az utasok nem tudnak beszállni a taxikba. A teraszt elbontották, de most újra megépítették. Ismételten kérjük az elbontását.

V. Széchenyi rakpart

A Roosevelttér környékén több szálloda



V. Váci utca: Idegenforgalom szempontjából kiemelt területen hiányzik a taxiállomás

van, ezért itt nagy a taxiigény. Jó lenne a Lánchídnál kialakítani egy taxiállomást.

XXI. Kossuth Lajos utca

A legkisebb esőben is egy hatalmas tócsa a taxiállomás területe, nyilvánvalóan nem lehet használni. Kérjük az átépítését.

Juhász Péter

– Na, mondja el, mi történt! – szolt a rendőr. – Én azt nem tudom, kérem! – válaszolta a vendég. – Menyasszonytánc volt, éppen a menyasszonnyal táncoltam, amikor a vőlegény hirtelen felugrott a székéből, és minden ok nélkül az ara lába közé rúgott!

– Húú, az biztos nagyon fájdalmas volt! – szisszen fel a rendőr.

– Azt eliheti! Három ujjam is eltört!

* * *

– Na, milyen nős embernek lenni?
– Megfiatalodtam! Mintha újra 15 éves lennék!

– Hogy lehet az?

– A WC-ben cigarettázom, és titokban iszom.

Érvényes a mentődobozod?

Újabb gumicsontot talált a hatóság

Országszerte futótűzként terjed a hír, hogy a rendőrség új hobbit talált magának. A közúti ellenőrzések során előszeretettel vizsgálják az elsősegély-felszerelés, közismertebb nevén mentődoboz meglétét és érvényességi idejét. Ez eddig nem volt! Viszont jobb, ha felkészülünk ilyen jellegű ellenőrzésekre is (azért marhára unatkozhatnak, ha ilyen köztökösésre is jut idő, nem?), így nézzük meg mit ír a jogszabály: (6/1990 Köhém rendelet)

„Elsősegélynyújtó felszerelésre vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételek

106. § (1) A járműveken szabvány szerinti elsősegélynyújtó felszerelést kell készletben tartani:

a) oldalkocsi nélküli motorkerékpár és motoros tricikli esetében „A” típusú,

b) személygépkocsi, tehergépkocsi, oldalkocsis motorkerékpár, mezőgazdasági vontató és lassú jármű, valamint a kizárólag menetrendszerű helyi járatban közlekedő autóbusz esetén „B” típusú,

c) minden egyéb jármű esetén, ahol a szállítható személyek száma 10 vagy annál több, valamint a tűzoltó jármű esetében „C” típusú kivételben.

(2) A szabvány szerinti elsősegélynyújtó felszerelés

– a tartalmának alkalmazhatóságára vonatkozó lejáratú időn belül – helyettesíthető olyan elsősegélynyújtó felszereléssel, amelyet az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam a jármű kategóriájához alkalmazni rendelt, amennyiben azt magyar nyelvű, vagy ábrás elsősegélynyújtási tájékoztatóval ellátták.”

Valóban szerepel tehát az a kifejezés, hogy tartalmának alkalmazhatóságára vonatkozó lejáratú időn belül, tehát nyilván egy idő után a szavatosság lejár. De mennyi idő után? Nos, ez az a kérdés amelyre jogszabályok tucatjának átböngészése után sem leltem választ. Annyit megtudhatunk, hogy az elsősegélynyújtó felszerelésnek szabványosnak kell lennie, mégpedig a MSZ 13553 számú szabvány szerinti. Igaz, hogy a rendelet és a szabvány sem tartalmaz a szavatosság lejártára vonatkozó részt, azonban a hatóság szerint

logikus, hogy ha valami lejárt, az nem használható, tehát olyan, mintha nem is lenne. A lejárat, vagyis a szavatosság vizsgálata viszont érdekes kérdés. Az ellenőrző szerv elsősorban a dobozon keresi a szavatossági jelzést és a plombát. Bár a jogszabály ezt nem írja így konkrétan elő, a logika is azt diktálja (logika? ha-ha-ha...) hogy nem a doboznak kell érvényesnek lennie, hanem a benne szereplő tar-

VISSZATÉRT A SZOCIALIZMUS!

Nem, ne örülj! Nem a 3,60-as kenyér és tej, nem az 1 forintos vilamosjegy, vagy a 2,80-as kolbász időszaka tért vissza, korántsem! Hanem a sorok közt való olvasás, a felsőbb szintről érkezett információk megfelelő értelmezésének kérdése. Idősebbek talán még emlékeznek, hogy annak idején hogyha valamit cáfoltak, az általában napokon, heteken belül megvalósult, vagy már kész tény volt. Például az akkori híradásokban Csernobilban először szinte semmi, aztán apróbb gőzkitörés volt csak, és hetek, hónapok múlva tudtuk meg, hogy gyakorlatilag felrobbant az atomerőmű. Amikor az átkosban cáfolták, hogy valaminek felmegy az ára, abból gyorsan be kellett vásárolni, mert biztos, hogy hamarosan drágább lett. Ez a fajta eljárás még gyermekemeg demokráciánk hajnalán is igen markánsan előkerült, emlékezzünk csak az üzemanyagok árának 1990-es nagymértékű emelésére. Reggel a hírekben bementék, hogy szó sincs áremelésről, délben meg felnyomták több mint negyven százalékkal. Este aztán már kezdődött is a taxisbloká... Most is ilyen deja vu érzés ébredzik bennem a mentődoboz szavatosságának ellenőrzése kérdésében. A rendőri vezetés minden szinten vehemensan tagadja, hogy lett volna ilyen utasítás, közben pedig az interneten már fórumok is indultak e témában, és az üzletekben országos hiánycikk lett az elsősegélynyújtó láda. Ha cáfolják, megvalósul. Ha tagadják, lesz! Olvassunk ismét a sorok között...

tozékoknak, a steril géznek fertőtlenítőnek, pólyáknak, satöbbi. Ezeknek a kötszereknek a csomagolása tartalmazza a lejáratú dátumot, tehát egy régi dobozt is fel lehet tölteni új – a gyógyszerárban beszerzett – a dobozban lévő lista szerinti kötszerekkel. Persze egyszerűbb, ha gyárilag csomagolt szabvány dobozt szerzünk be, ez azonban lapzártakor éppen hiánycikk volt. A doboz az üzletekben, – már ha van –, 1500 Ft-tól indul, de láttunk 3900-ért is. Nagyobb áruházakban kb. 4500-ért árulják a komplett KRESZ-csomagot háromszögüstül, izzókészletestül, eü-csomagostul.

Annyit azért hozzátesszünk: tapasztalataink alapján maguk a rendőrök közül sem tartja mindenki jó ötletnek, hogy ilyen piszlicsáré köztökösésekkel és bírságokkal piszkálják fel az amúgy szabályosan közlekedő autókat...

N.Z.

A nő bemegy a szőnyegkereskedésbe, sokáig válogat, majd ahogy lehajol, hogy megtapintsa az egyik szőnyeget, pukizik egy jó nagyot. Deréki elvörösödve megkérdezi az eladót:

– Ne haragudjon, mennyibe kerül ez a szőnyeg?

Mire az eladó:

– Hát asszonyom, ha már az érintésétől elfingotta magát, az áráról be fog szarni!

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

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

| Megnevezés | eladási ár |
|--|------------|
| Taxisok Világa Magazin* | 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 járulékbevallások | 1.700.-tól |
| BTI tagdíj (havonta) | 1.200.- |
| Hőpapír új RASE taxiórához | 140.- |
| Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz | 65.- |
| Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz | 40.- |
| Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz | 140.- |
| Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz | 75.- |
| Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz | 125.- |
| Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz | 85.- |
| Budapest (házzámos) és környéke (44 település) atlasz | 3.150.- |
| Budapest atlasz (keményfedelű) | 2.550.- |
| Budapest (házzámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható) | 3.950.- |
| 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 |

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **JÚNIUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

| | Egészségbiztosítási Alap | Nyugdíjbiztosítási Alap | | Egészségügyi hozzájárulás | Vállalkozói járulékok |
|--|---|--|--|---|-------------------------------------|
| | | 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 járulékok |
| 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).

Zugkönyvelők

Egyre érdekesebb esetekkel fordulnak hozzánk taxis kollégák. Mármost nekünk, könyvelés-technikai szempontból érdekes, az érintett vállalkozónak viszont inkább kínos, sőt „pénztárcába vágó” ügyekről van szó.

Úgy tűnik, az adóhivatal a bevallásokat nem egyszerre, hanem jogcímek szerint dolgozza fel, ugyanis egy 03-as bevallás meglétét hiányoló APEH-levéllal keresett fel bennünket egy kolléga. Ez az a bevallás, amit tulajdonképpen nem is kell beküldenie annak, aki nem foglalkoztat alkalmazottat, mert az éves adóbevalláson van egy megfelelő rovat, ahol ezt jelölni lehet. Ezt a rovatot valóban sokan elfelejtik kitölteni. Jelen esetben a kolléga a bevallás ügyében keresett fel bennünket, mondván, hogy eddigi könyvelőjét nem tudja elérni hetek óta. **Első gyanús jel: könyvelő nem elérhető.** Mivel saját ügyfélkaput nyitattatott vele a könyvelő, és ismerte felhasználónevét, valamint jelszavát, bele tudtunk nézni a beküldött bevallásaiba. **Második gyanús jel: könyvelő az ügyféllel nyitatta ügyfélkaput,** és nem a saját könyvelői ügyfélkapuját használja. Az adófolyószámra megtekintésekor kiderült, hogy több százezer forint túlfizetés jelentkezik. Kolléga ezt fejcsóválva furcsállotta, mert ő mindig pontosan fizet, és soha sem többet, vagy kevesebbet. Néhány száz-, vagy ezer forint eltérés így is előfordulhat, több százezer azonban semmiképpen. Már a folyószámlából is kiderült, hogy itt nem túlfizetésről, hanem bevalláshiányról van szó, de azért

megnéztük a beküldött dokumentumok listáját is. Amely üres volt! Az elektronikus bevallás kötelezettségének bevezetése óta a következő bevallásoknak kellett volna itt szerepelnie: egy darab 0653-as, 2006-os személyi jövedelemadó-bevallás, egy darab 06584-es, 2006-os éves járulékbavallás, 12 darab 0758-as 2007-es havi járulékbavallás, egy darab 0753-as 2007-es személyi jövedelemadó-bevallás, valamint – 2008. május 20-a lévén – 4 darab 0858-as 2008-as havi járulékbavallás. Na most ezzel szemben a beküldött dokumentumtárban nem volt egyetlen árva kis bevallásocská sem. A taxis vállalkozó kolléga minden hónapban rendben kifizette a könyvelési díjat, ám kérése ellenére sohasem kapott bevallásairól semmiféle visszaigazolást. Nem is kaphatott, hiszen a bevallások el sem lettek küldve! **Harmadik gyanús jel: az ügyfél kérése ellenére sem kap visszaigazolást nyugtát,** vagy bevallásmásolatot.

Sajnos vannak ilyen „zugkönyvelők”, akik úgy veszik el a pénzt a gyanútlan ügyféltől, hogy hozzá nem értését kihasználva, el sem végzik a munkát. Egy másik esetben a „könyvelő” elvállalva egy adatrögzítést, kinyomtatott előző évi bevallást kért az ügyféltől. Mikor az közölte vele, hogy az adóhivatal „ehev” oldalán a jelszó beírása után bármilyen elektronikusan beküldött bevallás megtekinthető, lekérhető, nyomtatható, azt mondta, hogy ő tizenhat éve könyvel, de erről még nem hallott. **Negyedik gyanús jel: a könyvelő nem ismeri az elektronikus lehetőségeket** (bár elismerem, ez sokszor csak szakmabeli által vehető észre...)

Találkozunk olyan esetekkel, amikor a járulékbavallásokon olyan tételek szerepelnek, amelyeknek nem kellene. A bevallás így nem hibás, tehát a rendszer befogadja, a vállalkozónak azonban tartozása keletkezik. Az adófolyószámla ma már áttekinthető formában naprakészen elérhető bármikor az elektronikus bevallási portálon. Érdemes időnként ellenőrizni, nincs-e rajta hiány, vagy túlfizetés. **Ötödik gyanús jel: a könyvelő kérés ellenére sem nyomtat adófolyószámlát.**


Összefoglalva tehát: óvakodjunk az olyan könyvelőtől, aki

- sokszor, napokig, hetekig nem elérhető,
- nem saját ügyfélkapuval dolgozik, hanem az ügyféllel nyitatta egyet (ez csak akkor elfogadható, ha nagyon kevés ügyfele van),
- nem ad sem visszaigazolást nyugtát, sem az APEH-től visszatöltött bevallásmásolatot, kérés ellenére sem (automatikusan nem kell, hogy adjon, hiszen az elektronikus ügyintézés egyik célja, hogy kevesebb papír fogyjon. Az ügyfél kérésére azonban adnia kell),
- nem tudja, hogy az APEH-szerverről letölthető az összes eddig beadott elektronikus bevallás, akkor is, ha előtte más regisztrátor töltötte fel, elérhető az összes visszaigazolást nyugta és egyéb üzenet,
- nem tud, vagy nem akar adófolyószámlát nyomtatni. Ebből tudhatjuk meg, hogy adó- és járulékbavallásaink és -befizetéseink tekintetében „hogyan állunk” az adott pillanatban.

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 főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Mivel július 12-e szombatra esik, az esedékes befizetések 14-én, hétfőn még pótlék nélkül intézhetők.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig kötelesek fizetni. Július 12-ig (ill. 14-ig) tehát rendezni kell a második negyedévre esedékes adó- és járulékelőleget is.

Fizetendő negyedéves adóelőlegek

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

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, jelen esetben július 14. hétfő, mivel 12-e hétfőgére esik.

point S

ABRONCS • KERÉK • SZERVIZ

Gyorsszerviz szolgáltatásaink:

- futóműbeállítás
- fékellenőrzés és javítás
- lengéscsillapító szerviz
- olajcsere és szűrőcsere
- akkumulátorcsere
- személyautó abroncsszerviz
- abroncs- és keréktárolás
- A futóműbeállítás kedvezményes díja **3.000,-Ft+áfától!**

Gyorsszerviz szolgáltatásunk munka díjának listaárából taxisok részére kedvezményt biztosítunk. **10%**

Nyitva tartás:
hétköznap: 7.30-17 óráig
szombaton: 8-12 óráig

Cím:
1037 Budapest, Csillaghegyi út 22.
Tel.: 06/1/430-67-67, www.alcar.hu

CSEERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

18%
SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
25%

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

Köszönet!

Lerobbantam. Nem én, az autóm. Május 22-én a fővárosban, az I. kerületi Hegyalja utca – Aladár utca sarkon. Tanácstalanul tébláboltam a forgalmas főúton, mitévő legyek. Ekkor fékezett mellettem egy társasági kocsi. Hirtelen meg sem néztem melyik társaságtól jött a „sárga angyal”.

„Mit segíthetek?” – kérdezte. „Ötszáz méterre van egy ismerős szerelőm, odáig kellene elvontatni”- feleltem. „Nagyon jó, van egy előrendelésem, előtte pont belefér a mutatvány.”

Szinte még fel sem ocsúdtam, már vonatott is. Az út végén gyors hálát rebegtem, többre nem volt időm, mert a kolléga elviharzott. Se a rendszámát nem jegyeztem meg, se a tatitársaságot, ahova tartozik.

Igy most utólag – ezúton is – szeretném még egyszer megköszönni ezt a kollegiális segítséget. Sokak szerint a taxisokból kiviszett a közösségi érzés, a segítőkészség. Itt van az ellenpélda. Ismeretlenül segített, csak, azért mert én is taxis vagyok. Ő is taxis, méghozzá nagybetűs TAXIS.

Dudás Zoltán (mezítlábas)
EAR 785

(Lapzártakor kaptuk a hírt: Bajba jutott kollégánk véletlenül „összefutott” jövőjével a repülőtéren. Ferenci Tibornak hívják a kollégát, és a 6x6 Taxinál dolgozik.)

Szexuális zaklatás miatt elmarasztalják

Letapizott taxisok

A hongkongi bíróság elmarasztalta azt a 46 éves milliomos vezérigazgatót, aki több alkalommal is szexuális ajánlatot tett fuvarozóinak, illetve két esetben megsimogatta és intímebb részeit is megfogdosta a mit sem sejtő sofőröknek.

Stephen Gan Fock-wai nem minden alkalommal türtöztette magát, ha úrrá lettek rajta szexuális vágyai. Ilyenkor pénzt is ajánlott az öt szállító taxisofőröknek, akik közül most ketten szexuális zaklatásért feljelentették a 46 esztendő vállalkozó férfit. Mint a hírügynökségi jelentésből kiderül: az ösztönei fölött uralkodni képtelen vállalati vezetőnek nyilvánosan bocsánatot kellett kérnie a sofőröktől, amiért munkájuk közben ajánlatot tett részükre, illetve simogatta és fogdosta őket vezetés közben.

A vádirat szerint a vezérigazgató nem érte be a taxisok végtagjainak simogatásával, a sofőrök intim testrészeit is többször megérintette a „kuncsaft”. Mint kiderült, az egyik fuvarozónak 2 ezer hongkongi dollárt – ez kb. 40 ezer forintnak felel meg – ajánlott föl, ha a férfi szexuális kapcsola-

tot létesít vele. A gépkocsivezető az ajánlatot visszautasította, sőt, magát a közismert gazdag embert is kirakta a kocsijából, majd feljelentette a bíróságon.

Stephen Gan Fock-wai a kipattant bírósági ügy után lemondott családi vállalkozásának vezetéséről, s bár még a cégénél dolgozik továbbra is, de a korábban saját termékeik reklámozásában is aktív szerepet vállaló vezető búcsút kényszerült inteni a média világának.

A magáról megfélemedező szexuálisan túlfűtött milliomos ügyéről a bíróság még nem döntött, de az sem zárható ki, hogy letöltendő szabadságvesztésre ítélik az ex-vezérigazgatót.

Cash

A férj a halálos ágyán:
– Drágám, be kell valljak valamit!
– Mit, drágám?
– Megcsaltalak.
– Tudom, drágám, azért mérgeztelek meg.
* * *

A férj a konyhaasztalnál ül és reggelizik, közben pedig újságot olvas.

Fel sem néz:
– Szívecském, kérek egy kávét!
* * *

Az asszony szalad és már hozza is a feketét. A férj elveszi, majd elkezd fogdosni az asszony mellét, fenekét.

– Na de apukám, be kell menned az irodába!
– Úristen, hát nem ott vagyok?
* * *

Két gyerek látja a fiatal házaspárt, amint éppen jönnek ki a templomból. Megszólal az egyik:

– Rájuk ijesszek?
– Inkább majd én.
Odafut a vőlegényhez, és így szól hozzá:

– Gratulálok, papa, jól választottál.
* * *

Doktor úr, azt hiszem új szemüvegre lenne szükségem!
– Szerintem is, mert ez egy hentesüzlet!
* * *

– Szomszéd úr, miért nekem panaszkodik, hogy nem tud aludni? Nem vagyok én orvos, csak egy egyszerű trombitás...

BTI-hírek

A BTI-Taxicentrum iroda sok év után először, a nyári időszakban két hétig szabadság miatt nem üzemel. **Irodánkat július 28. és augusztus 10. között zárva tartjuk**, ez alatt mindennemű ügyintézés szünetel.

* * *
Újra kapható a néhány hónappal ezelőtt már nagy sikert aratott Taxis Angol nyelv-könyv.

Igéretet kaptunk arra is, hogy mire e lap megjelenik, a könyv anyaga CD-változatban is hozzáférhető lesz.



AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén - már nettó **8.000 Ft+áfatól** (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 futóműsérült vagy kitorított kerekű gépjárművét!

Balesetes gépkocsikat a mindenkor FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazzal 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, hétfévégén és ünnepnapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserinktől!

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 nyomógombbal!

Részletfizetések minden típusra,
akár 0 Ft indulóval!

Áraink tartalmazzák az üzembe helyezést
illetve a hitelesítést is.
Hétfégi 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

Még a nyár előtt RENAULT ÚJDONSÁGOK



Renault Laguna GT



Renault Laguna GT

Május végén három újdonsággal jelentkezett a hazai autópiacon a Renault. A megújult Twingo, a Grand Modus és a Laguna GT más-más rétegnek nyújt majd valós alternatívát vásárláskor.

A Twingo 3.60 méteres hosszával praktikus és különleges kisautó. Négyféle felszereltségben



Renault Twingo



Renault Twingo

kapható, melyek mindegyike kombinálható további kiegészítővel. A motorválaszték is széles, minden igényt kiszolgál. Három benzines motor, az 1.2 literes, 60 LE-s, a szintén 1.2 literes, de 75 LE-s és a vadonatúj TCE 100 LE-s aggregát áll a vásárlók rendelkezésére.

A megújult Grand Modus az egyterűek között arathat majd további sikereket. A kissé megnövelt méretek, a gazdag felszereltség, a kényelem valószínűleg a családi autók kedvelőinek mozgatja majd meg a fantáziáját.

A kétféle erős motorral szerelt Laguna GT-ben a négykerékormányzás ígér komoly vezetési élményt. A kétféle motor, a 180 LE-s, a 400 Nm-s nyomaték már 2000-es fordulaton a vezető rendelkezésére áll. A szintén 2 literes, benzines erőforrás 16 szelepes, 205 LE-s. A 300 Nm nyomaték 3000-es fordulattól használható ki.



Renault Grand Modus

A francia diák angliai cserenyaraláson vesz részt egy arisztokrata családnál. A ház ura körbekalauzolja a birtokon.

– Az ott a golfpálya, ugye? – kérdi a fiú. – Gyakran golfozik?

– Nem – feleli a házigazda. – Egyszer kipróbáltam, de nem tetszett. Unalmas.

A diák ezután meglát két lovat.

– Látom, szeret lovagolni – jegyzi meg.

– Nem – mondja a háziúr. – Egyszer kipróbáltam. Unalmas.

Hirtelen egy fiatalember tűnik fel az ösvényen.

– Hadd mutassam be a fiamat, Williamet – mondja a lord.

Mire a francia fiú megjegyzi:

– Gondolom, egyetlen gyermek.

Öreg cimborák beszélgetnek:

– Te Pista! Igaz, hogy az idén lesz az aszszonnyal a 30-dik házassági évfordulótok?

– Pontosan.

– Megleped valamivel?

– Hogyne! A 15-dik évfordulónkon elvittem az Alpokba egy kis erdei házba. Gyönyörű napokat töltöttünk együtt. Azt hiszem, most elmegeyek érte és hazahozom.

Kolduló TAXIS A BARTÓK BÉLA ÚTON

Mint valami lidércnyomás: kéregető – nemrégén még – taxis a Körtér közelében. Döbbenetes gyorsasággal lehet a mélybe zuhanni! Elég egy tartós betegség, válás, vagy az anyagi összeomlás. Majd' mindenki hitelre veszi az autót, a lakást, a televíziót, a videót. Törleszti, törleszgeti a részleteket. Amíg nem jön egy – esetleges – tragédia. Nagyon könnyen az utcára lehet kerülni. Gyorsan munkanélkülivé lehet válni. Ezért ezredszer is el kell mondani: figyeljünk oda a holnapra! Ne hordjunk minden pénzt a kocsmába! Munka után az első út ne a játékkerembe vezessen! Ott van a taxis kolléga, aki Angyalföldön gyilkolt a játékkeremben, mert minden bevétele a játékautomatákba zúdult. Itt volt közöttünk az egyik taxitársaságnál. Családja, gyermeke volt! Mi lesz vele, ha kijön a börtönből? Minden valószínűség szerint megy az utcára kéregetni. A kolléga mellé... Pedig ő is itt volt nemrégiben közöttünk! Alkalmazott volt, bérelt egy autót az egyik taxitársaságnál. Aztán több lett a kiadása, és egyre kevesebb a bevétele. Egyre kevesebb jutott a családnak. Érhető, hogy az asszony megunt. Kipenderítette az utcára. Ráadásul a kocsival, a taxizással is történhetett valami törés, így most se munka, se család. Marad a kéregetés, a koldulás. Természetesen még akkor sem törvényszerű a züllés, ha nincs lakás! Van olyan kollégánk, aki a Mester utcai hajléktalanszállóról jár taxizni. Őt is ismerem évek óta. Csődbe ment a válalkozása, „vén fejjel” elvált tőle az asszony, utcára került. De talpra állt! Bérelt egy autót és mindennap tisztán, ápoltnak kezdi a munkát! Senki sem mondaná meg, hogy hajléktalan szállón tengeti életét. Többnyire csak rajtunk múlik, talpon maradunk-e.

Ferenczy P. Károly



FREKVENCIAÁTÁLLÁS

a Nádor Rendszerházzal

A frekvenciaátállásra kötelezett rádiós rendszerek cseréjéhez kapcsolódó szolgáltatásaink:

- URH rádió rendszerek tervezése, engedélyeztetése
- új, kedvező árfekvésű átjátszó berendezések, rádiók szállítása
- telepítés, üzembehelyezés

AKCIÓ!

Minden eddiginél kedvezőbb áron!

MAXON PM 100/160 rádió



- 4/99 csatorna
- frekvencia tartomány: VHF, 146-174 Mhz
- 1-25 W max. kimenő teljesítmény
- programozható csatorna raszter 12,5/25 kHz
- beépíthető kerettel, kézimikrofonnal, tápkábelrel, kódadó nélkül

Részletekért érdeklődjön elérhetőségeinken!

NÁDOR RENDSZERHÁZ KFT. 1141 BUDAPEST, ÖV UTCA 3.

TEL: (1) 470-5013 FAX: (1) 470-5011

E-MAIL: MARKETING@NADOR.HU WWW.NADOR.HU

i10 – Új belépő a Hyundai i világába

Az i10 elsődleges célcsoportja az első autójukat vásárló fiatalok; azon családok, akik a háztartásukba második autót szeretnének; illetve azon 50 feletti, megfelelő egzisztenciával rendelkező házaspárok, akiknek nincs gyermekük. A Hyundai i10-es modellje új irányvonalat, lendületet hoz a mini-autók kategóriájába

Annak ellenére, hogy kompakt modelltől van szó, szegmensében az i10-es modellnek a legnagyobb a tengelytávja, s ezáltal kategóriájában az egyik legnagyobb belső utastere. A funkcionális szem előtt tartva a belső térben 60:40 arányban osztottan dönthető ülések találhatóak, amellyel teljesen sík rakodófelület alakítható ki.

Ráadásul az autóban található még egy praktikus pakolóréz a csomagtér alatt, amely tovább növeli a hasznos rakodóteret.

Számokban kifejezve, a csomagtér befogadóképessége 225 liter alaphelyzetben, amely vezető szegmensében és egyaránt elegendő karaktert biztosít mind a gyerekhordozónak, az utazótáskáknak vagy a hétféle bevásárlásnak.

Az új 1,1 literes háromhengeres CRDi dízelmotor 75 LE teljesítménnyel és 153 Nm-es nyomatékkal a gyártás kezdetétől elérhető.

Mind az új 75 LE teljesítményű 1,2 literes benzinmotor (amely 2008-tól lesz beépítve), mind pedig az 1,1 literes és 64 LE teljesítményű motor maximálisan környezetkímélő.

Mind a három modell eléri, és túl is teljesíti az érvényben lévő emissziós elvárásokat. Az összes motor négy szelepes DOHC-technológiára épül korszerű szívórendszerrel és könnyűfém motorblokkal. A csúcstechnológiájú CRDi dízelmotor a Hyundai VGT-nek nevezett változó geometriájú



amelynek szén-dioxid-kibocsátása 114 g/km. Az ötsebességes manuális váltón kívül az 1,2 literes benzinmotorhoz automata váltó is rendelhető a városi közlekedés megkönnyítése érdekében.



turbó feltöltővel szerelt. Az 1,1 literes dízelmotor az ötsebességes manuális váltóval 4,3 literes átlagfogyasztást eredményez,

Az UEFA EURO 2008™ sztárjai...

...Hyundai modellekkel járnak



265 Hyundai személyautó és haszongépjármű érkezett az Ausztria-Svájc UEFA EURO 2008™ labdarúgó-bajnokságra, hogy a csapatok, a rendezők és a VIP-vendégek hivatalos járműveként szolgáljanak.

Hajnalban kopognak egy mekkai könyvesbolt ajtaján. A tulajdonos álmosan nyit ajtót.

- Mit akar?
- Korán van?

Családi és személyi szolgáltatások terén piacvezető világcég területi képviselőt keres. Jó kommunikációs készség és alapfokú latin nyelvtudás szükséges. A jelentkezésre kérjük ráírni: „plébános”.

- Szörnyű dolgot látok! - mondja sejtelmesen a jósnő. - A kártya sze-

rint a kedves férje pár napon belül meg fog halni.

- Azt már tudom. Engem csak az érdekel, hogy felmentenek-e?

Bíró a vádlott feleségnek:

- Nem tagadja, hogy ön lelötte a férjét, miközben az meccset nézett?

- Nem.

- És mik voltak a férje utolsó szavai?

- Lőj már! Lőj már, te béna!

Az öt éves Pistike hajnalban felébred, merő véletlenből benéz anyuci-

ék hálószoba ajtajának a kulcslyukán, és szörnyűködve nyugtazza a látottakat:

- És még ezek akarnak elvinni pszichológushoz, mert szopom a hüvelykujjamat?

Két barát találkozik.

- Hallom, megnősültél - mondja az egyik.

- Igen - feleli a másik. - Nem ízlett a vendéglői koszt.

- Na és most?

- Most már ízlik.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Valamikor, még a 90-es évek elején vagy közepén riportot készítettek József Etelkával, *József Attila* testvérével. Azt kérdezte a riporter tőle, hogy aktuális-e még Attila költészete. Az akkor már nagyon idős és roppant bölcs aszszony valami olyasmit mondott – szó szerint nem emlékszem, csak a lényegre –, hogy mindaddig aktuális lesz, míg létezik szegény ember, amíg van magányos, megszorított és megnyomorított, szeretetre vágyó lélek. Tehát még igencsak hosszú ideig.

Mostanában meg éppenséggel telibe talál a jó néhány verse, verssora. Ő maga sem gondolná, mennyire megértjük azt, hogy „Aki szegény, az a legszegényebb, / fázósságát odadja a télnek”. Ráösmernék a mai kiherélt, kifosztott és letarolt gyárhelyeinkre, amikor ezt olvassuk tőle: „Mint az omladék, úgy állnak a gyárak./de még készül bennük a tömörebb sötét./a csönd talapzata...” Vagy tessenek megítélni a mai magyar vidéket ösmerőknek, „elavult-e” ez a néhány sor: „Mondd, mit érlel annak a sorsa,/akinek öt holdja terem;/lompos tyúkjá kárál a torsra/s gondjai fészke a verem:/s igája nem zörög sem ökre/nem bög elnyújtva – nincs neki,/s mélyéről párolog a bőgre./ha kis családját eteti?” S hányan mondhatják ma (bevallom: magam is), hogy: „Óh, én nem így képzeltem el a Rendet”. Érténék ám a mai kis kamaszok közül is bizony sokan a ferencvárosi, Gát utcai tizenegy éves Attila kitépirt irkalapra írt sorait: „De szeretnék gazdag lenni,/egyszer libasültet enni,/jó ruhában járni kelni,/öt forintért kuglert venni.”

De nem csak erre vágyott, hanem szeretetre, megértésre, hűséges társra is. A félárva, apa nélkül felcseperedő fiú apapótlékot keres, szüksége is lenne rá, de nem talál. Társakat keres, kikkel megérteti magát, ez vezeti a munkásmozgalomba, ám onnan kitessékellik, mert „egyénieskedő” meg „fegyelmezetlen”, aki képtelen „pártszerű keretek közt” gondolkodni. Szerelmet keres, talál is, aztán elhagyják vagy elutasítják. Értelmiségiek felkarolják ugyan a zseni proletárfiút, ám az ő társaságukban szívós munkával szerzett roppant műveltsége ellenére is félszegen, gátlásosan mozog.

Halála után az történt vele, ami költő és költészete számára a legproblematisabb: bálványt, szobrot faragtak belőle, amelynek hol egyik, hol másik oldalát kihangsúlyozva magasztalták, értékelték és magyarázták.

Szegény feje ő már nem tehetett semmiről. 1937-ben öngyilkos lett, védekezni nem tudott az 50-es évek rábökös kijelölése miatt: „Ő lesz a mi proletár költőnk!”. Háttérbe szorították szerelmi líráját, istenkereső vagy

filozófikus-intellektuális verseit. No de utcát-teret kapott, lakótelepet, kultúrházakat, iskolákat, irodalmi díjat és a jó ég tudja még mi mindent neveztek el róla, születése napja a Költészet Napja, úgy bizony, egy-egy költeménye sutácska szavalóversenyeken mindig favorit, no meg hát persze „kötelező iskolai tananyag” lett, ezzel kellőképpen elriasztva magátul és költészetétul nebulóinkat.

Úgy tűnt, hogy költőnk számára az egyoldalú örök hely végképp kijelölve.

Ám de gyűtt a nagy rendszerváltozás. Sokan úgy vélték, át köll értékelni az átértékelni valókat. Nosza, nekiestek hát Attilának is, a pökhendiség e nagy és dicső korszakában volt aki egyenest azt követelte – magam is hallottam –, hogy ezt a „komenista” költőt dobják ki a magyar irodalombul. Szerencsére jótékony kezek betapasztották az illető verskedelő politikus száját.

Csak hát jó magyar szokás szerint át köllött esni a ló tulsó oldalára. Eztán az úgynevezett proletár-verseket tuszkolták hátra, vagy ha említik egyáltalán, hát csak úgy úriasan finnyálkodva. Attila ma a soros „intellektuá-

lis” költő, a feltörekvő „úri” középosztály líra iránt fogékony vékonyka rétegének kedvence.

Nohiszen! Mi sem állt tőle távolabb.

Az ő esete kapcsán kigyün az ember gyerekből az akaratlagos káromkodás: Az isten verje meg az ízlésdiktátorokat, az irodalom politikus-szabászait, a költői életművet politikai vagy egyéb gusztusuk szerint átforgatókat, a beskatulyázókat!

Kérve kérem kendteket, ne hallgassanak senkire, kendtek csak olvassanak – senkitől sem zavartatva (persze, ha kedvük, idejük enged) József Attilát. Mert ő a „mindannyiunk” költője.

Hogy ez így van, annak a bizonyága lehetne talán az e havi talált versünk. Nem köllött ez irányban sokat kutakodni, felütjük a kötetet, oszt máris itt van, ni.

Ezt a verset valóban nem lehet ide-oda toszigálni. Egyszerű vágyakozás ez bizony egy megértő társ iránt, legyen az akár jó barát, akár a pici gyermekként elveszített, valójában ismeretlen Apa, vagy akár az Isten. Aki mellett a végtelenül magányos lélek társként eldolgogtatna, hogy aztán a derekas munka végeztével – akár az egyszerű szegényemberek faluhelyen – egymás mellé üljenek pihenni, szusszanni, pipázni. Mert aki árva vagy apa nélkül nőtt fel, némelykor kikívánczik belőle a szó, ha megértő hallgatóra talál. Barát, Apa, Isten – ilyenkor egyre megy.

Máig fölháborodva, dühödten tudom csak emlegetni, mi lett a sorsa Attila földi maradványainak. 1937-től öt éven át még csöndesen nyugodott a balatonszárszói temetőben. Aztán 1942-ben „kegyeletes kezek” onnét kiemelték, s felhozták Pestre a Kerepesi temetőbe. Egy idő után valakik úgy döntöttek, hogy nyugalmát ismét megzavarva átteszik őt a temető munkásmozgalmi parcellájába, élettársa, Szántó Judit mellé. Itt sem nyugodhatott hosszabb ideig, mert a rendszerváltoztatás után ismét csak valakik úgy döntöttek, hogy onnét őt ki kell venni, nem való ő oda, kivették hát és visszavitték az első Kerepesi temetői helyére. De most legalább együtt nyugszik a Mamával.

Négyezer temették el őt, aki utolsó versében ezt írta: „Ime hát megleltem hazámat/a földet, ahol nevemet/hibátlanul írják fölébem./ha eltemet, ki eltemet.”

„Jöjj el Szabadság, te szüjl nekem Rendet...” – ezt kívánta Attila. Nos, itt van már a Szabadság, de hol a Rend? Az nem született meg, vagy ha mégis, hát ott ténferegget, téblábolhat valahol az „éji homályban”, mint Vörösmarty apánknál a mi „régí dicsőségünk”. Utat ide hozzánk még egyik sem talált.

ISTENEM

Dolgaim elől rejtegetlek,
Istenem, én nagyon szeretlek.
Ha rikkancs volna mesterséged,
segítnék kiabálni néked.

Hogyha meg szántóvető lennél,
segítnék akkor is mindennél.
A lovaidd is szeretném
és szépen, okosan vezetném.

Vagy inkább ekeszarvat fogva
szántanék is a nyomodba,
a szikre figyelnék, hogy ottan
a vasat még mélyebbre nyomjam.

Ha csősz volnál, hogy óvd a sarjat,
én zavarnám a fele varjat.
S bármi efféle volna munkád,
velem azt soha meg nem unnád.

Ha nevetnél, én is örülnék,
vacsora után melléd ülnék,
pipámat egy kicsit elkérném
s én hosszan, mindent elbeszelnék.

MORFONDÁRIÁK

Sajnos legutóbb a taxizásról nem sokat pampogtam. Mert ugye lett volna miről, csak hát érdemes-e? Mert már annyiszor szövé tettem a gondjainkat, problémáikat, hogy már kezdem unni. Nem igaz? Talán Ti is unjátok már? Mit? Hát a nagy csodás ígéreteket. Na, elárulok egy titkot: mindenki jobban jár, ha csak a saját elképzeléseit próbálja saját erejéből, és kizárólag a saját elképzelései szerint megvalósítani. Ennyi év után bátran kijelenthetem, hogy a politikusokra nem számíthatunk. Ők csak egymással harcolnak. Na meg ugye a szokásos hazudozásaiikkal próbálnak jobb helyezést elérni az ún. népszerűségi listán. Azért nem kell nagyon elkésredni. Mert a taxizás azért szép lassan ugyan, de fejlődik-fejlődget. Jó esélyünk van arra, hogy nemsokára az EU-ban mi legyünk a MÉRCE. Igen! Már most is jó sokáig kellene autózniuk, hogy a City legutóbbi szolgáltatásához hasonló színvonallal szembesüljünk. És akkor még nem biztos, hogy magyar nyelvű menü is a rendelkezésünkre állna. Hogy úgy mondjam „present please for you” Na szóval előttünk a nyár a szezon. Viharokkal, villámcsapásokkal, ilyen-olyan meteorológiai előjelzésekkel. Azért nem árt néha odafigyelni. Sajnos iszonyú módon eldurvult a világ. És itt most nem kimondottan a taxisok sérelmére elkövetett cselekményekre gondolok. A jövő ugyan milyen árnyékot vet ránk-rátok-rájuk, mindnyájunkra? Legfőképpen gyermekeinkre, unokáinkra? Mi van? Mi történt? Hol baltáztuk el? És mit? Visszabilenhet-e még a mérleg nyelve? Mi az, hogy fiatalokúak a szó legszorosabb értelmében ŐLIK egymást. Meg kisiklatják a villamost, hogy graffitit tehetségüket kinyilváníthassák. A jogászok meg versenyeznek, hogy melyikőjük tudja a legnagyobb szarból a legtisztábban kihúzni az egyébként nagyon jó körülmények között élő felnőv, jobb sorsra érdemes ifjú BÜNELKÖVETŐKET. Na, meg ugye mostanság a kedves szülő sem fáradozik avval, hogy időt szakítson a gyermekének rossz jegvet adó pedagógus jobb belátásra bírásával. Elintézi azt már az a gyerek saját hatáskörben. Hol van már gyermekkorom vagánysága? Amikor egy-egy bátor pillanatunkban a tanár ez szobotlását ki mertük nevetni. Itt most szeretném kijelenteni, hogy az sem volt jó. De a mai állapotoknál jóval kisebb rossz volt. Szerintem sok múlik rajtunk is. Elmondok egy kis történetet: Mostanában vannak az év végi iskolai osztálykirándulások. Jómagam is egy ilyen kirándulásra vittem gyerekeket. Szép történelmi helyen jártunk. Ilyenkor a buszparkolóban a régi „droszthangulat”-hoz hasonlóan érzem magam. Beszélgetünk, szidjuk a rendszert. De leginkább a politikusokat. Mindegyiket. Na, jönnek már visszafelé a gyerekek. Az egyik kislány a banánhéjat lazán bedobja a bokor alá. Én meg nem tagadván meg izgága kötekedő mivoltomat, odalépek hozzájuk, és szólok a gyermeknek. Hogy elejtettél valamit. Ugy csinál a kislány, mint aki nem érti, hogy mit mondok. Erre most már mutatom és mondom, hogy eldobta a banánhéjat. Na most történt a csoda. Megszólt a mel-

lette lévő kislány angolul, miszerint nem értik, hogy miről van szó. Elég nehezen ugyan, de rájöttem, hogy nem magyar gyerekekkel futottam össze. Összeszedvén gyér angol tudásomat közöltem velük, hogy én láttam, hogy melyikőjük dobta el a banánhéjat. Erre a kislány angolul elnézést kért és felvette. Na de a történetnek itt még nincs vége. Amelyik buszra felszálltak a gyerekek, a vezetője integetett, hogy menjek oda. Mint kiderült, a vezető pedagógus hölgy végig figyelemmel kísérte az esetet. Ezután az összes gyerekkel a buszban és a busz körül összeszedette a szemetet egy zsákba és a legközelebbi szeméttárolóba vitette velük. Ekkor én elnézést kértem a tanárnőtől, mire ő megköszönte hogy szóltam. Együttal elmondta, hogy csodálkozik, mert ezek a gyerekek németek, és nem hitte volna, hogy pont velük fordult elő ilyesmi. Azt is sikerült megfajtenünk, hogy azért beszéltek angolul, mert az a hír járja, hogy a buszosok németül általában tudnak, de az angolt, azt csak kevesen értik. Na, meg mit sem ér a híres német pedantéria, amikor azt látják, hogy itt nemcsak a csikket dobják ki egy laza mozdulattal, hanem a papírsepet, mekis cuccokat, netán sörös göngyöveget és a többit. Mindent, ami szemét. Akkor meg mit ugrálok én? Na de ha egyre többen kezdünk ugrálni, akkor talán csak eljutunk arra a szintre, hogy a taxis nem csak az utasától követeli meg, hogy ne szemeteljen, hanem ő sem hagyja ott címfelvétel után úgy a tutit, ahogy mostanában egy két fotón láthatunk. Pedig a taxizás mai technikáját ismerve a pályatárs holnap, holnapután is ott fog várni valami okosságra. Na meg azt is feltételezhetem, hogy otthon is így csinálja. Ez pedig az álmokönyvek szerint nagyon veszélyes. Hogy mi? Hát az ágyban dohányozni! Na de mit festem én itt a falat összevissza. Sajnos össze van az már firkálva rendesen. Mindenhol. Az a baj, hogy a képviselőink nem tudnak, vagy nem akarnak egyértelmű, jó és hatásos, kellően szigorú törvényeket hozni. Ha meg van ilyen, azt meg nincs aki betartassa, végrehajtsa. Habár Drávucz uram „verselemzéseiből” könnyen kikövetkeztethetjük, hogy csak a dátum változik, a lélek ugyan nem. Itt vannak ezek a profi hazudozók. Most derül ki, hogy meg sem akarták nyerni a választásokat, mert olyan rossz állapotban volt az ország. Most, ugye amikor kapásból sokkal rosszabb a helyzet, kell az előrehozott választás. Minek? Jobb lenne? A fenét. Ezek még a saját elhibázott döntéseikből sem tanulnak. Itt van például a sorkötelezettség eltörlése. Mi lett belőle? Lettek ilyen civil szerveződések csoportok. Nemrégiben például a monostori erőd egyik lezárt részében ilyen fegyvernek nem minősülő, de erősen fegyvernek látszó tárgyakkal hadonásztak. Úgy nézett ki, mintha katonai kiképzésen vettek volna részt. Persze lehet ennek örülni is. Kiváltképp, ha majd a parlagfüvet irtják. Mert állítólag az erre a célra rendelt pénzeket a költségvetés másra használja. Így változik a világ. Az én időmben répát egyeltünk, meg kukoricát törtünk. Olykor-olykor meg a fejünket törtük, hogy miért jó ez nekünk. És most jó ez nekünk? Azért ne keseredjünk el nagyon! Fiainknak, unokáinknak tán több sütnivalójuk lesz, mintsem, hogy ezt a káoszt folytassák. Na, akkor reménykedjünk!

Tisztelettel

Kapitány

Mezőgazdasági kiállításon egy vidéki házaspár nézi a bikákat. A feleség megkérdezi a gondozót:

- Mondja, gondozó úr, ez milyen bika?

- Bronzérmes, asszonyom

- És tessék mondani, egy ilyen bika hányszor bír üzekedni egy nap?

- Legalább négyszer, asszonyom.

- Na hallod, apjuk ???!

A következő állatnál a feleség:

- És ez milyen bika?

- Hát ez kérem, ezüstérmes bika.

- És mondja, ez mennyit bír egy nap?

- Legalább ötször, asszonyom.

- Na hallod, apjuk ???!

Következő az aranyérmes bika.

- És ez mennyit bír egy nap?

- Ez talán még hétszer is, asszonyom.

- Na hallod, apjuk ???!

Mire a férj:

- És mondja, gondozó úr, ezek a bikák mindig ugyanazt a tehenet dugják?

- Nem, uram, mindig másikat.

- Na hallod, anyjuk ???!

Psichológiai vizsgálat

- Állva szokott vizelni ?

- Igen, persze.

- Általában vagy minden esetben?

- Hát ha sz@rok, azért külön nem állok fel!

Gyönyörű nő áll a buszmegállóban, minden tekintet őt figyeli, majd az egyik férfi úgy dönt, hogy bepróbálkozik nála, és óvatosan leszóltja:

- Elnézést, hölgyem! Meg tudná mondani, mennyi az idő?

- Köszönöm, de ma már dugtam.

FONÁK

Tisztelt Taxisok Világa Szerkesztősége!

Kedves "C.T."

Elnézést a megszólításért, de csak ez a monogram szerepelt a cikk végén, amire három reagálásom is lenne.

A cikk az „Önkéntesek segítségét várják” címmel jelent meg a májusi számban.

Az első: Megdöbbenve olvastam az írást, pont egy taxis újság csinál reklámot a „konkurenciának”? Nem egy kórház szerződött taxis cégekkel a vérszállítás és a szakmunkás szállítására. Mindenki tudja, milyen jól is tud jönni egy vérszállító fuvar inséges időkben! Mi meg egy olyan cégről áradozunk, amelyik ugyanezt ingyen megcsinálja! Mai szóhasználatlaltól: „Köszönjük, Emese!”

A második: Mielőtt taxizásra adtam volna a fejem, tizenöt évet dolgoztam az egészségügyben. Dolgoztam kórházban, orvosi ügyeleten, és mentőautót is vezettem (nem keveset). Soha, de soha nem hallottam arról, hogy valaha is bárhol az országban bárki is azért halt meg vagy szerzett maradandó egészségkárosodást, mert a vérkészítmény nem érkezett időben a kórházba! A traumatológiai központok és a sürgősségi osztályok mindig rendelkeznek megfelelő tartalékkal. Mielőtt ez a cég megalakult volna, akkor is voltak balesetek és más sürgős esetek, és mégis mindig volt rendelkezésre álló vér. Szóval mielőtt ők lettek volna, addig sem volt soha semmi baj a vérkészítmények időbeni kiszállítással! Mégis, megalakulásuk után néhány hónappal már tüntetést tartottak az „integetőn”, hogy a kormány nem támogatja őket!

A harmadik: személyes tapasztalat. A darócín a vérellátóban állunk sorban páran, várjuk a vért. Az előttem álló két „smsv”-s srác beszélget: „Te szirénázol visszafelé? – Én nem, miért, te? – „Naná! – Akkor én is!” Szóval így megy ez? Most sürgős, vagy nem?

Mindannyian láttunk már olyan balesetet, ahol a szirénázva érkező autó miatt megálló kocsiba a mögötte érkező belesúszik. Legalább a reményt ne vegyék el tőlünk, hogy valóban súlyos okkal szirénázó gépkocsi miatt ütköztünk, és nem felelőtlenül száguldozó fiatalemberek szórakoznak a városban nemezszer csinos fiatal lányok társaságában.

Köszönöm, hogy elolvasták levelem, és remélem nem tartottam fel önöket soraimmal.

Tisztelettel:

gobitaxi@gmail.com

Diszkomfort

Gyógythatást tulajdonítani csak törzskönyvezett gyógyszereknek lehet. A táplálékkiegészítőket, csodaszereket, mágneses karpereceket meg egyéb bigyókat gyártó cégek ezért előszeretettel használják termékeik reklámozásához azt a kifejezést, hogy „csökkenti a diszkomfortérzést”. Ez a szó, a diszkomfort, valami olyasmit jelent, hogy nem vagy ugyan ki-mondottan beteg, de nem érzed jól magad a bőrödben, valahogy nem komfortos az életed, tulajdonképpen elvagy, de mégis hiányzik valami...

Na, ilyen országos, sőt globális diszkomfortérzetem van mostanában. Nem érzem jól magam a bőrömben, a szakmámban, az országomban, talán az egész világon sem. (Bár mostanában nem voltam sem Barbadoson, sem Hawaiiin – lehet, hogy ott elmúlna?) Valami nagyon súlyosan rámnehezedik, valami zavar, valami irritál. Nem tudom, te hogy vagy vele, hogy egyáltalán észlelsz-e ilyesmit, de a dolgok mostanában nem úgy mennek, ahogy menniük kellene. Az emberekben sokszor nem a segítő szándék, hanem a közöny, bizonyos esetekben szinte rosszindulat nyilvánul meg. Úgynevezett vezetőink – bármely szinten is – nem velünk, hanem saját boldogulásukkal törődnek – mindenáron. Akikre fel kellene néznünk, akiknek irányítania, vagy legalább irányt mutatnia kellene, azok mocsok kis belső harcaikkal vannak elfoglalva, cseppet sem tiszteletreméltó módon. Recsegropog az egész hóbelevanc! Nem látni határozottságot, sem célt, ami felé törekedni érdemes. Még ugyan úgy-ahogy működnek a rendszerek, van áram meg gáz, kiviszi a levelet a posta, megy a vasút. De nincs keménykezű, határozott irányítás – amire ebben a bizonytalan, útkereső demokráciában nagy szükség volna (egy jó demokrátor! – szokta volt mondani főszerkesztő úr...), tehát döcög az ország.

De nem politikai cikket akartam írni, az nem e lap feladata. Maradjunk a kaptafánál, esetünkben a kormánykeréknél. Tehát: Te hogy vagy? Jól érzed magad? Szereted azt, amit csinálsz? Minden reggel tettvággyal telve fűgén ugrasz ki az ágyból, és alig várod már, hogy vihesd az első utasod? Jó kedéllyel dolgozol egész nap? Udvarias vagy a közlekedésben, és nem bosszant, ha esetleg lemaradsz egy fuvarról? Megtaláltad a számitásodat, elegt keresel? Nem aggódsz, hogy elkézel egy rendelésről, nem figyeled gyanakodva az időmérőket? Este fáradtan hazatérve jólesően elnyújtózol a kanapén, fogsz egy üveg jéghideg sört, és átfutod a sporthíreket? Beszélgetsz a feleségeddel és a gyerekeiddel, kikérdezed a leckéjüket? Jólesően megvacsorázol, majd kényelmesen elterülve kedvenc foteledben megnézel egy jó filmet? Aztán lefekszel pihe-puha ágyadba és a jól végzett munka tudatában békésen hajtod megérdemelt álomra fejed – esetleg még előtte összebújsz az asszonnyal? Ilyen, vagy ehhez hasonló az életed? Azt hiszem, akkor te boldog ember vagy.

Én nem vagyok ilyen. Reggelente törődötten ébredek, korántsem érzem magam kipihentnek. Kicsit óvatosan kell felkelnem, nehogy megroppanjak valahol, aztán némi nyújtózkodás után kezdek „bejártatódni” (ez tényleg a korrall jár?). Kávét reggelizem, hogy valamennyire használható állapotba hozzam az agysejtjeimet, és téblábolok a házban meg a kertben, mert sehogy sem akaródzik munkába indulni. Az első ügyfelekkel még elég morcos vagyok – haragszom, hogy mi a fenének jön ilyen korán, amikor éppen elkezdtem inni a második kávémot. Igyekszem már fél tizenkettőkor ebédelni, hogy megszakihtasam a munkám. Ebéd közben elolvasom az internetes híreket (nyomatott sajtót már évek óta nem veszek). Nem tudom, feltűnt-e neked is, hogy manapság a hírek a következő hatásokat váltják ki: félelem, szörnyűlködés, hitetlenkedés, önsajnálát, esetleg káröröm. Valahogy így vannak összeválogatva. A hírekhez fűzött olvasói kommentárok pedig – mert az interneten ezt is lehet – kilencvenkilenc százalékban a másik pocskondiázásából és panaszkodásból állnak. Nemigen találtam mostanában olyan hírt, melynek olvas-tán jókedv, öröm, tetterő töltött volna el... Délután már elég punnyadt vagyok, ezért benyomok még egy kávét, majd konstátálom, hogy még mennyi mindent kell elvégeznem ezen a napon. Kapkodok, idegeskedek, nemsokára rohanni kell a gyerekért az edzésre, előtte még fel kellene adni ezeket a leveleket, meg néhány csekket: lássuk csak, melyik vár legrégebben? – á, annyi pénz a világon nincs... Összecsapom a munkát, stresszelek, végre hazaérek, otthon újabb csekket várnak. A gyerek hármast kapott – bűdös kölök – mondanám, de aztán magamba mélyedek, mert én az ő korában kettessel csúsztam át, – Lettek kész? – kérdelem futtában, aztán lerogyok a vacsoraasztalhoz és jól telezabálom magam – legalább ezt a kis örömet ne vegye el tőlem senki. De elveszi. Mégpedig nem más, mint jómagam, amikor a fürdőszobában szembesülök a tükörrel. Ki ez a dagadt pacák? – kérdezem, aztán felteszem a szemüvegem... Az emeleten a HSM ordít teljes hangerővel, a nappaliban meg hörgések és halálsikolyok a „Véres lavór 3” című „filmalkotásból”, amelynek már a húszmásodperces beharangozójában is több hullá volt, mint a búr háborúban, nekem pedig nagyon-nagyon elegend van a világból. Bezuhanok az ágyba, és mély, álomtalan alvással próbálom felejtetni életemnek ezt a napját, közben abban reménykedem, hogy a holnap jobb lesz.

Na, ezt hívják röviden diszkomfortérzésnek. Neked is van ilyen...?

-oli-

AZ ÚJ RENAULT LAGUNA 1.5 dCi

A képen a magasabb felszereltségű, kétliteres dízelváltozat látható



gyasztását illeti, meglepően jó adatokat kaptunk. Városban 7.1 literes fogyasztást mértünk úgy, hogy a motornak nem volt ideje felmelegedni, mert nem folyamatosan használtuk a Lagunát. Vagyis a tényleges fogyasztás normál üzemmódban ennél lejjebb vihető. Országúton pedig – a tempomat használatával – 6 liter körül lehetett tartani a limuzin étvágyát. Az üzemanyagtartály 66 literes, így – ilyen fogyasztás mellett – nem kell sűrűn tankolni, még városi használat mellett sem.

Az új Laguna természetesen szériafelszereltségként rendelkezik menetstabilizátorral, kipörgésgátlóval. A sebességváltó 6 fokozatú, manuális. Egyébként pontos és

Amikor az ember megnéz egy autót, természetesen a külső megjelenésével kezd. Az új Laguna már e pillanatban nyerővé válik, hiszen a formaterv korszerűre, elegánsra sikerült. Amit – valljuk be – egy igazi francia autótól a vásárló el is vár. A limuzin 4695 mm hosszú, 1811 mm széles és 1445 mm magas. Csomagtere 450 literes. Majd elhelyezkedünk a vezetőülésben, és körülnézünk. Itt sincs hiba. Az ülés és a kormány négy irányba állítható, a tükrök elektromosan mozgathatók, fűthetők. A Lagunát elektromos kézifék rögzíti, az indítást és az ajtók nyitását a Renault-kártya segíti. A kormány mögé szerelt audiovezérlő már hagyományos a Renault-nál. A 8 hangszórós CD-s rádió kitűnő hangminőséget ad. A tempomat kapcsolóit a kormányon helyezték el.

A digitális klíma az alapfelszereltség része. Magasabb felszereltséghez már kapható beépített navigáció is, ám tapasztala-

tom szerint a taxisok által használt hazai szoftver nagyságrendekkel okosabb és könnyebben kezelhető. Ez viszont benne van az autóban, nem kell folyton kiszélni, vagy a lakásba vinni, nehogy ellopják...

De nézzük a Lagunához kapható kisebbik dízelmotort. Nos, az 1.5 literes, 4 hengeres, közvetlen befecskendezéses dCi motor 110 LE-s, a maximális nyomatéka 240 Nm, és igen jól mozgatja az 1936 kg megengedett össztehermegű autót. Ami ennek a változatnak a fo-



A Lagunához választható automata váltó és beépített navigáció is

könnyen kezelhető, áttételezése kiváló. Az új Laguna futóműve is parádésra sikerült, az autó stabil, jó útfekvésű. Valószínűsíthető, hogy népszerű lesz a komolyabb autók kedvelő körében.



ÁLOMUTAZÁS

Holtfáradtan estem be kedvenc sörözőmbe, már megint 14 órát gályáztam egyhuzamban. Normális vagyok? De hát ott vannak a csekkhegyek, melyek mindennap csak szaporodnak. Na, mindegy most csak a „gyorsítón” jár az eszem, meg a többi „lazítón”. Krisztina már kérdés nélkül is nyúl a Calvados után, emlékeztetve a Diadalívre Párizsban. Számomra Remarque egy életre szóló élmény volt, amikor testközelben láttam – többek között – a Légiót. Ekkor a sarokból az ismerős dörmögő hangot hallom: – Gyere, Nagypapa, ülj ide! Ilyet még nem ittál! Majd benyúl szatyrába, mi taxisok törzsvendégek vagyunk, még ezt is megtehetjük. – Ez is mexikói, de nem Tequila! Nézem a címkét, de, a spanyolból csak az „Asta la Vistát” ismerem, a Terminátor című filmtrilógiából. – Mi ez? – kérdezem. – Nagypapa, te még azt sem tudod, mi az az Agave kaktusz! Ne olvass, igyál! Az anyját, ez nem semmi! Érzem a mentaág ízét, de még mi lehet benne? – Sört azért hozhatok? – kérdezte Krisztina, a pincérlány. Csak intek, hogy kösz, nem. Inkább nyúlok az üveg után. A haver szó nélkül tölt másodsor. – Ugye, megmondtam? Arra még emlékszem, volt egy harmadik pohárka is. Meg talán több is. A többit másnap mesélték el. Csak mosolyogtam és mosolyogtam, vidám voltam. Egyszer csak szó nélkül felálltam és hazatipegtem. Azt mondták, nem botorkáltam, nem tántorogtam. Tényleg jól éreztem magam. Könnyű volt a fejem és az álmom. Másnap ez utóbbiból mindenre tisztán emlékeztem. Álmomban a Margit híd lábánál voltam a pesti oldalon. Péntek éjszaka volt, meleg nyári éjszaka. Az utcán még sokan kószáltak. Fizetésnap! Elindultam gyalog az EMKE felé. Már akkor is ott laktam a Józsefvárosban. Az ezerszer áldott Józsefvárosban. A Honvéd utca sarkán a Luxor önkiszolgáló étterem már sötétbe borult. Csak sejtetni lehetett a homályban az alumíniumszékek és asztalok árnyait. Annál nagyobb volt az élet a Szent István körúton, a Berlin étteremben. Az étterem előtt álltak, akiket nem engedett be a marcona portás. Elég volt egy kéz papírhúszat a kezébe csúsztatni, máris megenyhült a szigora. Akik feladták a reményt, azok bevágódtak az étterem előtti droszton

valamelyik kockásba. A sor végén állók kocsiból kiszállva, beszélgettek. „Képzeld, komám, az előbb megyek a Pipacsból föl a Búsuló Juhászba két külföldi ipsével és a 17 forintos fuvarra odaadták a piros hasú százast. Az egész napi terv nyolcszáz forint, mindjárt mehetek haza! Így könnyű lenne a havi tervet, a 18 ezer forintot összekalapálni. Csak az a rohadt guruló ne lenne.” Átnézek a másik oldalra, hát a Víg színház melletti Víg Matróz-ból hangosan jön a zene. Még ide is áthallatszik. A szemközti taxiállomáson éppen kiszáll a pilóta az első kocsiból, és odamegy a drosztszekrényhez. Biztosan csörgött a telefon. Papírra írja a címet, megtekeri a forgattyút, ami mutatja hány autó maradt a droszton. Bezárja a drosztszekrényt, zsebre teszi a drosztkulcsot. Én meg tovább ballagok. A Visegrádi út sarkán a Tükör preszó ajtaja nyitva a meleg miatt. Messziről látni, hogy csak egy-két asztalnál ülnek. Közben figyelem a körút forgalmát, igazából csak az ovális narancssárga szabadjelzős fótaxis autók közlekednek. A Szent István körút és a Bajcsy sarkán, a Marx téren a macskaköves körforgalom is teljesen üres. Csak a rendőr figyel ki nem teszi ki az irányjelzőt a körforgalom elhagyásakor. Egyenest átvágok a Lenin körút felé. Többségében sötét kirakatok, egészen a November 7. tégig. Ott viszont ragyog a házak tetején a sok neonreklám. De ragyog a Savoy bár emeleti terme, ragyog a kivilágított Abbázia étterem. Itt se leszek törzsvendég, amíg puha a valutám, morgok magamban és folytatom az utam hazafelé. A Népköztársaság útján, a tér mellett a taxiállomáson ott áll egy taxi a sor elején, a szabadjelzőn ott a „Garázs menet” tábla. Ó már csak hazafelé vállal fuvar. A Szófia utcasarkon a Mosoly preszóból régi haver integet, menjek át. Inkább nem. Mindig a Kőbányai, meg a Kinizsi sört issza. Soha egy Radeberger! A Majakovszkij utcánál mindkét önkiszolgáló étterem üres. Hiába, a polgárok már alszanak. Kicsit beljebb azért hangos az éjszaka. Egyik oldalon a Halló bár, másik oldalon a Lyra étterem. Előtte a taxiállomás, rá-

dió nélküli kocsik sofőrjei „gyűlést” tartanak. „Nem lesz itt már mozgás, vigyük be a verdát a Cyklopba, aztán menjünk le a Klauzál térre a Csülök bárba”. Kolléga válaszolt: „Mehetiünk, de én a „Lóba” viszem az autót, megvár-tok?” Már szedi is össze a műszerfalra erősített Sokol rádiót, a befűtött gumival odaerősített laposelemekkel. Alig várom meg a választ, megyek tovább az EMKE felé, remélem, még hallok valamit a cigánymuzsikából. Jobbra az Erzsébet söröző, kevesen vannak bent, nagy a csend. Van mozgás, viszont a Dob utcasarkon a Lúdláb étteremnél. Idejárnak a közeli Vörös csillag Szállodából a külföldiek. Bemenjek egy igazi cigánypecsenyére, amit úgy készítenek, mint Jánkmajtison, vagy Milotán? Ott még tudták milyen fűszerekkel kell beszórnai a bazsalikommal pácolt tarját. Majd holnap esetleg itt vacsorázom, gondolom, és már itt is a Rákóczi út. A Somogyi Béla utca felől jönnek a járókelők a másnapi újságok példányaival. „Fock Jenő elvtárs, a Minisztertanács elnöke felszólalt a parlamentben.” Oda sandítok, 1968-at írunk. A Hétfői Hírek másik egyhasábos cikke. „Losonci Pál elvtárs hazaérkezett külföldi útjáról.” De hát engem nem érdekel a politika, inkább egy másik járókelő újságába lesek bele. Mit ír a Sport? Visszatekin-tés a Dózsa-Csepel 2-2-es NB 1-s labdarúgó mérkőzésre.

Átbandukolok a villamossíneken, a Rákóczi úton a Blaha Lujza térnél, ahol talán az utolsó 67-es villamos csilingel Rákospalotáról a Felszabadulás térre tartva. Megyek át a túloldalra, az Unió étterem előtt egy zajongó társaság. Inkább csendben elmegyek mellettük, jobb a békeség. Ez itt már a Józsefváros, az én hazám! Sötét, de élettől hangos! A Bérkocsis utca sarkán a Góbe étteremnél a szokásos koreográfia. A sarkon a Moszkvics rendőrautók, egyenruhás tányérsapkások és borkabátos, civil ruhás nyomozók. Űzik a könnyűvérű lányokat, persze csak elméletben. Ők nem akarják megszüntetni ezt a világot. Mindössze ellenőrzés alatt akarják őket tartani. Ők a „vendégekre” kíváncsiak”. Per-

sze szabad taxikat itt is találunk. Néhány taxis arról vitatkozik, hogy a „Halda” vagy az „Argó” órák jobb minőségűek-e? Mindjárt otthon vagyok, csak benézek a József utca sarkán a Velence étterembe. Tudom, hogy útközben itt a Baross söröző, de én nem vacsorázni, nem sörözni szeretnék, hanem lányt felcsípni. Olyat, aki nem kér ötven forintnál többet. Ah, elmegy a kedvem mindentől, most csupa szakadt portéka. Csak egy kék húszast kérnek egy gyors menetért, de én inkább kihagyom, hazamegyek. Még bekukkantok a Vidám étterembe a Baross utca sarkán. Ez jó hely. Két kijárat, egyik az étteremből, a Körútra, a másik a sörözőből, a Baross utcára. Ha itt jönnek a kiberek, ott lehet menekülni. Ha ott jönnek, akkor itt menekülni. Mehetnék tovább egyik étteremből a másikra! A Margithídtól a Petőfi hídig 37 étterem van a körúton. Az alapelv kétezer éves. „Kenyér és cirkusz. Ez kell a népnek!” Délutánonként, esténként tele a város éttermekkel, szórakozóhelyekkel. Nem tudok egy lányt összeszedni, mit csináljak, menjek vissza a Rákóczi térre? Ahogy lépek le a járdáról, egy autó túlköl. Űristen, jó, hogy nem gázolt el! De milyen furcsa volt a dudája. Mint valami zene. Egy induló. „Száz kisleány, egy gólrá vár, száz csókot ad majd a győztes meccs után”. De hát ez a Fradi-induló! Erre ébredtem fel. A telefonom ébresztője szólalt meg. Szép álmom volt, akkoriban még nem voltam nagypapa. Most meg naponta vívodom, mikor, melyik csekket fizessem be. Közéledve a hetedik évtizedhez! Lehet, hogy jobb volt akkoriban, most meg ez van. Nincs min vitatkozni. Akkor fiatalok voltunk és bepattan-tunk a Warsawa hátsó ülésére, a gépészt nem is láttuk a plexiüveg mögött, ha utasok voltunk. A Lada megváltás volt a nyolcvanas években. Népnünpélyt tartottunk, amikor az utolsó Daciát is kivonták.

Most meg mesélünk. A fiatalok el sem hiszik a mondóinkat. Mi tudjuk, hogy a mai fiatalok egyszer szintén idősök lesznek. És akkor ők is mesélnek az akkori gondokról. A saját gondjaikról. De az unokáink meg nekik nem hisznek majd.

**Egy nagypapa
a Józsefvárosból**

10 PERC INGYENES VÁRAKOZÁS A TAXISOKNAK

Köztudottan 5 perc az „ingyenes” várakozás az átlag autósoknak a fizető várakozóhelyeken. Ez az idő arra szolgál, amíg a vezető elbarrag a fizetőautomatáig és vissza.

A taxisoknál kicsit más a helyzet. Le kell parkolni valahol. Meg kell keresni az utast. Esetleg felmenni, lehozni a csomagokat. Vagy fel kell vinni a bőröndöket. Nos, ez nem megy öt perc alatt. Éppen ezért kértem a parkolási társaságot, hogy – méltányossági okokból – a taxisoknak biztosítsanak 10 perc a türelmi időt.

Nemsokára megérkezett a válasz:

Tisztelt Juhász Úr!

Hivatkozással a 2007. szeptember 20-án kelt levelére, az abban részletezett észrevételek kivizsgálásra kerültek, és az alábbiak szerint tájékoztatom.

A parkolás-gazdálkodási rendszer üzemeltetésének feltételeit a 19/2005. Fővárosi közgyűlési rendelet szabályozza, ezért kérjük, a rendelet módosításával kapcsolatban, szíveskedjék a közgyűlés illetékes szervéhez fordulni.

Gyakorlati megoldásnak javasoljuk mobiltelefonon keresztül történő parkolási díj megfizetését, amelyről bővebb tájékoztatást a www.fizessenmobillal.hu weboldalon kaphat.

Tisztelettel:

Mészáros Zsuzsanna
Centrum Parkoló
Rendszer Kft.

Ügyfélszolgálati igazgató

Természetesen megkerestem a Fővárosi Közgyűlést, ahonnan a

főpolgármester-helyettes válaszolt.

Tisztelt Juhász Úr!

A Fővárosi Közgyűlésnek írt, a taxisoknak 10 perc ingyenes parkolást kérő levelére az alábbiakat válaszolom.

Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 19/2005. (IV.22.) Főv. Kgy. Rendelet a parkolójegy-váltás előtt nem határoz meg türelmi időt, hanem a megállást követően haladéktalanul meg kell váltani a jegyet. A parkolójegy váltása előtti türelmi idő bevezetését azért nem tartjuk megvalósíthatónak, mert ellenőrizhetetlen. Nem tudjuk ellenőrizni, hogy a megállás és a parkolójegy váltása között mennyi idő telt el.

A taxisok problémájának megoldására javaslom, hogy azoknál a rendeléseknél, ahol az utas segítségre szorul (idős, nehezen mozgó, több nehéz csomaggal utazó stb.) és emiatt a gépkocsivezető kiszáll a gépkocsiból, váltson 30 Ft-ért egy parkolójegyet, és ennek birtokában szabályosan várakozhat.

Kérem válaszlomb megértő elfogadását.

Budapest, 2008. május 28.
Üdvözlettel:

Hagyó Miklós
Budapest Főváros Önkormányzata Városüzemeltetési és Vagyongazdálkodási Főpolgármester-helyettes

Drosztháború vége!

Elcsendesedett végre a csatamező! Pedig milyen vad hírek jöttek a taxiállomások környékéről egy-másfél évtizeddel ezelőtt. A ma kezdő taxisok nem is értik miről van szó, nekik már magyarázni kell, mi is történt a rendszerváltás utáni években.

Csak nagyon röviden, tömören: tízezzel szűntek meg a munkahelyek, nagyon sok munkanélkülivé vált fiatalembertől megkérdezték a munkügyi osztályon: „Kocsija van? Akkor menjen el taxizni!” A 13 ezer hivatalos taxis mellett volt vagy 17 ezer hivatalos is. (A szakemberek becslése alapján.) Természetesen nem volt annyi taxiállomás, mint amennyi taxis. Így aztán csoportok alakultak ki, és az „idegeneket” elkergették, hol jó szóval, hol másképp... Időnként előkerültek a furkósbotok is. Szerencsére ennek a rémálomnak vége. Egyre kevesebb volt az utas, így egyre többet kellett kérni attól, aki beszállt. Ezért egy idő után még kevesebb lett az utas...

Sokan abba is hagyták az ilyen jellegű taxizást és elmentek valamelyik taxitársasághoz. Eleinte még vissza-visszatértek a megszokott taxiállomásra, de idővel rájöttek, mindez felesleges. Beülős utast az egész városban nem lehet találni. Csak pénzkidobás ugyanoda visszajárni.

2008-ban már gyakorlatilag csak a vasútállomások (Keleti, Déli, Nyugati), az autóbusz-állomások (Népliget, Népstadion) és az idegenforgalmi helyek környéke „meleg” a taxizás szempontjából. Ott jobb, ha „idegen” taxis nem áll meg. De nem is áll meg évek óta. Véget ért tehát a drosztháború!

Természetesen a törvényszerű folyamat folytatódik. Éppen a napokban ment el az egyik taxitársasághoz a Déli pályaudvar „felső” oldaláról dolgozó „kolléga”. Reméljük, megváltozik, elfelejti hogyan taxizott az elmúlt években. De nézzük meg a Batthyány teret. Sorban belépnek a kollégák valamelyik taxitársasághoz. Most még visszajárnak, de már nem sokáig. Ők is rájönnek: mindenholon lehet dolgozni, nem csak a „bázisról”. Aztán a „bázis” kiürül. Mint a Széna tér. Eltűntek a „rosszfiúk”. Ma már mindenki megállhat ott is...

Ferenczy P. Károly

Ha a munkavégzés olyan egészséges, miért nem a betegekkel csinálják?

Azok a nők, akik úgy gondolják, hogy a férfiakat a hasukon keresztül lehet megfogni, egy jó arasznyit tévednek!

Az italt elhagyni jó dolog... Sokkal rosszabb viszont, ha már nem emlékszel, hol hagytad el.

Azt mondják, a férfiak állandóan a szexre gondolnak. Ez nem igaz, sokszor jut eszükbe a sőr is.

Hölgyeim! Ha már megkedvelték a koffeinmentes kávét és teát, a cukormentes kólát, a nikotinmentes cigaretta, miért nem kedvelik az impotenseket?

Annak ellenére, hogy az élet drága, még mindig elég népszerű.

Egy tetőablakot csináltattam a lakásomban. A felettem lakók erre dühösekké lettek.

A feleségem anyja gyakran mondogatja, hogy nőies vagyok. Nem zavar, mert hozzá képest tényleg.

Nem tudom, mit kezdenék a feleségem nélkül. De akkor is olyan jó rágondolni.

Az egyetlen, amit kérek, egy esély, hogy megbizonyosodhassak arról: a pénz nem boldogít.

A Biblia arra tanít, hogy szeresd felebarátodat. A Káma Szutra pedig megmagyarázza, hogyan.

A férfi csomagol. Feleség:

– Hát te meg hová készülsz?

– Tudod, van a déltengeren egy sziget, ahol a férfiak minden egyes szeretkezés után 25 eurót kapnak.

– Aha, akkor én is megyek.

Látni akarom, hogy jössz ki a havi 25 euróból!

Szösszenetek!

Azt hiszem, felkötöm magam... Persze, csak ha minden kötél szakad.

Ha nem mész el a mások temetésére, ők sem mennek el a tiédre.

Ölni tudnék egy Béke Nobel-díjért!

Ha két hideg, esős nap után végre ragyogó napsütésre ébredsz, akkor biztosan hétfő van.

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

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

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



1 db. Daewoo URH eladó.

Érdeklődni: 06/20-969-1557



Eladó 211 E 220 CDi Mercedes, 2007-es évjáratú, fekete színű, taxinak felszerelve. 23 000 km-t futott, fizetés részletre is lehetséges.

Érdeklődni lehet: 06/30-910-6461



BRG FM 320-as URH eladó. Irányár: 10 000 Ft.

Tel.: 06/30-234-2883



Eladó Mercedes 210-es, 1998. évi 220D fehér színű. Irányár: 1,6 millió Ft.

Telefon: 06/309-421-366



Opel Vectra diesel combi, légkondis taxigépkocsi kedvező feltételekkel taxinak kiadó.

Telefon: 06/20-941-4996

COMPUTER PLUS**Számítástechnikai Szaküzlet**

**Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.**

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

SAP-ART 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 jelzáloghiteled 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 Tanácsadó Stúdió

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

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Taxisok üzleti célú hirdetéseit ap-

róhirdetésként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes az „A” válasz.** A „Várakozóhely” tábla alatt a kiegészítő tábla jelzi, hogy a járműeknek a járdán kell várakozniuk. Az ilyen helyen, az úttest szélén megállni még szabad, de a várakozás tiltott.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelzésének a hatályát csak a „Kötelező legkisebb sebesség vége” tábla szünteti meg.
- Helyes a „C” válasz.** Útkereszteződésen kívül a balra bekanyarodást a záróvonallal lehet megtiltani.
- Helyes a „C” válasz.** A taxi megengedett legnagyobb sebessége lakott területen kívül több mint 50 km/h, így az adott táblán megjelölt sebesség csak ott jelent az általános előírásokhoz képest kisebb sebességet.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Bukkanó”.
- Helyes a „A” válasz.** A tábla jelentése „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos”.
- Helyes a „B” válasz.** A záróvonalat csak végszükségi helyzetben – pl. elromlott jármű kikerülése, baleseti veszély elhárítása esetén – szabad átlépni. A lefúladt gépkocsi viszonylag rövid időn belül folytatni fogja az útját. Az ilyen esetben a mögöttes jármű vezetője nem jogosult a záróvonalat átlépni.
- Helyes a „C” válasz.** Holttérnek nevezük a taxi környezetének a kocsiszekrény által eltakart részét.
- Helyes a „B” válasz.** Nagy sebességgel haladva csak a távoli tárgyak megfigyelésére van mód. A közeli tárgyak mellett a taxi olyan gyorsan halad el, hogy azok képe elmosódik.
- Helyes az „A” válasz.** Az ülés a beállítása akkor jó, ha a taxis kényelmesen ülve minden kezelőberendezést elér és biztonságosan tud működtetni.
- Helyes a „C” válasz.** A vízre futási határsebesség annál kisebb, minél vastagabb a vízréteg, vagy kopottabb a gumibroncs futófelülete.

12. Helyes a „B” válasz. Az olyan úton, amelyen három egymástól elkülönített úttest van, járművel a középső és a menetirány szerinti jobb szélső úttesten szabad közlekedni. Az ilyen út középső úttestjén kétirányú, a szélső úttestjein egyirányú forgalom van.

13. Helyes a „B” válasz. A meleg taxiban a vezető könnyebben elbágyad, elálmosodik.

14. Helyes a „B” válasz. Az útkereszteződésben az elsőbbséget szabályozó jelzőtábla hiányában a jobbról érkező gépkocsi folytathatja az útját elsőként. Azonban az élet néha különleges helyzeteket produkál, mert mint a képen látható, az adott helyen volt, illetve van tábla, de nem, úgy ahogy azt normál körülmények között megszoktuk. A balesetek csak úgy kerülhetők el, ha a vezetők mindig figyelmesen és nem megszokás szerint, rutinból közlekednek.

