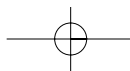


XVIII. évf. 5. sz.

2008.

Május



TARTALOM

Dudás Zoltán a Fótaxinál	4.
Autócsere 2008	4.
Önkéntesek segítségét várják	9.
Taxizó honvédők	10.
Hyundai Sonata 2.0 CRDi	10.
Angolnyelv-tanfolyam a Fótaxinál	11.
Trükkök helyett absztinencia	12.
Új Citroën Berlingo	12.
Talmácsi és a Ford	15.
Chrysler Grand Voyager	16.
Az objektív felelősségről – szubjektíven	18.
Drasztikus lépés Spanyolországban	18.
Az új Mazda6	22.
Piacon a legújabb típus is	24.
Ez is egy droszt	26.
Új Ford Mondeo kombi	26.
Bajnokesélyes a Fótaxi csapata	27.
Tudod vagy tippelsz?	28.
Találtunk egy verset	34.
Küldj egy receptet!	37.
Jövedelmünk megoszlása	37.
Tuning örület 2008	38.
Morfondáriák	40.
Az első 40	40.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	43.
10 éve történt	44.
A 60 éves mentők	45.
Miért is...	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

Ráfizetünk!

Sokadszor – most már kicsit mérgesebben – a maximált tarifáról

Évek óta kérjük, hogy emelni kellene a fővárosban megállapított legmagasabb viteldíjakat, vagyis a maximált tarifát. A Fővárosi Közgyűlés eddig sikeresen kibújt e téma megtárgyalása alól, annak ellenére, hogy legutóbb már az illetékes szakbizottsági előterjesztés is elkészült. A képviselők azonban nem vették napirendre a témát, nyilván fontosabb dolguk is volt...

Ha kissé visszatekintünk a maximált tarifa történetére, megállapíthatjuk, hogy azok a fiatalabb kollégáink, akik csak mostanában kezdtek el taxizni, lehet, hogy még az általános iskola ötödik osztályának a padját koptatták, amikor ez a rendelet megszületett. Ők már tanultak arról, hogy pénzromlás, meg infláció, meg áremelkedés, ezért némi malíciával kérdezhetnének meg tisztelt fővárosi képviselőjüket: „okosabb vagy, mint egy ötödikes?”

Kedves képviselőm! (?) Nekem ne mondd, hogy nem veszed észre – ha másképp nem, hát a saját zsebeden – hogy ez alatt a nyolc év alatt, legalább 100-200, de inkább több százalékkal emelkedtek bizonyos árak és megélhetési költségek! Lehet, hogy a te fizetésed is! Kukkants csak bele a régi fizetési papírjaidba! Biztosan észrevetted, hogy amikor megszavaztad a 240 forintos kilométerenkénti tarifát, akkor 207 forint volt egy liter gázolaj, most meg 315! (Hacsak nem úgy vagy te is, mint a viccbéli együgyű ember: mi az, hogy drágul a benzin? Évek óta ötezeré tankolok!) Annak idején 25 500 forintos minimálbér járt, most 69 000! Akkoriban a jövedelmem után 15 120 forint járulékot fizettem, most meg 35 415 forinttal sarcolnak még a minimálbér után is minden hónapban! Ha te azt hiszed, kedves képviselőm, hogy ezeket a 150-270 százalékkal emelkedett költségeket ki tudom termelni ugyanabból a változatlan tarifából, amit te nyolc évvel ezelőtt megszabtál nekem, akkor megbuktál matékó! Nem vagy alkalmas, nem vagy méltó arra a posztra ahol vagy, nem vagy okosabb, mint egy ötödikes! (bocs' a tegezésért, nagyon mérges vagyok...)

Am folytassuk az összehasonlítást: 2000-ben 3000 forintot fizettem a kereskedelmi kamarai tagságomra, az most 11 000 forint. Vettem a munkámhoz szükséges atlaszt 1500-ért, most négyezer! Autót vettem hogy taxizhassak akár egymillió alatt, most nagy kompromisszumok árán is alig találok olyat kétfélmillió környékén, ami alkalmas lenne taxinak. Arról már nem is beszélve, hogy az akkori 70 forintos kenyert most kétszázhuszért veszem...

A legutóbbi – emelésre vonatkozó – kérésünk visszautasításában megjelent egy olyan elem, hogy a taxitársaságok még mindig ez alatt a maximum alatt dolgoznak. Hát akkor tegyük a helyére ezt a dolgot is!

Ha megvizsgáljuk a cégek árképzését, akkor láthatjuk, hogy például az alapdíj tekintetében szinte egységesen a 300 Ft-ot alkalmazák. Félreértés ne essék, nem azért, mert ez annyira egységesen jó mindenkinek! Nem azért, mert az okos képviselőknek sikerült egy olyan összeget megszabniuk, ami minden cégnek megfelel! Korántsem! A legtöbb társaság már régen ennél jóval magasabb, esetenként akár ötszáz forintos alapdíjat is alkalmazna, még szerződéses partnereivel is. Azért használja csak a háromszázat, mert jelenleg ez a hivatalos plafon!

A viteldíjaknál még valóban nem mindenhol érvényesül a maximális 240 forintos kilométerenként, legalábbis ami a szerződéses meg kedvezményes díjakat illeti. Az utcai „leintéses” fuvarokhoz viszont már minden cég a lehetséges legmagasabbat használja. Azt azonban nem teheti meg partnereivel, hogy ugyanolyan viteldíjért szállítsa, mintha az utcán ülne be egy akármilyen taxiba. Ezzel a versenyelőnyének egy jó részét veszítené el, hiszen bizonyos megrendelők azért szerződtek vele, mert megbízhatósága, pontossága, korrektsége és tisztasága mellett áraiban is kedvezőbbet nyújtott. Ez az árelőny azonban hamarosan elveszni látszik, hiszen ha a hatékonyság tovább nem növelhető, akkor a folyamatos drágulás miatt a tarifákat kell újra és újra emelni. Egészen addig, amíg minden tarifa minden fuvarozási formában el nem éri a maximálisan engedélyezettet. Akkor majd megvalósul az a helyzet, hogy egyes taxisok örülnek, mert fix tarifa van, a versenyhivatal meg halkán – és egy-

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

re bizonytalanabban – sikoltozhat árkar-telt a háttérben...

Összefoglalva: már most, ezekkel a költségekkel is ráfizetünk! Spórolni kell a javításon, az üzemanyagban, az adókon és járulékokon. Kevesebb jut a családnak is. Feléljük a tartalékainkat, nem tudunk fejleszteni. Az ország lakosságának nagy részéhez hasonlóan kezdünk ellehetetlenülni, lecsúszni. Hiteleket veszünk fel, aztán adósságrendező hiteleket, hogy valahogy talpon tudjunk maradni. Ne tévesszen meg senkit, hogy esetenként csillogó-villogó szép új autóval taxizunk. Ezt az indokolatlan igények követelte kényszer szülte. Mert máshogy már nem juthatunk fuvarhoz, bevételhez. Igen, szép új drága autóval taxizunk. Amelynek a 90 százaléka még mindig a finanszírozó banké...

A legutóbbi közgazdasági előrejelzések szerint az üzemanyagok árának emelkedése hosszú távon is fennmarad, és egyre erősödő mértéket mutat majd. Egyes elemzők nem tartják lehetetlennek azt, hogy még az idén 350-400 forintért fogunk vásárolni egy liter gázolajat. Néhány éves távlatban pedig 1000 forintos árakkal riogatnak. Ez azért nyilván kissé megtizedeli a magánautók forgalmát, és itt válik majd még fontosabbá a taxi. A taxi tömegközlekedést kiegészítő, háztól házig fuvarozó tevékenysége. Persze csak ha hagyják... *-oli-*

- Mi ketten a feleséggel tudjuk, mi a hosszú házasság titka. Kétszer egy héten elmegyünk egy kellemes étterembe. Egy kis bor, jó ételek, kellemes társaság. Ő kedden megy, én pénteken.

- Külön ágyban alszunk. Ő Miami-ban, én New Yorkban.

Ami egy hír mögött van

DUDÁS ZOLTÁN

A Buda Kft. korábbi általános igazgatója, Dudás Zoltán május közepétől a Fótaxi taxiüzletág-igazgatója lett. Ez a hír önmagában is felvet különféle kérdéseket, ám a taxisok között terjedő pletykák miatt nem vártuk meg kérdéseinkkel a beilleszkedési időszak végét.

• Talán kezdjük egy kicsit régebről. Mikor és hol lettél először vezető? Milyen célokat szeretnél volna megvalósítani?

• A City Taxinál kezdtem 1996-ban, ahol az első feladatot a Felügyelő Bizottságban kaptam. 1999-ben elnöknek választott a társaság, majd két és fél évet töltöttem el ebben a pozícióban. Ezalatt megpróbáltam a szövetkezetet egy olyan fejlődési pályán elindítani, amelyben hittem, amiről azt gondoltam, hogy azon a jövő taxi társaságának feltétlenül végig kell menni, ha vezető szerepre tör ezen a piacon. Nekem akkor még sajnos nem sikerült elképzeléseimet a társaság akaratával szemben megvalósítani. Ám az idő múlik, és ma már örömmel tapasztalom, a City Taxi végigjárta a szükséges utat, amit az akkori vezetőséggel felváltunk. Mi valószínűleg korán próbáltuk elképzeléseinket megvalósítani, akkor a helyzet még nem érett meg az ilyen jellegű mélyreható reformokra. Mára viszont a körülmények jelentősen megváltoztak, és őszintén mondom, csak gratulálni lehet a szövetkezet utánam következő vezetőinek a hatalmas munka eredményes elvégzéséhez! Amikor eljöttem a City Taxiból, az akkor már működő Est.Taxinál kínáltak számomra olyan feladatot, amely majdnem telje-

sen azt a fejlesztési útvonalat képviselte, amiről az előbb szó volt, és amiben ma is hiszek. Hogy ez itt sem sikerült, nem rajtam múltott. A menedzsment által tervezett fejlesztések – amelyekben én is tevőlegesen részt vettem – idő hiányában csak részben valósulhattak meg. A taxiüzletágot, mint hosszabb távon garantáltan veszteséges tevékenységet, a cégcsoportnak fel kellett számolnia. Akkor ez volt a Wallis Rt. érdeke. Az Est.Taxi megszűnését követően a Buda Kft.-től kaptam egy megtisztelő ajánlatot, itt a taxiüzletág vezetését bízták rám. Ez esetben is ugyanazzal az elképzelésekkel ültem le tárgyalni a tulajdonosokkal, amelyeket addig is képviseltem. Vagyis egy olyan társasági modellt szerettem volna megvalósítani, amely a piacon versenyképes, sőt, lehetőség szerint, a legjobbak közé tartozik. Ebben a tulajdonosoktól és a taxitársaságnál dolgozó többi munkatársamtól is kaptam támogatást. Bár el kell ismerni, sok-

Autócsere 2008

Füstölés.

A kamara Taxis Szakmai Kollégiuma és más egyéb, a taxisok (vagy csak a tulajdonosok?) és a taxizás problémáit évek óta szívükön viselő, rengeteg értelmes javaslatot felvető, és ezen felvetések érdekében végzett eredményes tárgyalásokat lefolytatató szervezetek áldásos tevékenységének köszönhető-

en nem egyszerű ma egy taxit másikra cserélni. Mások okulására is közlésem egy vállalkozóbarát, nem diszkriminatív, szektorsemleges, egyszerű, költségtakarékos, minimális szaladgálást és idegeskedést okozó gépkocsicseré történetét. A fentebb említett szervezetek fantasztikusan eredményes tárgyalásainak a „másik oldalon” lévő partnere, a jogszabályokat ez ügyben megalkotó Fővárosi Önkormányzat volt. A múlt idő azért indokolt, mert információim szerint, amióta sikerült a „mi kérésünkre”, (ezt minden évben aláírjuk!) bevezetni a drosztdíjat, még tárgyalni sem hajlandóak egyéb kérdésekben.

Emlékeztetek minden tisztelt kollégát, hogy a szakmánkat érintő és szerintem is fontos témakörökben – a taxizás terén évtizedekkel előttünk járó országokhoz hasonlóan – az értelmes, szabályozott, keretek közötti taxizás megvalósításának érdekében az elmúlt években milyen témakörök merültek fel és milyen eredmény született ezek megvalósítása terén.

Négy alaptémakörben folytak a tárgyalások. Nevezetesen:

LÉTSZÁM

TARIFA

DROSZT-FÉRŐHELY

ELLENŐRZÉS

Nem megyek végig azon, hogy az egyes témákban milyen megállapodás született, de mindannyian ismerjük és érezzük a tárgyalások eredményeit.

Legyen elég annyi, hogy szándéknyilatkozat szintjén minden témában történt megállapodás.

Ezek után egyetlen témával foglalkozott behatóan és „eredményesen” a Fővárosi Önkormányzat. Feltehetném a találos kérdést, hogy ugyan melyik téma volt ez, de mindannyian tudjátok a választ. Sajnos, időhiány miatt az ügyvéddel még nem sikerült e témában jogilag megalapozott megállapításokat tennünk, ezért szigorúan a magánvéleményemet mondom:

A **drosztdíj** ellenértékéért nem kapunk semmit! Hegyekben állnak a Drosztkelző Kht.-nál a fotók azt bizonyítva, hogy egyéb autók miatt nem lehet a drosztot sokszor egyáltalán, máskor részben használni. A kht. a rendőrségre és a közterület-felügyeletre mutogat, de a pénzünk az ő zsebében landol. Nem ragozom tovább, a szolgáltatás terén vállalt

Mai napi elgondolkodtató...

A kutya tényleg az ember legjobb barátja. Ha nem hiszed el, próbáld ki a következőt: Zárd be a kutyádat és a feleségedet/barátnődet a kocsid csomagtartójába... .. egy óra múlva nyisd ki! Ki örül neked jobban, amikor meglát?

A FŐTAXINÁL



Dudás Zoltán: – Amikor az elmúlt időszakra visszatértünk, nem vagyok elégedetlen

szor kemény csatákat vívtunk annak érdekében, hogy a szerintem elengedhetetlen fejlesztés irányába vezető úton elinduljunk. Végül is a Tele5- és a Budataxival számos olyan dolgot megvalósítottunk, amelyek egy XXI. századi taxitársasági modellnél ma már alapvetők. Sikerteljes korszak, sok szempontból

lépni kell, nem szabad lemaradnunk. Az első állomás volt, hogy a tulajdonosok jóváhagyták elképzeléseinket. Majd tavaly nyáron – nagyon sok vajúds után – kiválasztottunk egy új, a korábbinál nagyobb méretű telephelyet későbbi céljaink helyszínéül. Olyan helyet kellett találnunk, ahol a tervezett létszám el-

új szerződést kötni a taxis vállalkozókkal, és összeállítottunk egy új Etikai Szabályzatot, amely az alapja a jogszerű működésnek. A fuvarszervező iroda belső működésének átalakításával sikerült elválasztani és meghatározni a feladatköröket, aminek eredményeképpen immár negyedik éve a Buda Kft. ISO minősítéssel rendelkezik. Miután ezek elkészültek – körülbelül két éve – elkezdtünk azon gondolkodni, hogyan alakíthatnánk meg egy, a jövőbeni igényeink is megfelelő, igazán ütőképes társaságot. Akkor már jól látszódtak ugyanis a piaci fejlesztési irányok. Úgy gondoltuk, nekünk is

fér, ahol az ott dolgozók kényelmesen, megfelelő légkörben, szükség szerint akár légkondicionált helyiségben végezhetik munkájukat. Tényleg nem azért mondom, hogy valaki sajnálja bármelyikünket is, de nagyon sok irodaházat megnéztünk, mire a Bogánics utca mellett döntöttünk. Ezt viszont a mi igényeinknek megfelelően alakították ki. Ide már az új címkialakítás és vállalatirányítási programmal költöttünk be. Ezek képezték a tervezett rövid távú fejlesztés alapjait, de közben felváltottuk a tagságnak és a tulajdonosi körnek a további elképzeléseinket is. A kártyalehúzó, a félcsendes, majd a csendes címkialakítás volt a középtávú tervek között. Közben megtörtént a költözés, az átállítás. Ezt követően túl voltunk az első három nehéz hónapon, miközben számos személyi konfliktus is nehezítette az amúgy sem könnyű időszakot. A kollégák egy része nem látta át, nem értette meg, hogy tulajdonképpen milyen célt szolgálnak a változások. Ők csak a nehézségekkel, illetve az őket érintő kellemetlenségekkel szembesültek. És ezt sokan egyáltalán nem tolerálták, voltak olyanok is, akik elmentek más társasághoz. Végül ez oda vezetett, hogy sajnos a tulajdonosi kör is elbizonytalanodott, más irányt próbált keresni, kevesebb konfrontációval. Ettől kezdve én már láttam biztosítva az eredeti cél elérését, amiért addig dolgoztam, amit szerettem volna elérni. A cégnél egyébként hónapok óta tapintható a bizonytalanság a jövőt illetően. Én pedig eljutottam arra a pontra, amikor már úgy éreztem, nem jövőépítésről van szó, hanem valami egészen másról. Ebben viszont nem kívántam részt venni. Ráadásul, mintegy utolsó lökésnéként olyan – bizonyos személyekhez köthető – változásokat is eldöntött a tulajdonos, ami elfogadhatatlan volt számomra. Olyan taxisokat vontak be a döntési folyamatokba, akikkel nem ki-

kötelezettségek nem teljesítése miatt, vagy egyéb jogcímen, valószínű, hogy jogi útra tereljük a problémánkat.

Ezúton kérek mindenkit, hogy fotózzon bátran, és a felvételeket juttassa el hozzám.

A többi témában a szándéknyilatkozat ellenére, egyetlen intézkedés sem történt.

Felmerül a kérdés, hogy kinek, kiknek az érdeke továbbra is a zavarosban történő halászás?

Talán az előzményekből ennyi elég.

Nézzük az autócseré költségeit.

Írtam, nem csak találmomra közlöm:

1. Erkölcsei bizonyítvány kikérése. 2600 Ft.
2. APEH nullás igazolás. 2000 Ft.
3. Fővárosi Önkormányzat nullás igazolás. 2000 Ft.
4. Ker. Önkormányzat nullás igazolás. 2000 Ft.

5. VPOP nullás igazolás. 2000 Ft.

6. Mozaik utca, bejelentkezés autócserére.

7. Illetékes okmányiroda (Visegrádi u.) régi autó sárga rendszámának leadása és a fehér rendszám kiváltása, az új autóra sárga rendszám igénylése. 13 000 Ft.

8. Mozaik u., vizsgaidőpont kérése.

9. Taxióra-szerviz, beszerelés, átállítás, hitelesítés. 31 950 Ft.

10. Drosztengedély igénylése, igazolás a díj megfizetéséről. Krisztina krt. 25 000 Ft.

11. Új rendszámra felelősségbiztosítás megkötése. 3 500 Ft.

12. Műszaki vizsga. Mozaik u. 12 740 Ft.

13. Igazolólappal, taxiengedély, vezetői engedély kiadása. Mozaik u. 6 710 Ft.

14. Okmányiroda (Visegrádi u.) új sárga rendszám, taxiengedély számának bevezetése a forgalmiba. 7 500 Ft.

15. Új rendszámra környezetvédelmi plakett cseréje. Mozaik u. 1 180 Ft.

16. Drosztengedély átvétele. Krisztina krt.

Összesen: 112 180 Ft!

Találtam még néhány 400-500 Ft-os apróbb csekket, de a fonalat itt már elvesztettem. Bocs.

Talán egyszer érdemes lenne kiszámolni, hogy mennyi az ügynézés ideje alatt kiesett bevétel, és mennyi a ráfordított üzemanyag-költség, az esetleges idegrovosi költségekről már nem is beszélve.

A Visegrádi utca is megérne egy-két mondatot, legyen annyi elég, hogy nem szeretek sorban állni!!!

Ehhez jön még a vásárolt gk. átíratási költsége, amely az autótól függ.

Summa-summarum: 200 000 Ft-ból nem lehet kihozni egy autócserét.

Felmerül a jogos kérdés: Az esz-

tergályos mennyit fizet, és mennyit szaladgál új gép beállításakor? **SZEKTORSEMLEGESSÉG!?** Na mindegy.

Ezen írás a teljesség igénye nélkül készült, ezért az adatok, bár megpróbáltam pontos lenni, mégis csak tájékoztató jellegűek.

Az átlagosnál nyugodtabb természetem ellenére, így irogatás közben sikerült ismét felbosszantanom magam, ezért most befejezem ezt a szívet melengető, megnyugtató, sajnos az országunkban folyó egyéb eseményekre is jellemző történetet. A drosztokkal kapcsolatban várom és előre is köszönöm a hozzámmal eljuttatott információkat.

Telefon: 06 70/38-38-009
E-mail: biboks@datatrans.hu
Eredményes, nyugodt, kellemes munkát kívánok mindenkinek.
Üdvözlettel:

Bibók Sándor
City 558

vántam együtt dolgozni. Végül is úgy döntöttem, hogy beadom a felmondásomat a Buda Kft. tulajdonosainak. Ennek híre ment, így kaptam egy megtisztelő ajánlatot a Fótaxitól, a taxiüzletág vezetésére, amit örömmel elfogadtam. Ugyanis a Fótaxi Rt. szintén azt a fejlődési irányvonalat képviseli, amit az eddigi pályafutásomban ideálisnak tartottam.

• Azért az elmúlt időszakot többen kritizálták. Például sokan állítják, hogy a költözésnek nem sok értelme volt, borzasztó sok pénzbe került, túl nagy a bérelt alapterület, ráadásul kikerült a cég a város szélére. Miért volt erre szükség?

• Évek óta azzal a problémával szembesült a Buda Kft., hogy a közel 10 évvel ezelőtt vásárolt ingatlan a Németpróna utcában a két cégnek már kicsi volt a normális működéshez. Ráadásul lelaktuk, így mindenképpen felújításra szorult volna. Ezt látva a tulajdonosok maguk is váltani akartak. Viszont nagyon nehéz volt megfelelő ingatlant találni. Olyat, ami versenyképes áron nagy területet biztosít, ahol a taxisok is meg tudnak állni anélkül, hogy abból probléma lenne. A változást eldöntötte a tulajdonosi kör, ám eredetileg nem csak a két taxitársaságban gondolkodtunk, hanem több cég számára kerestünk közös, nagy központot. Ugyanis akkor voltak arra konkrét ígéretek, hogy mások is velünk költöznek, amihez terület kellett. A helyzet később, rajtam kívül álló okokból változott, és a végén csak a Buda-, és Tele5Taxi költözött. Hangsúlyozom, az eredeti elképzelésekhez választottuk a helyet, közel 1500

taxis kiszolgálására. Erre ez a központ ideális lett volna.

• Néhányan ugyancsak nehezményezték, hogy a diszpécserközpont működtetésére vásárolt szoftver finoman szólva nem működött tökéletesen, amiből konfliktusok keletkeztek a két cég taxisai között. Ahogy mondták többen is: ami a Budánál csöngött azt a Tele5-höz vitték át, és fordítva. De a telefonosok, diszpécserok sem fogadták kitörő örömmel az új programot.

• Ezzel szembesülni kell minden olyan esetben, amikor valamilyen új rendszer bevezetését próbálja az ember elérni. Mindig lesznek olyan hibák, emberi tévedések, amik felnagyítják az egyébként is óhatatlanul jelentkező problémákat. Hat hónappal az új rendszer bevezetése után ma már elmondhatjuk, hogy ha pozitívabb a kezdeti hozzáállás, akkor jóval kevesebb problémával kellett volna szembesülnie mindenkinek. Kétségtelen, hogy a City Taxinál jól működő szoftver a Buda Kft.-nél annyival lett megcsavarva, hogy két taxitársaságot kellett kiszolgáltatni. Módosítottuk a programot, hogy még hatékonyabban tudjuk a beérkező rendeléseket kezelni. Erre a program alkalmas is, azonban az átállás időszakában a kezelők nem álltak a helyzet magaslatán. Ez is tény, és ezt sajnos valóban megszenvedték megrendelőink és a kollégáink is. Mi ezt látva igyekeztünk a hibákat korrigálni képzésekkel, oktatásokkal és olyan munkatársak kiválasztásával, akik alkalmasak ennek a rendszernek a kezelésére.

• Hasonló probléma volt a számlázási programmal is...

• Itt nem ez volt a probléma. Arra felkészültünk, hogy kollégáink a kezdeti időszakban lassabban fogják tudni kezelni a programot. Ezért úgy változtattuk a rendszert, hogy egyszerre 5 pénztárt is üzemeltettünk. Azért, hogy ne a taxisok idejét raboljuk a betanulási idő alatt. Egy hónap elteltével már teljesen pozitív jelzések érkeztek vissza a kollégák részéről. Ugyanis a várakozási idő elfogadható lett. A feldolgozásban valóban voltak gondjaink, hiszen ugyanúgy, mint a diszpécserközpontban, a dolgozóknak a csekkfeldolgozásban is meg kellett tanulni az új programot. Ez nyilvánvalóan hosszabb időt vitt igénybe, lassúbb volt az ügykezelésük, mint azt megelőzően, a régi jól megszokott programmal. De ez az időszak is elmúlt, túl van rajta mindenki, ma már pontosan tudják kezelni a rendszert, ami több szolgáltatást nyújt, mint a korábbi. Ez esetben is inkább a türelmetlenség okozott problémákat.

• Amikor eljöttél, végiggondoltad, hogy mit hagytál magad után? Mi maradt benned az elmúlt évekből, milyen szájizzal távoztál?

• Így utólag visszatekintve arra a 4,5 évre, amit a Buda Kft.-nél töltöttem, nem vagyok szomorú, vagy elégedetlen. A kollégákkal, munkatársakkal közösen nagyon sok mindent sikerült megvalósítanunk. Kétségtelenül sok-sok vita és veszekedés árán, de a jövőbe vezető út mindig ilyen konfliktusokkal van és lesz is tele. Ilyenkor az ember azt is felvállalja, hogy nem csak barátokat, hanem ellenségeket is szerez magának. Tulajdonképpen ott hagytam egy működő, használható, nagyon korszerű vállalatirányítási rendszert, ami a jövő alapjait képezi. Amit sajnállok, hogy a továbbépítésében már nem fogok részt venni. Visszatekintve az elmúlt tíz-tizenegynéhány éves tevékenységemre azt is látom, valahol mindig itt akadok el. Különböző okokból, de mindig félbe kellett hagynom valamit, ami azután kibontakozhatott, de már nélkülem. Ez egy kicsit keserű szájját okoz az embernek. Ilyenkor Madách Imre soraival szoktam vigasztalni magam: „A cél halál, az élet küzdelem, s az ember célja e küzdelem maga...”. Éppen ezért én mindig előre tekintek. Megpróbálok a hibákból tanulni, az nem szégyen, de továbbra is a fejlődést figyelembe véve szeretném végezni a munkámat. A Fótaxinál is. Megkeresésemet követően nagyon sok mindent próbáltunk tisztázni Garamszegi Miklós vezérigazgató úrral. Azért is fogadtam el az ő felkérését, mert látom a jövőképet a Fótaxinál, azt a fejlesztési irányt, ami hitvallásomnak is tekinthető. Ha ebben találnak nekem megfelelő feladatot, akkor nagyon szívesen fogom végezni a munkámat. Hiszen ez a jövő. Az első időszakom nyilvánvalóan azzal fog eltelni, hogy megpróbálok beilleszkedni a gépezetbe, és tájékozódni arról, milyen feladatokat kell majd ellátnom.

• Sok sikert a következőkhöz!

- kó-

TÁJÉKOZTATÁS

A TAXI4 Kft. vezetősége ezúton értesíti valamennyi munkatársát, hogy a cég - előreláthatólag 2008. június hó közepén - új telephelyre költözik.

A telephelyváltás a jelenlegi központ előtti parkolási problémák, valamint a TAXI4-es munkatársak kulturáltabb, kényelmesebb kiszolgálásának érdekében vált esedékessé.

Új címünk: 1141 Budapest, Németpróna utca 35.



A belülről teljesen felújított épületben a hivatalos megnyitásra szolid állófogadást terveztünk, ahova szeretettel várjuk minden munkatársunkat.

A konkrét időpontról értesítést küldünk az URH-rendszeren keresztül.

**Köszönettel:
a TAXI4
vezetősége**

Önkéntesek segítségét várják

Engedjétek meg, hogy bemutassak nektek valakit, talán egy ismeretlen ismerőst. Nap mint nap találkoztok velük az utcán. Látjátok őket, amint száguldoznak, szirénáznak, mert valami sürgős dolguk akadt. Vagy elengeditek őket, vagy – modortalanul, mint egy dacos gyerek – csak azért sem. Van, aki mögéjük lopószik, és felvéve örült tempójukat, hajt keresztül mindenben. Néhányan talán már emnyiből is tudjátok, mivel is foglalkoznak: Igen, ők a mentősök, a vészállítók, akik emberi életeket mentenek. Sikerült beszélgetnem az egyik ilyen intézmény elnökével, Csipán Andrással, az Smsv elnökével. Ő lesz most beszélgető partnerem.

• **Szia, András! Hogyan jött az ötlet, hogy olyan közhasznú társaságot alapíts, amely az emberi életek mentésével foglalkozik?**

• A kht.-ban tevékenykedő tagok közül szinte mindegyikünket, vagy esetleg valamely hozzátartozónkat, ért már baleset. Ekkor bizony szükség volt sürgős orvosi ellátásra, esetleg műtetre és ez által vérkészítményre is. A kórházban töltött idő alatt volt alkalmunk bepilantani, hogy a vér, vagy vérkészítmény kiemelt sürgősségi szállítása mennyire nehezen megoldott. Ezért saját tapasztalatainkból kiindulva határoztuk el, hogy szeretnénk az egészségügyi intézményeknek és ez által a bajba jutott embereknek segítséget nyújtani. Erre kínált megoldást egy közhasznú, nonprofit társaság megalapítása.

• **Mi a társaság célkitűzése, feladata?**

• Célkitűzése az egészségügy ellátásához kapcsolódó problémák minél hatékonyabb megoldása. Legyen szó sürgősségi vészállításról, gyógyszerkészítmény vagy akár a szakszemélyzet továbbításáról. Pillanatnyilag közel 20 egészségügyi intézménynek végzünk sürgősségi szállításokat, karitatív módon, melynek felbecsülhetetlen fontossága van a betegek hatékony ellátásában.

• **Ha jól tudom, mindenki a szabadidejéből áldoz rátk néhány órát, napot, és ez által bizonyos kórházaknak díjmentesen, karitatív módon biztosítják a szállításokat. Mekkora létszámmal dolgoztok?**

• Így igaz, mindegyikünknek

van munkahelye, vagy saját vállalkozása. Közhasznú munka lévén fontosnak tartottuk egy olyan csapat létrehozását, ahol elhivatottságból tesznek a közeért. 24 órás folyamatos szolgálatot adunk, és szerencsére egyre nagyobb létszámmal dolgozunk. Most kb. 30-an vagyunk. Vészállító kollégáinkon kívül a diszpécseri ügyeletünk is természetesen éjjel-nappal elérhető. Ez a munkatársaimtól nagy rugalmasságot igényel, hiszen a munkaidejüket figyelembe véve, ahhoz alkalmazkodva kell megszervezniük, hogy mikor tudnak szolgálatot adni.

• **Ha jók az információim, a XVI. Kerületi Önkormányzatnál is sikerült támogatókra találni. Valójában miből tartjátok fent még a társaságot?**

• Igen szerencsés helyzetben vagyunk, a helyi önkormányzattal nagyon jó a kapcsolat, igyekszünk minél szorosabban együttműködve dolgozni. 2006 nyarán kezdték meg a támogatásunkat, segítették a kht. működését egy autó megvásárlásával, ami megkönnyítette a munkánk végzését. A kht. működését elsősorban cégek támogatásaiból, magánadományokból, pályázati pénzből, illetve néhány kórház részleges-térítéseiből finanszírozzuk.

• **Mit gondolsz, hogyan sikerülne még támogatókat toborozni? Milyen adományoknak vennétek hasznát?**

• Elképzeléseim szerint támogatókat elsősorban a média segítségével lehet toborozni, így bizom benne, ti taxisok is segítségünkre lehettek. Fontosnak tartom, hogy az emberek tájékozódjanak a tevékenységünkről, megismerjék a kht.-t, hogy ne csak az egészségügyi dolgozók előtt legyen ismert az a tény, hogy erre a tevékenységre miért van egyre nagyobb szükség. A kht. működése során a legnagyobb problémát a járműpark fenntartása és az üzemanyag finanszírozása okozza, így e területen lenne a kht.-nak a legnagyobb segítségére szüksége. Bármit örömmel fogadunk! Itt emelném ki, hogy nemcsak anyagi vagy technikai támogatást várunk, hanem segíteni vágyók, célkitűzésünkkel azonosulók jelentkezését is.

• **A honlapotokon olvastam, hogy nem csak az egészségügyben vállaltok szerepet. Hol még? Beszélne róla?**

• A társaságunk feladatköre igen komplex, így nem csak az egészségügyi területen tevékenykedünk. Szakképzett munkatársaink a felsoroltakon kívül közreműködnek még természeti katasztrófa által sújtott területek lakóinak mentésében, a kárellhárításban, a területzárásban, a speciális mentésben, az önkéntes tűzoltásban, illetve a közrend és a közbiztonság megtartásában, polgári szolgálatok ellátásával. A kht. rendelkezik több olyan járművel, amelyben Mátrix-típusú rendszámfelismerő rendszer lett beszerelve és melynek se-

gítségével társaságunk segíti a lopott gépjárművek felkutatását is.

• **Mik a terveitek erre az évre? Mi az, amit a legfontosabbnak tartasz a közeljövő céljai között?**

• Mindenképp szeretnénk bővíteni, hatékonyabbá, nagyobbá válni. Céljaink között szerepel, hogy szolgáltataink ne csak budapesti, illetve Pest megyei központokkal legyenek elérhetőek, hanem az ország egész területén. Ez nem lesz könnyű, hiszen ehhez további telephelyekre, járművekre, újabb lelkes kollégákra lesz szükség, akik szabadidejükben szívesen jönnek, hogy rész vehessenek a tevékenységünkben. Talán időszerű elgondolkozni azon, hogy vannak olyan emberek, akik önös érdekek nélkül próbálnak rajtunk segíteni, akkor is, amikor az egészségügy és az ellátás nem a szánk íze szerint való. Emberek áldozzák ránk szabadidejüket, amit a családdal tölthetnének. Talán, ha egyszer én, te, ő is bajba kerülünk, és ez a kht. szállítja az életmenő vért számunkra, akkor vajon kinek köszönhetjük meg?

• **Köszönöm a beszélgetést, további sok sikert nektek!**

Aki többet szeretne tudni róluk, az nézzen fel az internetre. Megtalálod őket a: www.smsv.hu címen.

C.T.

Juliska, a gyönyörű fiatal lány kapál a tsz földjén. Arra megy Jancsi, és megszólítja:

– Te Julis, olyan gyönyörű vagy, úgy megfognám azokat a telt kebleidet.

– Mégis mit képzelsz, Jancsi!

– Te, Julis, adok 5000 forintot, ha megfoghatom!

– Hát, ha adsz 5000 forintot, akkor jól van.

Jancsi adja a pénzt, megtörténik a dolog, majd Jancsi folytatja:

– Olyan kíváncsós vagy, megsimogatnám ott a lábad között, adok megint 5000 forintot!

– Ha adsz, akkor jól van, csak gyere, menjünk oda a bokorba.

Jancsi adja a pénzt, megsimogatja, és folytatja tovább:

– Te, Julis, most már annyira kívánlak, úgyis itt vagyunk a bokorban, adok 30 000 forintot, ha magamévá tehetlek.

– Jól van akkor, ha adod a pénzt.

Megtörténik a dolog. Jancsi megszólal:

– Na jól van, most már megyek.

Juliska megigazítja a szoknyáját és folytatja a kapálást.

Nem sokkal később arra jön a tsz-elnök:

– Juliska, láttad erre a Jancsit?

– Igen, láttam.

– Kiküldtem vele a fizetésedet, odaadta?

Grátis fuvar – veteránoknak Taxizó honvédők

A Győzelem Napján ingyen taxizhattak Kijevben a II. világháború veteránjai. A szolgáltatást igénybe vevőknek nem kellett díszgyenruhájukat felölteniük, elegendőnek bizonyult igazolványukat felmutatni, mielőtt beültek az ukrán kockásautókba.

Marketingfogás vagy sem, egy biztos, a kijevi taxisoknak sikerült olyan hírrel előrukkolniuk, amire az egész világ felkapta a fejét Lajtán innen és Uralon túl. Május 9. a Győzelem Napja, ami a többéves harcok befejezésére emlékeztet, s ami Ukrajnában még mindig a Nagy Honvédő Háború néven fut a történelemben. Ennek ismeretében az sem meglepő, hogy a ma élő utódok méltán büszkéek őseikre, akiknek sikerült megállítaniuk, sőt visszaverniük annak idején a világalomra törő német csapatokat.

A kijevi taxisok szakszervezetének vezetője Mikola Voljtenko állt a nyilvánosság elé és közölte, miszerint az ünnephez kapcsolódva az ukrán főváros 11 privát taxivállalata e neves napon térítésmentesen szállítja a háborús hősokeket, a veteránokat. Az érintettek telefonon is rendelhettek taxit csakúgy, mintahogyan a drosztokon is élhetnek ezen felajánlással.

Mint az a hírügynökségi jelentésekből kiderült: Kijev minden személyszállítója csatlakozott a szakszervezet felhívásához, így május 9-én a veteránok ingyen kocsikázhattak a főváros útjain. Az nem derült ki a beszámolókból, hogy valójában mennyien éltek az ünnepi felajánlással, ám vélelmezhető, hogy az 1945-ben harcolók közül ma már igen csekély számban élhetnek, hiszen eltelt 63 esztendő, valamint az átélt élményeket nem sorolják sehoh sem a hosszú élet titkai közé. Ha párhuzamot vonnánk – mondjuk – egy magyar hasonló felajánlással, bizony igen kevés partizán kellene taxizni Budapesten utcáin is. De egy biztos: gesztus értékű felajánlásukkal a világ számos pontján hírt adtak magukról a kijevi taxisok, és emlékeztettek mindenkit a Nagy Honvédő Háborújukra. Országimáznak sem utolsó, és mindenképpen költségkímélő.

Cash

Mindig felismerem, amikor az anyósom kopogtat az ajtónkon. Az egerek megrohanják az egérfogót.

Én a Norbi-módszerrel semmire nem mentem, a Gyurcsány-módszerrel viszont szeptember óta hat kilót fogytam...

Három év garancia, kilométer-korlátozás nélkül

Hyundai Sonata

Az utóbbi hónapokban több fővárosi kolléga is úgy döntött: a felső-középkategóriába sorolt limuzinnal, a Hyundai Sonata-val dolgozik tovább. A klasszikus formatervezésű autó valóban szemrevaló, így sokak érdeklődését felkeltette. Néhányan érdeklődtek szerkesztőségünkben arról, hogy milyen feltételekkel lehet hozzájutni ehhez a típushoz. Ahogy azt az igen népszerű Hyundai-Gold márkakereskedésben megtudtuk, a 4800 mm hosszú, 1832 mm széles és 1475 mm magas autót igen kedvező feltételekkel kínálják a taxisoknak a Hajdúcsárda utcában. Vagyis ők akár a 0%-os „befizetést” is választhatják, a szinte tetszőleges hosszúságú futamidő mellett. Ez esetben csak az úgynevezett „átadási költséget” kell kifizetni, mely tartalmazza az illetékeket, a sárga rendszám, valamint a taxióra árát,

illetve az utóbbi beszerelési költségeit. Ez egyben azt is jelenti, hogy a Chevrolet Gyulainál már megszokott módon a taxisoknak a Sonata-t taxinak vizsgáztatva, sárga rendszámmal adják át, ha erre van igény. Tekintettel arra, hogy a Sonata-ban a beépített rádió alatt pont elfér az Eördögh-féle taxióra, kérheti a vásárló, hogy már eleve így adják át neki a taxit, ez esetben viszont az új óra árát ki kell fizetni. Cserébe viszont a Sonata belső terében nem kell „valahogy” elhelyezni a taxamétert. Az középre, szemmagasságba kerül és szinte „gyári” szerelésű lesz. Am természetesen, ha a taxis – érthető okokból – ragaszkodik már jól megszokott mérőeszközhöz, úgy azt építik be neki.

A Sonata-ra 3 év kilométer-korlátozás nélküli általános és 6 év átrozdásodási garanciát adnak. Az autó vételára dízelmotorral szerelt változat és Style-felszereltség esetén 4 990 000 Ft. Mielőtt valaki is azt hinné, hogy akkor ez így csak a „fapados” változat, megemlítjük, hogy az alapfelszereltséget tartalmazó lista egy oldal, apró betűvel. Ez többek között tartalmazza a vezető- és utasoldali, valamint az oldalsó és függönylégzsákokat. A riasztóval szerelt, távirányítós, kettős reteszelésű központi zárat, négy tárcsaféket, ABS-t és EBD-t. Az ESP viszont csak a következő – Elegance – felszereltség része, ahogy a manuális klímaberendezés is csak ezen a szinten cserélődik automatikusra.

A dízelmotorhoz 6 fokozatú sebességváltó tartozik, melynek használatával a Sonata fogyasztása a közel 1600 kg-os saját tömeghez viszonyítva igen kedvező. A hivatalosan megadott „gyári” értékek szerint az átlagfogyasztás vegyes (városi, országúti) használat esetén 8,5 liter/100 km. Am miután a 2 literes, katalitikus részecske-szűrővel ellátott 103 kW-os /140 LE/ dí-



Már Madame Curie is csodálkozott az urán!

50%-os impotenciám van. Húzni még tudom, de tolni már nem. .

2.0 CRDi



zelmotor már 1800-as fordulat mellett 305 Nm nyomatékot biztosít, finom gázpedál-használat mellett étvágya akár 7.2 literre is csökkenthető. Ezt a próbautak alatt a fedélzeti komputer, valamint a tankolás is megerősítette.

A kormányoszlop és a vezetőülés négy irányban állítható. Része továbbá az alapfelszereltségnek a ködfényszóró és a harmadik féklámpa. A külső tükrök fűthetők, az ablaktörlő jégtelenítővel ellátott.

A Hyundai-Gold márkakereskedésben elmondták, hogy a Sonata náluk rendelhető beépített navigációs berendezéssel, vagy akár TV-képernyővel ellátott rádióval is. Ahogy azt mondani szokták: a részletekről kérdezze a Hyundai-Gold márkakereskedés értékesítőit személyesen, a XVII. kerületi Hajdúcsárda utcában.



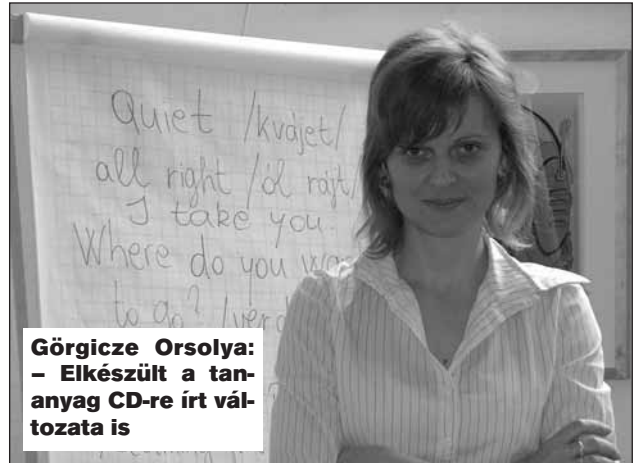
Régen a férfinak meg kellett ölnie a sárkányt, hogy elvehesse a szüzet. Ma már nincsenek szüzek, és a sárkányt kell elvenni...

• Angolnyelv-tanfolyam a Főtaxinál •

Immár negyedik éve finanszírozza a taxisok angolnyelv-oktatását a Főtaxi. Az 5 X 2 órás tanfolyamra bárki jelentkezhet a cégtől. A cél természetesen nem a középfokú nyelvizsga elérése, ám – ahogy azt a tanárnőtől, Görgicze Orsolyától megtudtuk – az összesen 10 óra alatt mégis nagyon sokat meg lehet tanulni. A maximum 15 fős csoportokban a tanár nő által kifejezetten a taxisoknak írt könyvből tanulnak. Ebben olyan szavak, mondatok, nyelvi szerkezetek vannak, melyek az utasokkal való egyszerűbb kommunikációt segítik. Nem véletlenül népszerű a kollégák között a négy éve használt könyv, amiben egyébként jóval több van, mint amit egy 10 órás tanfolyamon

végig lehet venni. Ez abból is kiderült, hogy nagyon sokan immár visszatérőként vesznek részt a kurzuson. Ők elmondásuk szerint ismételni akarnak, mert van, amit időközben elfelejtettek, illetve a korábbiaknál egy kicsit tovább kívánnak jutni a tananyagban. A kitűzött cél, hogy a körülbelül 10-15 perc alatt, melyet a külföldi, angolul beszélő utas egy taxival általában megtesz, a sofőr ne jöjjön zavarba néhány kérdéstől, vagy képes legyen alapvető információkat átadni. Kitérnek a lehetséges helyzetekre az orvosi segítségtől az autoalkatrészek beszerzéséig. A taxisok beszámoltak arról, hogy a tanfolyam elvégzését és a „házi” oklevél átvételét követően, jogosultakká váltak az „angolul beszélő” fuvarok felvételére is, ami azért komoly anyagi előnyt is jelent számukra. Egyébként ez az anyacégnek is előnyt jelent a különféle pályázatoknál, hiszen nagyszámban tudnak angolul alapszinten beszé-

lő taxist biztosítani, ha kell. A Főtaxi egyébként az ún. „szakképzési alap” terhére szervezi meg a tanfolyamot, így nem az államnak fizeti be ezt az összeget, hanem saját



Görgicze Orsolya:
– Elkészült a tananyag CD-re írt változata is

taxisait segíti vele. Talán a jó példa ragadósá válik, és máshol is megpróbálkoznak ezzel a megoldással. Görgicze Orsolya szívesen vállalja más társaságoknál is az oktatást, ha lesz rá igény. Ebben a konstrukcióban még anyagi megterhelést sem jelentene a cégeknek a továbbképzés. A speciális tankönyv CD-re írt változata elkészült, melyet akár az autóban, munka közben is lehet hallgatni. A hanganyagot sikerült úgy megszerkeszteni, hogy legyen idő még a lassú szöveg visszamondására is. Ez – hasonlóan a könyvhöz – kapható lesz a Főtaxinál és a BTI XI. kerület, Vahot u. 6. szám alatti irodájában.

Ami a további terveket illeti, Garamszegi Miklós vezérigazgató lapunknak elmondta, ősztől a diszpécsereknek emelt szintű tanfolyam indul, mely az elvárások miatt nagyobb tananyag elsajátítását igényli majd, ám a tanár nő szerint ez eddig sem okozott senkinek gondot.



A tanfolyam kiscsoportos, a tananyag személyre szabott

Az alkohol mindenkire másképpen hat

Trükkök helyett absztinencia

Január elseje óta a rendőrség fokozottan ellenőrzi a közlekedésben részt vevőket, s akit alkoholos befolyásoltságon ér tetten, annak azonnal a helyszínen bevonja a vezetői engedélyét. Azt a legtöbb sofőr tudja, hogy mire számíthat, ha ittasan ül a volán mögé, de azt senki sem tudja megmondani, mikorra távozik az alkohol a szervezetből.

Az Európai Unió Fehérkönyve minden tagország számára meghatározta, hogy az elkövetkezendő öt év alatt milyen mértékű javulást érjen el a közlekedésbiztonság területén. Magyarország esetében mintegy ötvenszázalékos javulást kell elérni 2013-ra. Ehhez pedig nem vezet más út, mint a következetes szigor. Ezek közé sorolható az ittas gépjárművezetés elleni küzdelem. 2007-ben 150 halálos, 1023 súlyos és 1681 könnyű sérüléssel járó balesetet okoztak az ittas vezetők. Ha a 2008. év első negyedévi adatait hasonlítjuk össze az

előző évvel, akkor megállapítható, hogy a szinte folyamatos rendőri ellenőrzéseknek köszönhetően több mint 33 százalékkal kevesebb baleset történt, mint tavaly. Biztató a tendencia még akkor is, ha a legtöbb szerencsétlenséget a személygépkocsival követték el. S bármennyire is meglepő, második legtöbb balesetet a gyalogosok szenvedték el, illetve okozták, és csak ezt követik a tehergépjárművek, nagyságrenddel lemaradva következnek a kerékpárosok.

De térjünk vissza az ittas vezetésre. A rend őrei, amennyi-

ben a sonda elszíneződik, vagy a légbefúvásos műszer 0,03 ezrelék fölötti eredményt mutat, már viszik is a tetten ért sofőrt a kapitányságra, vérvételre. Ezzel együtt a vezetői engedélyét elveszik, s ha ki is derül, hogy nem az alkoholtól, hanem egy ániszos cukorkától jelzett a műszer, akkor is könnyen előfordulhat, hogy a jogosítványát csak 2-3 hónap múlva látja viszont a pórul járt sofőr.

A véralkoholszintet ezrelékben fejezik ki, ami a gyakorlatban annyit jelent, hogy 1000 köbcentiméter vérben talált alkohol értéke adja a mértéket.

A 0,03 ezrelék véralkoholszint a szervezetben lévő szénhidrátok átalakításával is keletkezhet. Az a mennyiség bárkinél jelentkezhet és mérhető akkor is, ha csak üdítőt ivott. Ez nincs semmilyen hatással a szervezetre, és ez a műszerek

hibahatárán belüli érték, ez nulaként jelentkezik a kijelzőn is.

0,5 ezreléknél már jelentkeznek az ittasság első tünetei. A baleseti kockázat ez esetben duplája az alkoholmentes állapotnak. Vezetés közben megváltozik a mozdulatok összehangoltsága és meghosszabbodik a reakcióidő. Részben csökken a finom, pontos műveletek elvégzésének képessége.

0,8 ezreléknél négyszeresére nő a baleseti kockázat. Egyben ez a határ a szabálysértés és a bűncselekményi jogi kategória között. 1,5 ezreléig ez már ittas állapot. A kipirult arc, a beszéd élénkségét erős kézmozdulatok és az arc mimikája kíséri, valamint bőbeszédűvé válik az egyén. A mozdulatok hevesebbé válnak és kevésbé összehangoltá. Az illetőnek megnövekszik a magabiztosság-érzése. Magasabb vérnyomás, a

Megújult a korábban is népszerű autó

Új Citroën Berlingo



A májustól kapható új Berlingóval a Citroën a haszonjárművek igen széles skáláját kínálja ügyfelei számára. A kishaszon-jármű nagyobb lett elődjénél. Hosszúságban 24, szélességben 8, tengelytávolságban pedig 3,5 cm-rel. Ráadásul kapható rövid és hosszú változatban is, hogy a legtöbb igényt kielégíthesse. A külső méretek mellett nagyobb lett a raktér is. Az új Berlingóban 3,3 m³ rakomány felel meg maximálisan 850 kg terhelhetőség mellett. A bevezetéskor kétféle dízelmotor áll a vásárlók rendelkezésére. A 75, valamint a 92 LE-s HDi erőforrás megfelelően mozgatja a megrakott járművet is.

Az importőr elmondása szerint a személyszállító változatra sem sokat kell várni, hiszen Európa több országában már kapható az igen jó külsővel felruházott Berlingo.

A Berlingo személyautó-változata hamarosan megérkezik Magyarországra

Havi aforizma

Mindannyian mélyen hiszünk abban, hogy képesek lennénk hegyeket megmozgatni, ha mások elhordanák utunkból a dombokat.

James Barrie



szemgolyók tágulása és a pulzus megváltozása jelentkezik. Az alkohol hatására romlik a nyomtartás készsége, nehezebb, több korrekciós kormányozással tud az egyén a saját sávjában egyenesen haladni. Kedvezőtlenül változik a távolságbecslés, rendszerint a közeledő gépjárművet távolabbinak észleli az ittas sofőr. Túl nagy, máskor túl kis követési távolságot tart. Egyre gyakoribbá válik az ún. csörlés, nem érzékeli a környezeti, periférián történő változásokat a volánnál ülő.

1,5-2,5 ezrelék között ez már a részleges állapot, ami akár 2-5 üveg sör elfogyasztásával is elérhető. Minden előbb említett tünet fokozódik. A viselkedés erőszakosabb lesz. Tovább hosszabbodik a reakcióidő, míg a mozdulatok lelassulnak. Nehézségek jelentkeznek a gondolkodásban, a megértésben, a figyelemben és az összpontosításban. Gyakran vérnyomás-csökkenés, hányás kíséri ezt az állapotot.

2,5-3,5 ezrelék között tart a

nehéz részleges állapot. Az alkohol depresszíven hat a szervezetre. Az alkoholt fogyasztónak problémája lesz a járással, a beszédérthetősége romlik, egyre nehezebbé válik a légzése, és az álmoság lesz rajta úrrá. Szinte törvényszerű a volán mögötti elalvás.

3,5-4,5 ezreléknél a szervezet kómába kerül, ami a kifejezett álmoságban, majd az eszméletvesztésben nyilvánul meg. Ilyenkor már nélkülözhetetlen az egészségügyi szakbeavatkozás, mert fennáll a halál veszélye.

4,5-5,0 ezrelék érték és e szint felett halálos kimenetelű az alkohol mennyisége, ami megbénítja a légzési központot. Ezzel egyide-

jűleg a vérkeringési rendszer is leáll, ami szintén halálhoz vezet, ami az eszméletlen állapot beállta után 5-10 órával léphet fel.

Ezek a tünetek és a következmények. Csakhogy a leggyako-

egy pohár bort, vagy egy üveg sört, netán egy felest ivott. Honnan tudja mikor ülhet a volán mögé?

E kérdéssel megkerestük dr. Zacher Gábor toxikológus fő-

T Á B L Á Z A T

Alkohol	mennyiség	alkohol	Felszívódás	
		TARTALOM	60KG FÉRFI	85 KG
Sör	1 üveg: 0,5 liter	5%	2 óra	1 óra
	2 üveg: 1 liter	5%	4-5 óra	2-3 óra
	4 üveg: 2 liter	5%	10-11 óra	7-8 óra
Bor	1,5 dl	12%	1 óra	1 óra
	3 dl	12%	2-3 óra	1-2 óra
	5 dl	12%	5-6 óra	3-4 óra
	1 liter	12%	13-14 óra	8-9 óra
Pálinka	0,5 dl	40%	1 óra	1 óra
	1 dl	40%	3-4 óra	2 óra
	1,5 dl	40%	5-6 óra	3-4 óra

Ez a táblázat szigorúan tájékoztató jellegű. Minden embernél más és más a felszívódási idő, ezért szerkesztőségünk felelősséget a fenti adatokért nem vállal

ribb probléma nem is akkor merül fel, ha valaki mondjuk részeg, hanem akkor, ha csak

orvost, aki a következőket nyilatkozta lapunknak: - Ezt nem lehet generálisan megmonda-

Együttműködési megállapodás 2008-ra

Talmácsi és a Ford

A Ford Közép- és Kelet-Európai Kft. illetve Talmácsi Gábor, a MotoGp 125 cc-es kategóriájának világbajnoka újabb egy évre szóló együttműködési megállapodást írt alá április közepén. Ennek keretein belül az egyik legnépszerűbb magyar sportoló egy 225 LE-s, narancssárga színű Focus ST adrenalin-gyárat vehetett át a Ford képviselőitől. A Focus ST-ről tud-



Talmácsi Gábor első pillanatai a Ford Focus ST-ben



ni kell, hogy ez a típus volt a rally világbajnoki sorozatban - 2006-ban és 2007-ben - konstruktóri világbajnoki címet szerzett Ford Focus WRC-k alapja.

Amikor Talmácsi Gábor átvette új autóját, a következőket mondta:

„Megtisztelő számomra, hogy a Ford részéről úgy döntöttek, a tavalyi év után 2008-ban is támogatásukról biztosítanak. A Ford magyarországi vezetőiben rendkívül korrekt, mindig segítőkész partnereket ismertem meg, éppen ezért örülök, hogy ismét együtt dolgozhatunk, mitöbb, így talán azt a vágyamat sem kell feladnom, hogy kipróbálhassam magam egy másik, rendkívül izgalmas sportágban” – tette hozzá.

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.

ni. Ez annyi összetevőtől függ, hogy azt végigszorolni sem egyszerű. Talán két egyetűjű ikerpárnál lehetne azonosságot kimutatni, de ott sem biztos. Ebben közrejátsszik a magasság, a testsúly, a testsírtömeg aránya, de még az is, hogy valaki pihent vagy éppen fáradt, zsirosat evett vagy éppen éhgyomorral ivott. Ezen belül égetett szeszt fogyasztott, ami gyorsabban szívódik fel, vagy sört, illetve bort ivott, és annak az alkoholszázaléka milyen volt. Aki volt már részeg, az tudja, milyen a másnaposság. Nos, elképzelhető, hogy a szonda nem jelez alkoholt, ugyanakkor nem hiszem, hogy abban az állapotban bárki is a készségei és képességeinek a teljes birtokában lenne – érvel a szakember. Majd így folytatja: - Egyébként az sem mindegy, hogy mely populációból származik az alkoholfogyasztó. A japánok például genetikailag nem bírják az alkoholt. Ők sokkal kevesebbtől is lerészegednek, mint az európai populáció, hogy az Ural környéki népek alkoholfogyasztási szokásairól most ne is beszéljünk. Nincs generális szabály, ami mindenkire egységesen érvényesíthető lenne. Általánosságban azt lehet mondani, hogy 24 órás pihenést követően feltehető, hogy a szervezetből az alkohol már távozott. Persze ez alól is kivételt jelenthet, ha valaki az előző három napot merev alkoholizálással töltötte. Az sem mindegy, hogy ki, milyen időközönként, milyen minőségű és mennyiségű szeszt juttat a szervezetébe – tudtuk meg a főorvostól. Zacher doktor kitért a szondákat megtévesztő különlegességekre is: - A szondát nehéz átverni, és inkább az a jellemző, hogy akkor is jelzi az alkoholtartalmat, amikor az nem szesztől jelentkezik. Előfordulhat, hogy valaki szájjal öblögetett. Ha nem telt 15-30 perc

műveletet követően, bizony az alkoholszonda jelezni fog. Ilyenkor célszerű megkérni a rendőrt, várjon pár percet, addig akár folytassa a munkáját, mert fél óra elteltével már a műszer is negatív jelzést mutat. Nem tanácsolom, hogy bárki is jöjjön a „konyhakos meggyet ettem” ötletével, mert az édeseknek nincs akkora alkoholtartalma, hogy az jelezzen. Viszont előfordult már az is, hogy az illető gyümölcsöt evett, és ott pozitív lett a teszt. Ilyen esetben is az időkivárás lehet az egyik megoldás, vagy a vérvétel vállalása. Ez esetben kétszer szűrjék meg az embert, e között pedig egy órának el kell telnie. Az eredményből pedig megtudható, hogy mely stádiumában van érintett az alkohol munkálkodásának: felmenő, stagnáló vagy éppen kiürülő. Ezekből lehet következtetni az ellenőrzésbeli tényleges befolyásoltságra – fejezete be a toxikológus.

Ha már az alkohol szervezet-re gyakorolt hatását megvizsgáltuk és az orvosi okfejtést is megismertük, érdekes a büntetőjog területére is pillantást vetni. Alapesetben a 0,8 ezrelék fölötti érték számít bűncselekménynek, azonban a bírósági gyakorlat alapján előfordult már az is, hogy 0,5 ezrelékes érték esetén a képességek oly mértékben torzultak, hogy bűncselekményként értékelte a bíróság a vádlott állapotát, miközben arra is volt már precedens, hogy 0,8 ezrelékes alkoholértéknél szabálysértésként jártak el.

A jogalkalmazó elvárja a gépjármű vezetőjétől, hogy a vezetés előtt több órával már ne fogyasszon alkoholt. Akadt olyan ítélet, amely esetében a bíróság 7 órás absztinencia mellett mért enyhe fokú alkoholos befolyásoltság esetében sem állapított meg bűncselekményt, míg más elkövető kapcsán a 14 órás alkoholmentes állapot sem

volt elegendő ahhoz, hogy a korábban 2 napon keresztül elfogyasztott jelentős mennyiségű alkohol a szervezetből teljesen kiürüljön. Tehát itt is arra a következtetésre juthatunk: a bírói gyakorlatból sem állapítható meg az egységes várakozási idő.

Aki ittasan a volán mögé ül, beindítja gépjárművét, nagyon ügyeljen, mert ha rajtakapják, bizony elég nehezen tudja bizonyítani, hogy ő csupán melegegni ült be és csak a fűtés miatt járatta a motort, amíg józan párja vagy éppen társa meg nem érkezik. A melegegés ugyanis nem büntetőjogi kategória, viszont ha a jármű elmozdul, azzal megvalósul az ittas járművezetés. Ha tehát valaki a kulcsot a kezében tartva, azt a megfelelő helyre illeszti a járművezetés szándékával, az előkészületek minősül. A beindítás már kísérlet, míg a mozgásba hozatala a befejezett bűncselekmény.

Nem minősül ittas vezetésként viszont, ha a tulajdonos, motorkerékpárját vagy biciklijét erősen ittasan tolja maga mellett.

Nemegyszer az ilyen helyzetekben nem egyedül ül a gépjárműbe az ittas sofőr. A jog szerint az utas, aki rábeszéli a vezetőre az ittas sofőrt – függetlenül attól, hogy van-e jogosítványa vagy sem –, felbujtóként felel a későbbiekben, akár a bekövetkezett súlyosabb minősítések esetén is. Ha azonban nem akadályozza meg az ilyen állapotban történő vezetést, vagy vezetés közben alkohollal kínálja – de nem beszél rá az ivásra – a sofőrt, legfeljebb erkölcsileg ítéltető el, de jogilag nem.

Mindezek után ember legyen a talpán, aki biztos el tudja dönteni, mikor szabad a volán mögé ülni, ha alkoholt fogyasztott korábban az ember fia. Azaz van mégis egy megoldás, bár nem a legolcsóbb: a rendőrök által használt alkoholszondához hasonló elven működő légbefúvásos alkoholteszter kapható a kiskereskedelmi forgalomban, így ki-kiját magának ellenőrizheti, vezethet vagy sem. A készülék ára pedig egyetlen ittas vezetésként kiszabható pénzbírság összegétől mégis csak kevesebb, s így még a vezetéstől eltiltást sem kockáztatja meg senki ami, lássuk be, taxisofőrök esetében mégsem egy elhanyagolható szempont. *k.z.t.*

Megérkezett a vadonatúj CHRYSLER

A vadonatúj Chrysler Grand Voyager külső és belső formatervével, több mint 30 új, vagy továbbfejlesztett megoldásával új mércét állít fel a többcélú családi járművek (MPV) kategóriájában. A hazánkban is népszerű autómegújult változata hatsebességes automata váltóval is kapható lesz. Ennek az autónak a részletesebb bemutatására most helyhiányában nem vállalkozunk, de néhány feltűnően jó megoldást azért megemlítnék. Ilyen például az új Chrysler Grand Voyagerben debütáló, a szintén vadonatúj a Swivel'n Go ülésrendszer, ami új lehetőségeket teremt a családi és az üzleti utak közben a második és a harmadik ülésor közötti kommunikációban; vagy a dupla DVD-képernyők, amelyek lehetővé teszik, hogy a hátsó ülésorok utasai különböző programokat nézzenek; vagy a szabadidőprogramoknál igazán jól használható elektromosan lehajtható harmadik ülésor, mely egyetlen gombnyomásra például fedett horgász helyre lépteti elő az autót; vagy a különleges belső világítás. A vadonatúj Chrysler Grand Voyager több mint 30 új megoldással készül, amelyek közt megtalálható még a

- DVD-alapú navigációs rendszer, érintőkép-



Rendelhető a tárgyalóasztallal szerelt verzió is, bár taxi esetén elsősorban üzleti utakra



Az ülések – ha kell – teljesen eltüntethetők a padlóban

Már majdnem megvettem a „Pozitív gondolkodás előnyei” című könyvet, de aztán arra gondoltam, ugyan mire lenne ez jó?

* * *

Óvakodj az orvosi könyvektől, belehalhatsz egy nyomdahibába!

* * *

Ha azt akarod, hogy az álmaid valóra váljanak, ne aludj túl sokat!

GRAND VOYAGER

ernyővel és hangvezérléssel

- Digital Signal Processing (DSP) 7.1 surround, 10-hangszórós Hi-Fi-rendszerrel
- Kivehető, csúszó első konzol, öt különböző pozícióval
- Automatikus, háromzónás hűtési/fűtési rendszer
- Elektromos ablakok a második ülésorban
- Halogén hangulatvilágítás
- Egyetlen gombnyomással lehajtható harmadik ülésor, elektromos dönthetőséggel.

Am még hosszú oldalakon keresztül lehetne sorolni azokat az újításokat,

Akár három különböző DVD-t is nézhetnek a bent ülők, anélkül, hogy egymást zavarnák



A harmadik ülésor egy gombnyomásra „hátraborul”, és a fejtámlákból ülés lesz



melyeket az első gyártója a legújabb Grand Voyagerben megvalósított.

Az új Chrysler Grand Voyager kétféle motorválasztékkal rendelkezik: 3,8 literes

V6-os motorral, amely 142 kW teljesítményű (193 LE) és 305 Nm forgatónyomatékot produkál, 4.000-es percnkénti fordulat esetén. Valamint a 2,8 literes turbódízel erőforrással, amely 120 kW teljesítményű (163 LE DIN) és 360 Nm-es forgatónyomaték maximumát már 1800-as fordulaton eléri. Hazánkban csak az utóbbi motorváltozat lesz rendelhető.

Akár mindenkinek egy-egy karfás fotel jut az utazásra



Az új Grand Voyager hatsebességes automataváltóval is kapható. A hatsebességes változat rövidebb első sebességi fokozata élénkebb elindulást, nagyobb mozgékonyagot nyújt, mint a korábbi négy- és ötssebességes változatok. Ráadásul az egymást sűrűbben követő fokozatoknak köszönhetően a motor fordulatszámja kevesebbet változik, ami még simábbá varázsolja a sebességváltásokat és hatékonyabb autózást tesz lehetővé.

Apáca stoppol az út mellett. Megáll egy piros Porsche, egy fiatal szőke bombázó ül benne, és felveszi. Útközben gondolkodik az apáca, és egyszer csak megkérdezi:

– Ne haragudjon, hogy megkérdezem, de ilyen fiatalon honnan volt pénze ilyen autóra?

– Tudja, van egy gazdag barátom, aki nek olyan élményt nyújtok az ágyban, hogy ő vette nekem ezt az autót.

Az apáca fülig vörösödik, mennek tovább, egyszer csak meglát a hátsó ülésen egy gyönyörű nercbundát. Megint kérdezi az apáca:

– Ne haragudjon, hogy megkérdezem, de ilyen fiatalon honnan volt pénze ilyen bundára?

– Tudja, olyan jól szexelek, hogy ezt is a barátomtól kaptam.

Az apáca fülig vörösödik megint. Közben az apáca hazaér, este lefekszik, olvassa a Bibliát az ágyban. Egyszer csak kopognak az ajtaján.

– Ki az? – kérdezi.

– János atya!

– Na húzz a csudába a pilótakekszedel!

Az objektív felelősségről – szubjektíven

Mielőtt a május 1-jétől érvényes szabályról – mintegy ismétlésként – ejtenénk néhány szót, nézzük a negatív adatokat: Magyarországon a személyi sérüléssel járó balesetek előfordulásában 1990-től 2000-ig a statisztika 37%-os csökkenést mutatott. Ezen belül a halálos áldozatok száma 51%-kal csökkent annak ellenére, hogy a gépjárműállomány 18%-kal nőtt. Am a kedvező folyamat megfordult és 2001-től egyre szomorúbbá vált. 2006-ig a személyi sérüléssel járó balesetek száma 13,4%-kal és ezen belül a halálos áldozatok száma 5,2%-kal nőtt. Emelkedett az ittasan okozott balesetek száma és aránya is. Ez utóbbi 29,7%-kal növekedett. A hazai célkitűzéseket tartalmazó „Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015” c. program a halálos áldozatok számát 2010-re 30%-kal, 2015-re pedig az Európai Unió által kitűzött 50%-ra kívánja csökkenteni.

Ennyi körülbelül az a hivatalos indoklás, ami miatt az úgynevezett „objektív felelőség” elvét május 1-jétől érvényesítik a hatóságok. Vagyis, ha a

- a megengedett legnagyobb sebességre,
- a vasúti átjárón való áthaladásra,
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,

- a járművel történő megállásra és várakozásra,
- az autópálya leállósávjának igénybevételeire,
- a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra,
- a természet védelmére vonatkozó előírásokat megszegik, azért a gépjárművek üzemeltetői a felelősek.

Amennyiben az üzemeltető a járművet másnak használatba adta, és ezt meghatározott, dokumentált módon bizonyítja, a bírságot a használatba vevőnek kell megfizetnie. Vagyis a felsorolt esetekben nem lehetséges a korábbi módon kibújni a büntetés alól például azzal, hogy a járművet egy családtag vezette, akire a kérdezett tulajdonos, vagy üzemeltető nem ad ki terhelő adatokat. A bírság összegének kiszabásakor a hatóságnak májustól nincs mérlegelési joga! A táblázatokat, melyekben tetelesen felsorolja a jogalkotó a szabálysértéseket, illetve az értük járó bírságot, előző, áprilisi számunkban már közöltük. (Lásd: Taxisok Világa április, 16. oldal) Ezekből kiderül, hogy a lehetséges büntetési tétel 30 000 Ft-tól 300 000 Ft-ig terjedhet. A bírsággal kapcsolatos eljárásra a kormány a rendőrséget jelölte ki. A bírsá-

got megállapító határozat meghozatalára a hatóságnak a jogsértéstől számított 60 nap áll a rendelkezésére.

Hogyan lehet bizonyítani, hogy a járművet más vezette? Nos erről a rendelet a következőképpen határozott: az üzemeltetőnek nem elegendő a hatóságot arról tájékoztatni, hogy a járművet más vezette, hanem ennek igazolására meghatározott okiratokat kell a hatóság részére a határozat kézbesítésétől számított 8 munkanapon belül megküldeni. Megfelelő iratoknak a rendelet a használatba vevő személytől származó nyilatkozatot, menetlevelet, fuvarlevelet nevez. A nyilatkozatnak, menetlevélnek, illetve fuvarlevélnek tartalmaznia kell

- a gépjármű hatósági jelzését,
- az üzemeltetőt és a használatba vevő személy nevét, születési idejét és helyét, lakcímét,
- a használatba vevő személynek a gépjármű vezetésére jogosító engedélye számát, valamint
- azon időszak megjelölését, amelyre a gépjármű használatát a használatba vevő az üzemben tartótól átvette. Mindezt két tanúval is alá kell íratni.

Amennyiben a használatba vevő személy a kiszabott bírságot nem fizeti meg, továbbá azt tőle nem lehet behajtani, abban az esetben a bírságot az üzemben tartónak kell megfizetnie.

Többhónapos elzárás a közlekedési szabályok súlyos megsértéséért

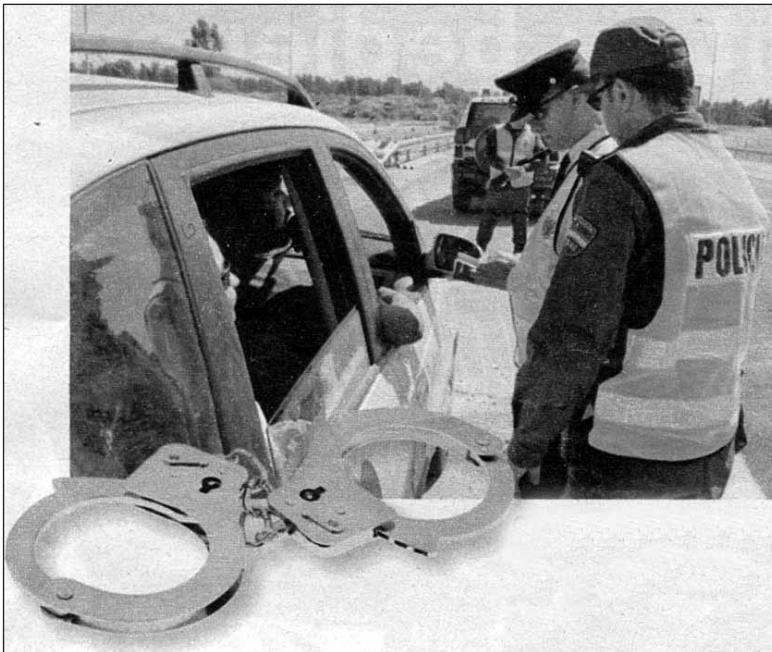
Drasztikus lépés Spanyolországban

Megdöbbenő híreket közölt az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja. Drasztikus lépésre szánták el magukat a spanyol hatóságok, a romló baleseti statisztika miatt. Többhónapos elzárásra ítélik – kötelező jelleggel – a közlekedési szabályokat súlyosan megsértőket!

Aki autópályán 200 kilométer/óra, lakott területen 110 kilométer/óra sebességnél gyorsabban hajt, azt automatikusan 3-tól 6 hónapig tartó elzárással büntetik. Hasonló a helyzet azzal, akinek a vérében 1,2 ezreléknél több az alkohol vezeték közben. Ám ez esetben ne feledjük, az Unió majd minden országában valóban csak az ittasan vezetést büntetik. Aki ugyanis 1-2 üveg sört, 1-2 pohár bort megiszik, az még nem ittas. De aki viszont ténylegesen ittasan ül a volán mögé, annál ezt nagyon

szigorúan veszik. Márpedig az 1,2 ezrelék már komoly „szint”.

Juhász Péter



Az országúton hatalmas viharban megy egy kamionos. Lát egy piros esőkabátos embert az út szélén, megáll. Kinyitja az ajtót és megkérdezi:

– Mit akarsz?

– Én vagyok a piroskabátos köcsög, és éhes vagyok.

Gondol egyet a kamionos, kidobja neki az ebédjét, majd továbbhajt. Nem sokkal később lát egy sárga esőkabátos embert az út szélén. Mellette is megáll.

– Mi kéne?

– Én vagyok a sárgakabátos köcsög, és szomjas vagyok.

A kamionos kidobja neki az innivalóját, majd továbbhajt. Kis idő múltán újabb, kék esőkabátos embert lát az út szélén. Megáll.

– Na neked mi kéne, te kékkabátos köcsög?

– Jogositvány, forgalmi engedély...

A rendőrség az alábbi „Határozatot” küldi az üzemeltető címére, természetesen mint az olvasóink számára nyilván kiderül, a nevek és az adatok nem valóságosak, csak az érthetőség kedvéért szerepelnek.

FEKETE MEGYEI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG

1/2008. Általános
Ügyintéző: Kiss Alajos
Tárgy: Közigazgatási bírság

Hallgató Bálint
9999 Herczegfalva, Kiskirály út 66.

HATÁROZAT

A Fekete Megyei Rendőr-Főkapitányságon hivatalból indított közigazgatási hatósági eljárás keretében Hallgató Bálintot (999 Herczegfalva, Kiskirály út 66.) az általa üzemeltetett gépjárművel elkövetett, a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó szabályok megsértése miatt – mint a TEVAGY rendszámú gépjármű üzemeltetőjét –

**30 000 Ft, azaz harmincezer forint
közigazgatási bírság megfizetésére kötelezem.**

A bírságot a határozat jogerőre emelkedésétől számított 30 napon belül – e határozathoz csatolt készpénzátutalási megbízáson a Fekete Megyei Rendőr-főkapitányság részére a 1111-111111 számú, a Magyar Államkincstár által vezetett számlájára kell befizetni.

Ha a kiszabott bírságot a teljesítési határidőig nem fizeti meg, úgy azt az adók módjára történő végrehajtás szabályai szerint érvényesítem.

A közigazgatási bírság megfizetése alól kizárólag a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 21/A. §-ában foglaltak szerint mentesülhet, feltéve, hogy a mentesítést megalapozó tények fennállását igazoló, a Kkt. 21/A §-ában meghatározott adatokat tartalmazó okiratot e határozat kézbesítésétől számított 8 munkanapon belül hatóságom részére megküldi.

A határozat ellen, annak kézhezvételétől számított 15 napon belül – 5000,- Ft. illetéknek illetékbélyegben történő lerovása mellett – az országos rendőrfőkapitányhoz címezett, de hatóságomnál előterjesztett fellebbezésnek van helye.

Az eljárás megindításáról szóló előzetes értesítést az ügy egyszerű megítélésére és a tényállás előzetes tisztázását nem igénylő, a határozat azonnali meghozatalát lehetővé tevő jellegére tekintettel mellőztem.

INDOKOLÁS

Megállapítottam, hogy az ügyfél által üzemben tartott fenti rendszámú gépjárművel 2008. május 2-án 00.01-kor Herczegfalván a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendeletnek (KRESZ) a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó 26. (1) a) pontjában foglalt előírását megszegve, a megengedett legnagyobb 50 km/órát meghaladó sebességgel közlekedtek. A sebességmérő berendezés által mért sebesség 72 km/óra volt.

E szabályszegés alapján a rendelkező részben meghatározott bírságösszeget kell kiszabni.

A gépjármű üzemeltetőjét a közúti közlekedési nyilvántartás adatai alapján állapítottam meg.

A tényállást a hatóság rendelkezésére álló képi bizonyíték/ok alapozzák meg.

A sebességmérés hitelesített mérőberendezéssel történt. A bírság összege alapjául szolgáló sebességtüllépés mértékének megállapításakor az ügyfél számára kedvezően vettem figyelembe a mérőberendezés mérési hibahatárát (100 km/óra sebességig 3 km/óra, e felett 3 %).

A fenti indokoknak megfelelően a rendelkező részben foglaltak szerint határoztam.

Alkalmazott jogszabályok:

- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21-21/B. §-a, 48. §-ának (5) bekezdése;
- A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. Törvény 29. §-a (4) bekezdésének b) pontja; 98. §-ának (1) bekezdése, 99. §-ának (1) bekezdése; 102. §-a;
- Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. Törvény 29. §-ának (2) bekezdése;
- A közigazgatási bírságal sújtandó közlekedési szabályszegések köréből az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 1. §-a; 2. §-ának (1) bekezdése, 10. §-a,
- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 26. § (1) a) pontja;
- A hatáskört, illetékességet érintően a 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet 9.§-a.

Fehérvár, 2008. május 5.

PH.

.....
Dr. Minta Árpád r.ezredes
Megyei rendőrfőkapitány

És most következzen néhány gondolat a fentiekhez. Először is az a kormányrendeletből jól látszik, hogy akit nem állítanak meg, annak a meghatározott bírságról szóló „Határozatot” küldik ki, már a csekkel együtt. Ez esetben fizetni kell, viszont így nincs büntetőpont, vagy jogosítvány-visszavonás, ugyanis ún. „közigazgatási bírságról” van szó. Ha más vezette a járművet és ezt a fent leírt módon bizonyítani is tudja az üzemben tartó, úgy a sofőr ellen viszont eljárás indul és az is biztosnak látszik, hogy nem lesz enyhébb a büntetése, mint ha a közigazgatási bírságot fizette volna be, csak még ahhoz jönnek a büntetőpontok és a lehetséges jogosítvány-bevonás. Akit viszont megállítanak a szabálysértés elkövetésekor, arra természetesen a korábbi szabályok vonatkoznak, hiszen ez esetben a jármű vezetője nem lehet vita tárgya. Vagyis: eljárás, büntetőpont és a mai – letagadott – gyakorlat szerint többnyire a jogosítványt is visszavonják. Legalábbis első fokon.

Nem titok, óriási az érdeklődés a szabálysértéseket rögzítő különféle berendezések működtetése iránt. Ugyanis májustól a közút kezelője pályázat útján megbízhat magáncégeket is például radaros, vagy lé-

A barátnőm azt mondta, hogy lehetnék sokkal szenvedélyesebb. Így hát beszereztem még egy barátnőt.
* * *

Felirat egy étterem férfi mosdójában: Kérem, ne dobjon csikket a WC-be! Ugyanazok a kezek szedik ki belőle, amelyek a vacsoráját készítik!
* * *

Gyakran idézem magam. Színesebb lesz tőle a beszélgetés.



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

eddig 10% helyett 18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓN (OLAJRA IS)
eddig 20% helyett 25%

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

zeres sebességmérők működtetésére. E mellett figyelni kell a közterületi kamerákra is minden városban, sőt már egyes kisebb településeken is. Ezekről is volt már szó e lap oldaljain. Van olyan fővárosi kerület, ahol a felvételek alapján a szabálytalan parkolást, vagy záróvonal-átlépést is büntetik. Egyébként ezek a berendezések a tilos jelzésen történő áthajtást is szankcionálják. Ez külön érdekesség. Ugyanis az „objektív felelősségről” szóló tájékoztatón – egy dián – olyan „szabálysértést” mutattak az 50 000 Ft-os bírság mellett, melyen a sárga jelzésben volt látható egy autó a kereszteződésben. Márpedig ha ezt így is kezelik, az a legenyhébb kifejezéssel élve is disznóság. Mert a sárga jelzés nem jelent tilos, még a jelenlegi toldozott-foltozott és számos pontján idejétmúlt, korszerűtlen magyar KRESZ szerint sem. Sőt, ha biztonságosan nem lehet megállni ennél a jelzésnél, úgy át kell azon hajtani, hiszen egy-egy vészfékezéssel tömeges ütközéseket lehet előidézni. Vagy változtatni kell a jelzőlámpák működésén. Például ahogy azt a közeli Bécsben teszik évtizedek óta. Ott ugyanis a zöld jelzés a fázisidő végén pislogni kezd jelezve, hogy sárga következik. Vagyis az autós előre felkészülhet arra, hogy meg kell majd állnia. Nálunk viszont egyszer csak sárga lesz, amin az áthajtást lehet, hogy 50 000 Ft-tal díjazák a jövőben. Vagy beleáll a sofőr a fékbe és összetöri hátulról az, aki még átment volna. Kérdésemre az a hivatalos válasz érkezett Komáromi Endre ezredes úrtól, hogy továbbra is érvényes az a gyakorlat, miszerint három fényképnek kell készülnie a szabálytalankodó autósról és mindhárom képen piros jelzést kell mutasson a lámpa.

Nem lehet elmenni szó nélkül amellett sem, hogy az ország számtalan helyén vannak kint értelmetlen közúti jelzések, „ott felejtett” sebességkorlátozó táblák. Senki ne higgye, hogy ezeknél nem mérnek majd. Dehogy-nem! Ha nem a rendőrség, akkor majd a magáncégek. Ideális terep, mert – hogy vidéki példát is hozunk – például a ceglédi főútcán,

Turista betéved egy falusi kovácsmühelybe, épp akkor készül el az új patkó, de még meleg.

Mire a turista: – Megnézhetem ezt a patkót?

– Hát persze.

A turista fel is veszi, de abban a pillanatban el is dobja, mert forró.

Mire a kovács:

– Mi van, meleg volt?

– Nem, wazze, én ilyen gyorsan tudok patkót nézni!

A világ legegészségesebb dolga a születésnap. Minél több van belőle egy embernek, annál tovább él.

Nincs nálam nagyobb rajongója a női nemnek, és ezt számlákkal tudom bizonyítani.

ahol a 2x2 sávú úton hónapok óta kint van néhány ilyen, egyébként tökéletesen értelmetlen tábla, ember nem képes 30 km/h-val menni. Így viszont legalább van mit fotózni. Remek. Vagy ott vannak a vasúti átkelők, melyek előtt már az előjelző táblától csak 30-cal, vagy lakott területen kívül 40-nel lehet menni. Még a nem működő iparvágányok esetén is. Nos, talán nem meglepő, ezt is fényképezik, hiszen szinte biztos e helyeken is a nagyszámú találat. A helyett, hogy az idejétmúlt, szerencsétlenül sikeredett szabályt megszüntetnék.

Lehet, hogy a rendteremtési szándék tisztességes volt, ám ebből csak a pénzbehajtás „jön le” az autósok nagy részének. Kihelyeznek rengeteg kamerát, mérőeszközt, és dől a pénz. Sőt, az össznépi fényképezésbe előbb-utóbb beszállnak majd az autópályakezelők is, az eredetileg más célokra telepített kameráikkal. Még átlagssebességet is mérnek majd.

A rendőrök pedig a megszokott módon állnak a falvak, városok főútcáján, és találatra állítják meg az autósokat, mert úgyse hibát bárhol lehet találni. A világ normálisabban működő országaiban csak akkor piszkálják az autóst, ha az valamit elkövetett, vagy esetleg egyéb okból gyanússá vált. Nálunk nincs elég benzin a rendőrautókba, így azok többet állnak, mint mennek, a közegek számára pedig marad a találatra megállított autósok tömege. Ugye hátha akad valami fellelhető hiba. Például ilyen kedvenc, az égőkészlet. Kíváncsi lennék, hogy az, aki ezt a rendeletet még az elmúlt század közepe táján meghozta és saját Zsigulijában 30 évvel ezelőtt képes volt az országút mellett sötétben is kicserélni a kiegészítőt, mit tenne ma egy középkategóriás autótóban lévő xenon világítótest láttán? Egyáltalán azt képes lenne-e felismerni, hogy hol kellene kezdeni a szakszervizben a bontást? De ne higgye a nyájas olvasó, hogy nem tudok ennél cifrábbat is. Például olyat, hogy valakit azért jelentenek fel, mert lejárt a mentődoboz szavatossága! Ez – bármilyen hihetetlen – konkrét, megtörtént eset, melyet éjszakai kolléganőnk mesélt néhány hete felháborodva. Ót kora hajnalban, egy átdolgozott éjszaka után egy Pest megyei kis faluban „ellenőrizték”, csak úgy. Majd miután ezt szóvá tette, jött az „alapos” átvizsgálás. Közel 30(!) perc piszkálódás után mindössze ennyi hibát talált nála a rend éber őre. Aki ugyebár szolgál és véd, akinek a helyszínen minden esetben igaz van. Hát ehhez csak gratulálni tudok! Biztos így lesz jó a viszony a hatóság és a lakosság között.

Ettől viszont nem lesz rend az utakon, de még a lakosság hangulata sem javul. Akinek van pénze, az továbbra is száguldozik majd fekete „merdzsójjával”, vagy terepjárójával. Legfeljebb kifizeti, de neki van miből. Jogsi marad, pont semmi, csak a bevétel. Mindenki jól jár...

A csórót meg lefényképezik a 30-as táblánál 40-nel való száguldozásért 30 000-ért. Csak neki ez a félhavi fizetése. Majd nem eszik a dagadt, és mindenki jól jár... - **kó** -

Nagyon zoom-zoom

Az új

Azt hiszem, ennek a típusnak sikere garantálható Magyarországon is. Már a megjelenése is vonzza a tekintetet. Mindegy hogy milyen szögből nézik, az elismerés borítékolható. Ráadásul a Mazda6 vonzó formaterve nem megy tágaságának és praktikumának rovására. Az új Mazda6-ban a korábbi változathoz képest nagyobb a hátsó lábtér (+20 mm) és a válltér (+9 mm), ami a jármű megnövelt méretének köszönhető. A sofőrülésből kiválóan látni előre és felfelé, így a vezető jobban belátja az utat, az újonnan tervezett hátsó fejtám-



lák és külső visszapillantó tükrök pedig hátrafelé biztosítanak jobb és tisztább kilátást. Az új modell a kategória egyik legszélesebb csomagtartó-nyílásával és új Karakuri ülésrendszerrel rendelkezik, mely a 60/40 arányban osztott hátsó üléstámlákat dönti le a csomagtartó falában elhelyezett kapcsoló meghúzására. Az új, kiváló oldaltartást biztosító ülések, az új fűtő, szellőztető és az utasnak és sofőrnek külön hőmérséklet-szabályzást lehetővé tevő légkondicionáló rendszer (HVAC) is fokozza a kényelmet. A vezetővel egységet alkotó elrendezésnek köszönhetően a sofőr ülés helyzete sportosabb a korábbiánál. A sárgás-vörösen megvilágított, sötétített műszereket (felszereltségtől függően) halványkék világítás veszi körül, az új, sportos kormánykerék és váltókar pedig a könnyebb irányítás és váltások érdekében a sofőrhez közelebb található.

A Mazda6 minősége új, a korábbiaknál is kiemelkedőbb. Az utastér zajszintje alacsonyabb (60 km/h-nál -2,5 dB, 70 helyett 67,5 dB), a tervezők már válogatott bőrt és kárpitokat alkalmaztak a belső tér kialakításánál.



Mazda6

A prémium hatású padlókonzol sülyesztett kialakítású és bőrrrel bevont. A csúsztható kartámasz (felszereltségtől függően) is könnyen elérhető. Az új Mazda6-ban megtaláljuk az elhalványuló-felerősödő Action Illumination világítási rendszert, amely a CD, illetve a rádió használatával összhangban működik.

A multifunkciós hálózat (CF-NET) alkalmazásával a korábbinál sokkal több funkció vezérlése (audio, navigáció, fedélzeti számítógép, Bluetooth-rendszer) ke-

nél is stabilabb. Az összes karosszériaelemet szélcsatornában optimalizálták, ami mindössze 0,27-es Cd értéket eredményez a szedán és a ferde hátú, valamint 0,28-at a kombi esetében.

Az új Mazda6 kiemelkedő szolgáltatási csomagját aktív és passzív biztonsági berendezések teszik teljessé. Nagyobbak az első hűtött féktárcsák (299 mm, +16 mm), hátul pedig

elemek közötti csatlakozási pontokat, ami az elődmodellhez képest 10%-kal fokozta a karosszéria-ház ütközési energiaelnyelő képességét. Újak a balesetkor nyakat védő aktív fej-támlák, alapfelszerelés a hat légszák és az elő-feszítővel és överő-határolóval ellátott biztonsági övek. Frontális ütközéskor pedig összeomló fék- és kuplungpedál csökkenti a lábsérülések esélyét. A hátsó üléseken ISOFIX gyermekülés-rögzítőpontok és pántok is találhatóak, a hátul ülőket pedig fényjelzés figyelmezteti a biztonsági övek bekötésére, a tetőoszlopok burkolatában energiaelnyelő bordák találhatóak, és a gyalogosok védelmét is tovább fokozták a mérnökök.

A 2 literes, 16 szelepes, DOHC benzinmotor az elektronikusan vezérelt multipoint befecskendező rendszerrel 214 km/órás végsebességet biztosít, persze csak ott, ahol ennyivel lehet menni. Az 1370 kg minimális tömegű Mazda6 9,9 sec. alatt gyorsul 100 km/h-ra, fogyasztása pedig városban 10 liter körül van (használatól függően). Az országúti étvágya ennek a motornak akár 6 liter környékére is csökkenthető, ám ehhez tényleg finoman kell a benzines Mazda6-tal menni.

Ami a dízelmotorral szerelt változatot illeti: ez nekem azért jobban tetszett, mint a hasonló benzines változat. A szintén 2 literes, 16 szelepes dízelmotor 2000-es fordulattal mellett 330 Nm nyomatékot biztosít. A 103 kW-os /140 LE/- s erőforrás étvágya a 6 fokozatú manuális sebességváltóval és a tempomat sűrű használata mellett városban 8 liter alatt volt. Országúton a leírásban ugyan 5 liter/100 km szerepel, ám az ehhez tartozó mérsékelt tempót a teszttüzemben nem kívántuk tartani, így bizony 6,2-öt produkáltunk, de megérte. Ami a felszereltséget illeti, ennek ismertetésétől most eltekintünk, ahogy mondani szokták: a többit a márkakereskedésben megmondják.

- B -



280 mm átmérőjű tárcsák biztosítják a megbízható lassulást: a fékrendszer munkáját az összes modellben alapáron támogatja a blokkolásgátló, az elektronikus fékerő-elosztó, a dinamikus menetstabilizáló rendszer (DSC) és a kipörgésgátló (TCS). Az új modellhez adaptív első világítás is rendelhető. A karosszéria szerkezetében új, az autó elején található külső keretkiégszítés és megnövelték az oldalsó

zatu manuális sebességváltóval és a tempomat sűrű használata mellett városban 8 liter alatt volt. Országúton a leírásban ugyan 5 liter/100 km szerepel, ám az ehhez tartozó mérsékelt tempót a teszttüzemben nem kívántuk tartani, így bizony 6,2-öt produkáltunk, de megérte. Ami a felszereltséget illeti, ennek ismertetésétől most eltekintünk, ahogy mondani szokták: a többit a márkakereskedésben megmondják.

rülhetett a kormánykerékre. Az új felszerelések között megtalálhatók a Bi-xenon fényszórók, az adaptív kanyarkövető világítás (AFS), a keréknyomás-ellenőrző rendszer (TPMS), a hétnyelvű Bluetooth® mobiltelefon kihangosító, a parkolóradar, a prémium BOSE® audiorendszer, és a 7 hüvelykes érintőképernyővel és hangparancsokkal vezérelhető navigációs rendszer.

A fogasléchez csatolt új elektronikus kormányaszervó (EPAS) feszesebb kormányvezérlést biztosít, és csökkenti az átlagfogyasztást is (-2%). Az új Mazda6 aerodinamikai szempontból is sokat fejlődött, és dinamikus, lapos külsejének köszönhetően nagy sebesség-

Az országúton hatalmas viharban megy egy kamionos. Lát egy piros esőkabátos embert az út szélén, megáll. Kinyitja az ajtót és megkérdezi:

- Mit akarsz?

- Én vagyok a piros kabátos köcsög, és éhes vagyok.

Gondol egyet a kamionos, kidobja neki az ebédjét, majd továbbhajt.

Nem sokkal később lát egy sárga esőkabátos embert az út szélén. Mellette is megáll.

- Mi kéne?

- Én vagyok a sárga kabátos köcsög, és szomjas vagyok.

A kamionos kidobja neki az innivalóját, majd továbbhajt. Kis idő múltán újabb, kék esőkabátos embert lát az út szélén. Megáll.

- Na neked mi kéne, te kék kabátos köcsög?

- Jogosítvány, forgalmi engedély...

* * *

- Asszony, váltunk ma pozitúrát?

- Oké. Te mész a mosogatóhoz én meg fekszem a kanapén és fingok....

A Ventus-953 Kft. 1995-ben költözött jelenlegi székhelyére, a rákospalotai Kosuth utca 55. alá. Az egyébként sokfajta tevékenységet végző céget a taxisok jobbra csak a számukra fontos termékkel, a RASE taxiórával azonosítják, ami bizony szinte a magántaxizás engedélyezésétől kezdődően – vagyis már 25 éve – jelen van a hazai piacon. Tekintettel arra, hogy erre az évfordulóra egy – pontosabban két – új órával is készült a cég, megkerestük ifj. Nagy Pétert a Ventus-953 Kft. szervízvezetőjét, hogy tájékoztassa olvasóinkat az általuk készített és forgalmazott órákról.

Valóban megpróbáltuk a cégalapítás negyedszázados évfordulóját egy kicsit ünnepélyesebbé tenni. A RASE '07 típusú új óránk megjelenését is sikerült erre az időpontra időzíte-

Az udvarból három fedett műhely nyílik



ni. Ez a taxióra az, ami tulajdonképpen kettő.

• **Talán, ha ezt egy kicsit részletesebben ismertetnéd, én is értelmesebb arcot vágnék...**

• A taxisok részéről már korábban felmerült az a jogos igény, hogy az általunk forgalmazott taxaméterek külső méreteit lecsökkentsük. Esetleg külön lehetne választani a kijelzőt a nyomtatótól. Ezt az autóipar dinamikus fejlődése, az áttevett műszerfalak által kínált helyszűke teljes mértékben indokolja. Mi pedig belefogtunk a tervezésbe, illetve a hosszabb időt igénybe vevő engedélyeztetési eljárásba. Első lépésként a külső méreteket csökkentettük le úgy, hogy annál már a jelenleg használt autórádiók DIN-méretét vettük figyelembe. Célunk az volt, hogy ahol lehet, a taxiórát el lehessen helyezni az autórádió alatt – vagy fölött – kialakított helyen. Már amelyik típusnál van ilyen. Ám hamar kiderült, hogy az új, immár a korábbinál kisebb méretű taxiórát sem lehet minden autóba esztétikusan beépíteni. Vagyis kellett egy olyan készüléket is terveznünk, amely műszakilag teljes mértékben megegyezik az új taxaméterrel, ám a kijelzőjét a kezelőszervekkel a memóriaegységtől és a nyomtatótól külön lehet választani. Ennek megfelelően a két részt más-más helyre lehet beszerezni. A kijelző a legjobban látható helyre, például a visszapillantó tükör környékére,

esetleg a szemüvegtartóba vagy akár a műszerfalra is kerülhet. Természetesen sokfajta variáció lehetséges, amit tudunk, figyelembe vesszünk a beszerelésnél. Visszatérve az eredeti kérdésre: ugyanarról a RASE '07-es mérőeszközről beszélünk tehát mindkét variáció esetén, ám ennek a típusnak van egybeépített, illetve kábellel összekötött változata is. Természetesen a két egységből álló órát is engedélyztettük, így annak használata a praktikussága mellett, teljesen legális Magyarországon. Ezzel készültünk el a negyedszázados évfordulóra. Vagyis – ahogy mondani szokták – száz szónak is egy a vége: **van egy új óránk, ami a korábbiaknál kisebb méretű és kétféle „kiszzerelésben” kapható.**

• **Aki ránéz a korábbi taxaméterre, más külső változásokat is megfigyelhet. Például, hogy a kijelző színe többféle lehet, a neki tetszőt a vevő**



A fedett külső szerelőállás

választhatja ki.

• Megpróbáltuk az új óránál figyelembe venni vásárlóink egyéb kívánásait is. Ilyen a **kijelző színének variálhatósága**. Három szín – zöld, kék és sárga – közül lehet választani. Mondok egy példát: Škodáknál zöld színű a műszerfal háttérvilágítása és ehhez tudunk ún. „zöldkijelzős” órát kínálni. Ha erre van igény. A sárga például az Opelek, a kék a Volkswagenek műszerfal világításához megfelelő szín. Sorolhatnánk még, de természetesen az ügyfél dönti el, hogy melyik színt választja. A RASE '07-es egyébként nem folyadékkristályos kijelzővel működik, így nappali fényben is jól láthatók az aktuális információk. Ennek ellenére 32 fokozat áll a taxis rendelkezésére, ha a fényerősséget változtatni akar.



25 éves a RASE taxióra Piacon

• **Hány vállalkozót tud kezelni a RASE '07-es?**

• Száz (!) vállalkozó kezelésére tehető alkalmassá, de **jelenleg 4 felhasználásra korlátoztuk.**

• **Sokan vannak, akiknek elegendő lenne az egyvállalkozós, ám olcsóbb óra...**

• Mi is tisztában vagyunk ezekkel az igényekkel, éppen ezért belekezdünk egy új fejlesztésbe is. A külsőn, a doboz ugyanez lesz – vagyis a 07-es – de az csak egy vállalkozót tud majd kezelni, és persze olcsóbb is lesz. Terveink szerint néhány héten belül megkezdődik az engedélyeztetési eljárás a hivataloknál.

• **Ha már erről beszélünk, akkor mennyibe kerül a RASE '07-es, ha ez nem titok?**

• Miért lenne titok? A 07-es ára bruttó 170 ezer forint körül lesz, mely tartalmazza a gépkocsiba történő beüzemelés, a kívánt paraméterek beállítását, illetve a hitelesítést is. Erre az árra már semmi nem jön rá, nincs különbség a külön kijelzős, ill. az egybeépített változat között.

• **Akinek nincs hirtelenjében ennyi pénze, kaphat részletfizetési kedvezményt?**

• Természetesen! Korábban is biztosítottunk vevőinknek **3 vagy 6 havi törlesztési lehetőséget**, ez a 07-es óra esetén is megmarad. Továbbá el lehet vinni önerő nélküli részletfizetéssel is (0 Ft-os indulóval). Társaságunk a korábbi

egy évvel szemben az új órára már **két év garanciát vállal!** Amit még érdemes megemlíteni, mert a kiállási időnél fontos lehet, hogy **beépítettünk stopper funkciót is**, megkönnyítve ezzel ügyfeleink munkáját.

• **A korábban használt papírszalagok jók az új típusba is?**

• A RASE '02-esben is ugyanez a **csendesesen működő, jól bevált hönymotató** van. A régi szalagok tehát megfelelők maradnak.

• **A taxióra-szervíz egy igen szépen felújított egykori iskolaépületben található Rákospalotán.**



a legújabb típus is

• Büszkék is vagyunk rá! Három éve, nyáron lett felújítva ez a régi műemlék épület. Tehát új a tető, átépült az udvar, kialakítottunk taxis várót is, benne egy kis büfével. Szerelőműhelyünk „hárombeállásos”, de emellett van még egy több jármű egyidejű fogadására alkalmas fedett és fedetlen külső szerelőállásunk is. A kisebb szervízműveleteket elvégezzük az udvaron, ha az időjárás engedi.

A taxisváró



A RASE '07-es a két választható kizsereklésben



Azokat a műveleteket, amelyek előreláthatólag 2-3 óráig tartanak, általában bent végezzük, a fedett csarnokban.

• **Tekintettel arra, hogy a taxi 24 óras üzemben működik, ráadásul a hétvégeken, ünnepnapokon is, jogos az igény:**

működtessenek az óraszervizek ügyeletet. Van ilyen?

• Van! Már régi tervünket valósítottuk meg azzal, hogy bevezettünk egy **speciális ügyeletet**, hiszen hétvégi meghibásodás esetén nem tudtak dolgozni a kollegák. Nevezetesen: létezik egy mobiltelefonszám, amelyik az éppen ügyeletben lévő munkatársunknál csörog. Ő igény esetén megbeszéli az ügyféllel a találkozót itt a műhelyben. Bejönnek, és az ügyeletes kolléga megjavítja a taxiórát, szükség esetén **cserekészüléket biztosít**. Arra azonban ez úton is felhívom az olvasók figyelmét, ez nem 24 órás ügyelet. Szombaton és vasárnap reggel 8-tól 21-ig hívható a már említett telefonszám. Egyébként már pénteken 15 órakor, ahogy befejezzük a munkát, bekapcsoljuk az ügyeleti telefont, ezt este 21-ig lehet hívni.

• **Ami a korábbi termékeket illeti, például a RASE 02-esről az a hír járja, hogy az év végén lejár a forgalmazási engedélye. Pedig ilyen mérőeszköze még nagyon sok taxinak van. Eldobhatják?**

• Erről szó sincs! A 02-es órának 2008. december 31-ig van érvényes forgalmazási engedélye. Ennek oka, hogy ma már az APEH 3 évnél hosszabb időtartamra nem ad engedélyt, de ez a határozott időtartam ter-



mészetesen ciklikusan hosszabbítható, melynek a lehetőségével élni kívánunk.

• **A RASE 93-mal kapcsolatban ennél is cifrább hírek keringenek...**

• A köztudatban valóban az volt, hogy ezt a típust már nem lehet átszerelni, vagyis ki kell dobni. Ám a kép ennél jóval árnyaltabb. Tehát át lehet szerelni abban az esetben, ha benne marad a név és az adószám, tehát nincs vállalkozóváltás. Általában tájékoztatjuk azon ügyfeleinket, akiknek már 70-80 %-os telítettségű készüléküknek az adómemóriája, hogy addig dolgozhatnak vele, amíg az be nem telik, vagy meg nem sérül. Memóriát ugyanis már valóban nem cserélhetünk a '93-as típusban. Akinek ilyen órája van, annak autócseré esetén ezeket a szempontokat figyelembe véve kell dönteni.

• **Printax és Hale taxiórával is rendelkeznek még sokan. Azt hallottam ezeknek a forgalmazási joga átkerült ide. Igaz a hír?**

• Igaz. 2002-ben megvettük a Hale, majd 2007-ben a Printax taxiórák forgalmazási és szerviz jogát. Vagyis a szervizeket országosan meghagytuk, hogy végezhesék munkájukat. Viszont a Pest megyei és budapesti hitelesítések kizárólag a mi telephelyünkön történhetnek mind a Printax, mind a Hale taxióránál. A meglévő szervizek javíthatnak, de ha hitelesítésre kerül sor, akkor ide kell jönni hozzánk.

• **Végül, de nem utolsósorban, hol lehet érdeklődni a részletekről?**

• A XV. ker. Kossuth utca 55. szám alatt, munkaidőben. Telefon: 306-7579, 307-5200. Aki esetleg e-mail-ben óhajt érdeklődni annak a ventus@ventus-953.hu címen állunk rendelkezésére. Egyben szeretnénk megköszönni szerkesztőségük érdeklődését, valamint segítségünket kifejezni, azaz továbbra is várjuk eddigi hűségüket, illetve leendő ügyfeleinket.

• **Köszönöm a tájékoztatást!** - kó -

A teszt

Már több mint egy éve jártunk imádott barátnőmmel, és el is határoztuk, hogy összeházasodunk. Csak egy dolog aggasztott. A gyönyörű szép húga.

Jövendőbeli sógornőm 19 éves volt, nagyon szűk miniszoknyákban járt és legtöbbször melltartó nélkül. Rendszeresen lehajolt, amikor a közelemben volt, s így akár szemből, akár háttal tette ezt, mindig csodálatos látvány tárult elém. Biztosan szándékos volt, mert sosem csinálta más előtt.

Egy napon a húgica hívott, és megkért, hogy menjek át leellenőrizni az esküvői meghívókat. Egyedül volt, amikor megérkeztem, és azt suttogta, hogy olyan vágyat érez irántam, amit nem tud leküzdeni. Azt mondta, hogy szeretne velem szeretkezni, csak egyszer, mielőtt megházasodom és elkötelezem magam a nővére mellett.

Meredten (és mereven) figyeltem, ahogy felmegy a lépcsőn. Amikor felért lehúzta a bugyiját és ledobta rám a lépcső aljába. Egy pillanatig ott álltam, majd megfordultam és kivágtattam a bejárati ajtóhoz. Kinyitottam, hogy a kocsimhoz rohanjak.

Az épület előtt ott álldogált az egész jövendőbeli családom, mosolyogva és tapsolva!

Apósjelöltem könnyes szemekkel ölelt át és mondta:
– Nagyon örülünk, hogy átmentél a mi kis tesztünkön! Nem is akarhatnánk nálad jobb férfit a lányunknak. Üdvözlünk a családban!

Tanulság: Mindig a kocsimban tartsd az óvszert!

* *

A nyuszi részegen sétál az erdőben és találkozik a rókával.

– Szia, vöröske!

– Hogy mersz te engem „levöröskézni”? – kérdezi a róka.

– Ha akarod, le is rókázhatlak!

Ez is egy droszt...

Nemrégiben beszámoltunk arról, hogy egy éjszakai taxis rendszeresen szétdobálja a cigaretták csikkeket az egyik budapesti taxiállomáson. Kollégák szememre vetették, miért nem írjuk le a helyszínt? Mert nem ez a cél. Nem az az érdekes, hogy a „kolléga” melyik taxitársaságnál dolgozik, vagy melyik taxiállomáson hoz szégyent a többiekre, hanem a jelenség, amiből nem csak ő tanulhat, ha akar...

Most bemutatunk egy nem hivatalos taxiállomást. A hitelesség kedvéért most leírjuk, a VIII. kerületi Szigony utcáról van szó. A parkolóban szabályosan álló autók előtt ott vannak az olajfolyások, jelezve, itt rendszeresen megállnak a taxisok.

A szemetelő autóvezető lehetne éppen egy civil személy is. A helyi lakosok azonban konkrétan megnevezték azt a taxist, akinek az a szokása, hogy az autóablakon keresztül dobálja ki a felesleget... Kolléga, légy szíves, változtass a szokásaidon! Te nem X, Y vagy Z „átlagállampolgár” vagy ez esetben, hanem egy taxis, aki a többiekre is szégyent hoz!

F. P.



Alapjában véve a feleségem éretlen volt. Ülök békésen a kádban, ő meg bejön és elsüllyeszti a kishajóimat. (Woody Allen)

* * *

Sosem gondoltam volna, hogy a bank ilyen vidám munkahely. Először csak kedvesen mosolyogtak, aztán mikor meghallották mennyi hitelt szeretnék felvenni, kitért a röhögés.

* * *

Sikeres férfi az, aki többet keres, mint amennyit a felesége el tud költeni. Sikeres nő az, aki talál ilyen férfit.

Ideális méretek, alacsony fogyasztás

Új FORD MONDEO

Ami az ideális taxigépkocsi kritériumai közé tartozik, az új FORD MONDEO kombiban megtalálható. Nem véletlen, hogy nagyon sok kolléga választotta az előző típust – akár a limuzinról, akár a kombiról van szó – taxinak.

nalát. Ez az összetett felületek és a sportos, már-már szobrászi formák hangsúlyozásával a „suhanó energia” benyomását kelti. A jellegzetes első fényszórók akár 15 fokos oldalirányú elfordulásra képesek, amit a rögzített kanyarvilágítás még több fényrel egészít ki éles fordulónál. Lehetséges választás – felszereltségi szinttől függően – a nagy erejű, Bi-Xenon fényszóró is, melynek fénye ragyogó fénybe borítja az utat, miközben fogyasztása harmadával kevesebb a hagyományos izzókénak. Ami számomra meglepetést okozott, hogy azt hittem, ellopják az autóról a tanksapkát. Ám kiderült, hogy csak tájé-

Az új Mondeo – felszereltségi szinttől függően – szinte mindent tud, amit az autógyártásban kitaláltak



Ahogy azt a márkát népszerűsítő szlogen hangsúlyozta: „kényelem kompromisszumok nélkül”. Azt hiszem, ettől az autótól ezt senki sem vitathatja el, de nézzük először a Ford Mondeo Kombi külső méreteit: a jármű 4830 mm hosszú, 1886 mm széles és 1500 mm magas. A tengelytáv 2850 mm, a csomagtartó mérete 554 liter. Mint egy kisebb áruszállító. A hátsó ülések 60-40%-os arányban dönthetők. Az új típus megjelenése szinte minden ízében kifejezi a Ford új „kinetikus design” vo-



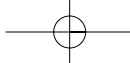
Ha még a hátsó üléseket is előrebillent, két személy akár alhat is az autóban

Öntisztulás

A taxisok nagy-nagy örömmel üdvözlik, hogy egyes taxitársaság-vezetők kipenderítik soraikból a nem odavalókat. Még nagyobb az öröm, ha ezeket, a kiebrudaltakat máshova nem veszik fel! Végre rájönnek a taxitársaságok vezetésénél, hogy többet jelent egy-két tagdíjnál a társaság becsülete! Természetesen mindenki a piacról él! Az 500-szor 40 ezer több mint a 350-szer 40 ezer. Hosszú távon mégis „kifizetődőbb” a kevesebb, de korrekt módon szolgáltató kolléga! Ugyanis akkor egyre több lesz az utas, egyre többen bíznak meg abban a taxitársaságban. Ami ugye fuvarszám-emelkedést jelent. Az pedig tagokat vonz...

A taxisszakmát csak mi magunk tudjuk megtisztítani. Hiába várunk az Európai Unióra, vagy az Európa Parlamentre. Az Alkotmánybíróság kimondta Magyarországon: „a vállalkozás állampolgári jog”. Ha Budapesten 30 ezren akarnak taxizni, akkor nincs mit tenni, ezzel a döntéssel nem lehet szembe menni. Amit ők mondanak, az a direktíva. De! Hogy a taxitársaságok kit űrnek meg a saját soraikban, az csak az adott taxitársaságnál döntik el. És itt jön az öntisztulás: a mi társaságunktól kipenderítettek egy lebecolót a napokban, mert „lehúzta” a megrendelőt. Itt betelt a pohár, és: viszlát. Elköszöntek a „kollégától”. És most jön az örömhír: már két taxitársaság is azt mondta páciensünknek, hogy „menj tovább!” Többet ér a mi társaságunk becsülete, mint a te néhány tízezer forintos tagdíjad. Majd kitudódott, hogy volt kollégánk éppen átmegye a harmadik taxitársasághoz. Kíváncsiságból odatelefonáltam, mit szoltok a jövevényhez? „Jöjjön csak! Tárt karokkal várjuk, aztán tovább küldjük. Nekünk nem kellene a semmirekellők” Ez a beszéd, a jövő. Legyen megtiszteltetés egy adott taxitársasághoz tartozni.

Ferenczy P. Károly



kombi

kozatlan voltam, hiszen a Ford Easy Fuel rendszernek nem része a beöntényilást takaró „sapka”. Ez ugyanis megvédi a téves tankolástól úgy, hogy a benzinkutaknál használt, szabványos töltőpisztolyok közül csak annak nyitja ki a csapószelepet – melyet én első alkalom-

onáló, a fedélzeti számítógép, az IVD menetstabilizáló rendszer (ESP+EBA), valamint a borkormány. Az autó belső kiképzése is nagyon szépre sikerült, a Ford Mondeo által nyújtott kényelem limuzinhoz illő. Pénztárcától függően, akár elektronikusan nyolcféleképpen állítható, kényelmes bőrfotelekben is elhelyezkedhetünk, használhatjuk a Bluetooth hangvezérlést a telefon mellett akár a klíma, a műholdas navigáció esetleg a rádió, vagy CD vezérlésére. Az adaptív sebességtartó automatika egyre népszerűbb az autósok között, tekintettel az egyre nagyobb számban megjelenő traffipaxokra. Ez ráadásul igen logikusan, kényelmesen működtethető a Mondeo-ban.

Ami a legmeglepőbb volt, hogy a 2 literes 143 LE-s TDCi dízelmotor egy ekkora autót milyen takarékosan, ám mégis dinamikusan mozgat. A mért átlagos fogyasztás városi és vidéki (vegyes) használatban is 7.2 literre jött ki, mely a konkurenciával történő összehasonlításban bizony simán dobogós helyet biztosít a Ford Mondeo kombinak.



mal nem is láttam – melynek mérete megfelelő. Így sohasem keveredhet benzín a dízelmotoros autóba. A beszállást és az indítást a kulcs nélküli érzékelő, illetve az indítógomb segíti. Már az Ambiente felszerelés része a hazakísérő fény, a manuális légkondíci-



A fejnek és a lábnak bőven jut hely

Hát ez tényleg fantasztikus, hogy milyen változatos a mi nyelvünk.
Tudod-e, ki, hogyan hal meg?

A tűzoltó elég gyorsan,
Az aratóért jön a kaszás,
A házmester beadja a kulcsot,
A molnárt felőrli az élete,
A szabónak elszakad élete fonala,
A pék megeszi kenyere javát,
A kertész a paradicsomba kerül,
A postásnak megnyílik a mennyország kapuja,
Az órásnak üt az utolsó órája,
A kalauz eléri a végállomást,
A primásnak elszakad a húrja,
A matróz az örök nyugalom tengerére hajózik,
A pénztáros elszámol az étellel,
A bűvár örök álomba merül,

A trombitásból kifogy a szusz,
A koldus jobblétre szenderül,
A díjbirkózót maga alá gyűri a halál,
A bérlő örökös otthonra lel,
A boldogtalan megboldogul,
A léghajósoknak elszáll a lelke,
A vegetáriánus fűbe harap,
A virágárús alulról szagolja az ibolyát,
A lovasz elpatkol,
A papnak harangoznak,
A vadásznak löttek,
A színésznek legördül a függöny,
A muzikusnak elhúzzák az utolsó nótáját,
A szabót kinyírják,
A kis embereket elteszik láb alól,
A meteorológusnak befellegzett.
Milyen változatos is a nyelvünk...

taxisok világa

Bajnokesélyes A FŐTAXI CSAPATA

E lap hasábjain folyamatosan számolunk be a sportoló taxisok eredményeiről, legyen az horgászat, vagy bowling, vagy foci. A lényeg a sport, a mozgás, a kikapcsolódás. Most örömteli hírekről számolhatunk be: a Főtaxi labdarúgó-csapata bajnokesélyes az Öregfiúk labdarúgó-bajnokságában! Hetek óta magabiztosan vezeti a tabellát. Ha sikerül a nagy álom, akkor ösztől a legjobbakkal között szerepelhet!

Mint ismeretes az Öregfiúk labdarúgók (az amatőrök) három szinten mérik meg tudásukat. A III. osztályt jelenti a Területi bajnokság, jelenleg ott szerepel például a Pepitaxi együttese. A II. osztály a Közép csoport. Ott küzdenek most a „kockások”, FŐTAXI-DKSE néven. És a legmagasabb osztály, az I. osztály a Kiemelt csoport. Itt már igazán nagyágyúk szerepelnek, mint a Ferencváros, az Újpest, a Vasas, az MTK, vagy a Kispest. És a jelek szerint ide törekszik a FŐTAXI-DKSE csapata is. Természetesen nincs vége a bajnokságnak, még sok-sok izgalmas küzdelemre van kilátás.

A listavezető Főtaxi együttese magabiztosan győzte le a tabella második helyezettjét az elmúlt napokban. A lapunk megjelenése utáni első hétfőn – május 26-án (hétfőn) – kerül sor a bajnoki cím szempontjából létfontosságú mérkőzésre, a FŐTAXI-DKSE – RE-FERI találkozóra. Összecsap a dobogó első és harmadik helyezettje!

A labdarúgó-mérkőzéseken sokszor megemlítik a csapatok, hogy nemcsak az ellenféllel, de a bírókkal is meg kellett küzdeni. Most a taxisoknak nemcsak a bíróval, de tizenegy bíróval kell megküzdeni. Ugyanis a RE-FERI elnevezés a játékvezetők csapatát jelenti. RE-FERI, összeolvasva, „Referi”. Angol szó, magyarul játékvezetőt jelent!

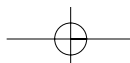
De most – reméljük – a játékosok győznek a játékvezetők ellen. Ehhez egyetlen dolog szükséges: az hogy Ti is jöjjetek minél többen szurkolni a taxisoknak! Gyertek családotól, gyerekestül. Hozzatok a barátaitokat, kollégáitokat is. A mérkőzés pontos kezdési ideje, és helyszíne megtalálható a www.blsz.hu oldalon.

Hajrá, Taxisok! Hajrá, FŐTAXI-DKSE!

Juhász Péter

Színes vicc

Egy néger bölcs írása szomszédja ajtajára:
„Mikor megszületek: fekete vagyok.
Mikor felébredek: fekete vagyok.
Mikor lesülök a napon: fekete vagyok.
Mikor fázom: fekete vagyok.
DE TE!!!
Mikor megszületsz: rózsaszín vagy.
Mikor felébredsz: fehér vagy.
Mikor rosszul vagy: zöld vagy.
Mikor lesülsz a napon: piros vagy.
Mikor fázol: kék vagy.
Mikor meghalsz: lila vagy.
És még van pofád engem
SZÍNESBŐRŰNEK nevezni?”



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával illetve az azonos jelentésű útburkolati jellel jelölt helyen a menetirány szerinti bal oldalról gyalogos halad át az úttesten. Köteles-e a felezővonalnál megállni és újra meggyőződni arról, hogy részére a járművek megadják-e az elsőbbséget?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az úttesten az azonos irányú forgalom számára legalább két forgalmi sáv áll rendelkezésre.
- c) Nem.



2. Ideális út- és látási viszonyok között a megengedett legnagyobb sebességgel közlekedik. Köteles-e taxija sebességét mérsékelni, ha a táblával jelzett helyhez közeledik?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Ha az állatok felbukkanásának a valószínűsége az adott körülmények között reálisnak látszik, akkor igen.
- c) Nem.



3. Befejezheti-e a tábla hatálya alatt azt az előzést, amit még e jelzés elérése előtt kezdett meg?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a tábla vonalába érkezve az előzési út felét már megtette.
- c) Nem.



4. Taxijával olyan mozgáskorlátozott személyt szállít, akinek az úti célja a jelzőtáblával megjelölt útszakaszon van. Jogosult-e a tábla hatálya alatt továbbhaladni?

- a) Igen, ha gépkocsiján elhelyezi az utas behajtási jogosultságára utaló jelzést, és legfeljebb 20 km/h sebességgel halad.
- b) Csak akkor, ha utasa az út kezelője által kiadott engedéllyel rendelkezik.
- c) Nem.



5. Köteles-e megállítani taxiját az útburkolati jellel jelölt helynél, ha onnan nem nyílik szabad kilátás a keresztező védett útforgalmára?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a másik úton sűrű a forgalom.
- c) Nem.



6. E tábla hatálya...

- a) egy útkereszteződésre vonatkozik,
- b) egy útszakaszra vonatkozik,
- c) egy adott helyre vonatkozik.



7. Autópályán haladva a tábla után hány méterre kell számítania a veszélyes helyre?

- a) 50 – 100 méterre.
- b) 150 – 250 méterre.
- c) 250 – 500 méterre.

8. 2001 és 2006 között hogyan alakult hazánkban a személyi sérüléssel járó balesetek száma a megelőző évtizedhez képest?

- a) Pozitív irányú változás történt, azaz csökkent a balesetek száma.
- b) Negatív irányú változás történt, azaz növekedett a balesetek száma.
- c) Nem történt változás, az eltérés statisztikailag nem kimutatható.

9. Változtak-e a KRESZ (közúti közlekedés szabályai) ez év május elsejével?

- a) Igen.
- b) Csak a sebességhatárok.
- c) Nem.

10. Az alábbiak közül melyik az a szabálysértés, melynek elkövetése esetén a gépkocsi üzemben tartója objektív felelőséggel tartozik?

- a) Ha a gépkocsi az autópálya leállósávjában közlekedik.
- b) Ha az irányváltató jármű, illetve annak vezetője irányjelzővel nem jelezte irányváltatási szándékát.
- c) Ha a gépkocsi vezetője, illetve utasai nem rögzítik magukat a biztonsági övükkel.

11. Taxiját kölcsönadta egy ismerősének, akit gyorshajítás miatt „lefényképeztek”. Mi történik akkor, ha az illető nem fizeti meg a szabálysértésért kirótt bírságot?

- a) Adóként behajtják tőle.
- b) Elveszik tőle a jogosítványát.
- c) A bírságot önnek, az üzemben tartónak kell megfizetnie.

12. Elkerülhető-e a baleset, ha – a taxi elé – az úttestre féktávolságon belül akadály kerül?

- a) Legfeljebb kikerüléssel.
- b) Csak vészfékezéssel.
- c) Nem.

13. Mit célszerű tenni az előzés megkezdése előtt, ha a manővert nagy gyorsítással kívánja végrehajtani?

- a) Célszerű egy sebességfokozatot visszakapcsolni.
- b) Célszerű a tengelykapcsolót csúsztatni.
- c) Célszerű eggyel magasabb sebességfokozatba kapcsolni.

14. A képen látható személygépkocsik közül melyik vározkodik szabályosan?

- a) Az, amelyiket az úttest szélén a járdával párhuzamosan helyezték el.
- b) Az, amelyiket az úttestre merőlegesen a saját kapubejárójával szemben helyezkedik el.
- c) Mindkettő.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

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	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	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 (házsámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házsámos) 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

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.afeh.hu

Mondtam az orvosnak, hogy két helyen eltörtém a lábam. Erre azt mondta, hogy ezentúl ne menjek azokra a helyekre...

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-től	8,25%

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **MÁJUS** 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-péntári 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).

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

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

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

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

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre

20%

Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre

15%

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

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS

Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 11.
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 tonnás Budapest 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárnyitvázat.
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu
Tel.: 06-209-960-250

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

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.490 Ft**, az egyéves **4.980 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. 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

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
Költségment 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
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

Ha egy zsemle 22 Ft és Okostojás Diák 4-et enne meg reggelire, mennyit fizet a sarki kisboltban 2008-as év március idusán?

VÁLASZ: 80 FORINTOT!!!

Nahát, ez hogy lehet?

Mert $4 \times 22 = 88$, azaz a kerekítés szabályai szerint 90 forintot kellene fizetnie!

DE NEM! Ez a gyerek matekleckét nem ír és nem tanul, de az életben csak 80 forintot fog fizetni!

Vajon hogyan csinálja? Külön csomagolja a 4 zsemlét, egyenként fizeti ki

ezeket, és a kerekítés szerint 22 helyett csak 20 forintot fizet! Így ennek a kölöknek a vásárlás $4 \times 20 = 80$ Ft-jába kerül. És ennyit fizet.

* * *

Egy nászutas pár falun vesz ki szobát, napokon át nem mozdulnak ki belőle.

– Mit csinálnak maguk éjjel-nappal? – kérdezi a gazda.

– Élvezzük a szerelem gyümölcsét.

– Azzal semmi bajom – feleli a gazda, de a héját ne dobják ki az udvarra, mert a kacsáim léggömböt szarnak.

GÖRDÜLŐK2000™

AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén - már nettó **8.000 Ft+áfa**tól (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 mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. Sajnos pár kolléga miatt cégünk megszüntette a 30 napos opciós szállítást, így a helyszínen készpénzben kell kifizetni a mentés díját, amelyet majd a kárrendezés során a Biztosító számlánk alapján kifizet a károsultnak.

24 órás telefonos ügyeletünk:
2900 - 626, 2970 - 252
70 - 370 - 6890, 70 - 370 - 6880

szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserjeinktől!

NYENYI FLOPPY
★★★★★

ELEKTRONIKUS BEVALLÁSOK
★★★★★

KÖNYVELÉS
akár visszamenőleg is

BTI-TAXICENTRUM
Nagy Zoltán
30/989-4279

Budapest, XI. Vahot u. 6. Fszt.

Tax-Info Könyvelő Kft
Putz György
30/342-2767
Bp., XVI. Zsemlékes u. 62/B

K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Van a magyar nyelvű irodalomnak egy ma már lassankint feledésbe merülő, igencsak elhanyagolt oldalága: a **népköltészet**. Márpedig ez minálunk olyan gazdag, olyan terebélyes, amivel más nemzet csak csöndesebben büszkélkedhetne.

Évszázadokon át rótták a sorokat az ismeretlen derék magyar rím- és versfaragók, hogy megörökítsék a többnyire paraszti élet minden, de valóban minden mozzanatát: születéstől a keresztlőn, menyegzőn át a halálig. Örömet és bánatot, gyászt és vigasságot. Vannak köztük csipkelődést, huncutságot és pajzanságot árasztók, vagy éppenséggel olyanok, amelyek meglehetősen egyértelmű kifejezésekkel részletesen tájékoztatnak – hát, mondjuk így illedelmesen – a szerelmi életről. Nyersék ugyan az ilyen jellegű versek, például néven nevezik azt, ami a férfiban és a nőben különbözik, de nem bántóak, mert a bumfordi humor jótékonyan tompítja a pornográfiának is nevezhető részleteket.

Csigázhatnánk még tovább is kendteket ebben a témában, de ilyen verset most nem közlünk, mert bizony van köztük olyan, amit még a 18. éven felüliek is csak szülői felügyelettel olvashatnának. Ám ha kedvük tartja, tessenek bátran keresgélni utánuk, hamarost rájuk találnak, vagy ha főszerkesztő uram engedi, a későbbiekben közlünk ilyeneket is, természetesen illendő kipontozással.

A magyar népköltészet sajátossága, jellegzetessége azonban nem ez, hanem a hatalmas mennyiségű búsongó, panaszkodó, sorsot kárhoztató vers. Ebben a témában úgyszólván világelősek vagyunk, verhetetlenek, itt le nem pipálhat minket egyetlen náció sem.

Tessenek csak megfigyelni még mostanában is ebben következetes karakterünket: ha örömeinkben alaposan felöntünk a garatra, magyarán berúgunk, rögvést bánatosak leszünk, mert ugye „sírva vidag a magyar”.

Oka van ennek, s föltételezve az lehet az oka, hogy a nép költői lelkületű gyermekei jobban, mélyebben átérezték a ránk mért isten- és embercsapásokat, mint a hatalom mindentűl szükségképpen védett birtokosai. Mert bizony a szegény nép állta Augsburg, Muhi, Mohács, Majtény, Világos, Trianon következményeit, ők érezték a veszteségek igazi súlyát. Még csoda, hogy közben volt erejük másról is verselniük, danolniuk.

De talán éppen ez tartotta életben népünket: hogy a szívós munka mellett danolt, verselt, s mindezeket ő találta ki, ő rakta össze. Mert birtokában volt anyanyelv-

ének. Vagyis annak, ami ezt a sokat próbált nemzetet még úgy-ahogy összetartja.

Olvasom, hogy a mai hatalmasok közül néhányan beszédírókat, „íródeákokat” foglalkoztatnak jó pénzen. Miért? E nélkül egy magyar mukk nem gyün ki önállóan a szájukból?

Valamék föméltóság pár évvel ezelőtt azt méltóztatta mondani, hogy: „Magyarország története sikertörténet”, a másik meg hogy: „Magyarország sikerre van ítélve”. No, ez derék. Igazán fölemelő. A népnek ettől egyenest röpülhetnékje, emelkedhetnékje támad. Csak az a baj, hogy az urak a pillanatnyi lelkesedésükben elfeledték a fönt említett helyneveket.

**Nyomorúság az életöm,
A sok adót fizetgetöm.
Nincs, ki enyhítse sorsomat,
Van, ki nevelje bajomat.**

**Sok úr csak lábát lógatja,
Mégis van zsiros falatja.
Nekem feltörik tenyerem,
Mégis alig van kenyerem.**

**Nincs kenyér, nincs sóra való,
Mind elvitte a porció,
Szömömből ha nem hull könynyem,
Sótalan öszöm kinyerem.**

**Szolgabíró nem tehetök,
Mégis neki én fizetök.
Engöm hajtnak tőtni gátat,
Mégis én fizetök vámot.**

**Házamon rongyos a fődél,
A gólya is rászállni fél.
A sok adóm súlya alatt
Házgerendám majd rám szakad.**

**Gyemekömet nem küldhetem,
Hogy tanuljon, jaj fáj neköm!
Nincs mit akasszak nyakába,
Nem küldhetöm oskolába.**

**Itt az ünnep, itt karácsony,
Bor és kalács sok asztalon.
De neköm nincs karácsonyom,
Még kenyér sincs asztalomon.**

**Néköm hát nem édősanyám
Magyarország, csak mostohám.
Mégváltozik majd egészön,
Tudja Isten, mikor lészön?!**

A magyar nyelv története, fönymaradása, irodalma, benne a nép költészete – ez az igazi sikertörténet, ha már muszáj felengzősködnünk.

Hogy milyen szépen és most már láthatóan úgyszólván örök időkre aktuális módon tudtunk panaszkodni, sorsunk fölött busongani, bánatunkat másokkal is megosztani, mutatja e havi versünk. Úgy a XVII–XVIII. században írhatta valaki, mert-hogy szerzője ismeretlen.

Ha most ehhez hozzátesszük a nép szüntelen úri nyaggatását: Milyen oldali vagy, ilyen-e vagy olyan-e, akkor az ember gyerekeinek kinyílik a bicska a zsebében: Faggasd a jó édes anyádat! Mert más az önkéntes, böcsületes színvallás, odaállás egy eszme, bármi mellé, és más az erőfölnyéből másokat ide-oda toszigálás.

Volt nekünk színvallásra készítő korszakunk, nem is egy. Teszem azt például a Rákóczi-szabadságharc. Akkor történt, hogy egy Isten hát megett kis jobbágyfaluba – ahová a csetepaték híre még el sem jutott – megjelentek a kurucok. Összetrombitálták a falu népét, a délceg, nyalka kuruc kapitány ellépett előttük a lován és rájuk rivallt: – Mük vattok? Kurucok-e vagy labancok? – A szegény jobbágyok azt sem tudták mi az: kuruc, labanc. Rávágták hát kapásból az utolsót: – Mink, instálom, bizony labancok lennének, ugye. – No, fölhördült erre a kuruc kapitány: – Úgy, labancok! Majd megtanujjátok, hogy mátul kezdve kurucok vattok! – Alaposan elagyabugyálták őket, lábasjóságaik egy részét elhurcolták, a falut lerombolták. Telt-múlt az idő, újabb csapat gyűtt. – Mük vattok, kurucok-e vagy labancok? – Összenézett a falu népe, tanultak a korábbi esetből, hát nagy ravaszul lelkesen rávágták: – Mink, vitéz uram, biz’ kurucok vagyunk, hej de nagy kurucok! – Úgy, kurucok! – üvölt rájuk a labanc kapitány, mert hát ez a csapat a jobbágyok pechére labanc volt. – Majd megtanujjátok, hogy mátul kezdve labancok vattok!

Parasztkok elagyabugyálva, lábasjóság elhajtva, falu feldúlva.

Ám mire szegények már-amennyire ismét összeszedték magukat, újabb csapat gyűtt. – Mük vattok? – Most már elsírták magukat a nyomorultak: – Mink már nem tudjuk, mik vagyunk. Csak azt tudjuk, hogy szegény magyar jobbágyok vagyunk, akik szeretnénk végre nyugalomban, békeségen élni...

Hát, ha jobban belegondolunk, ennek a történetnek is lenne némi mondanivalója a mára, de az nélkülözne minden költőt...

Küldj egy receptet!

Tisztelt kollégák!

Most így szülinapom idején, mikor vendégeket várok, beindult az agyam, és egy napon új receptet álmódtam. Bizonyára kedvelitek a töltött dagadót. Ez még nem újdonság, de itt a töltelékre gondoltam ki új megoldást. Készítettem egy tojásrántottát, de hogyan? Kevés libazsíron hagymát, apróra vágott gombát és kolozsvári szalonna apró kockáit piritottam együtt. Sóztam, borsoztam, majd hozzáadtam 3 tojást, elhabarva egy kanál liszttel és két kanál tejjel. Jól megsütöttem. Ezt az omltetet eldolgoztam egy beázott zsemelével, és ezt töltöttem bele a jól felszúrt, befűszerezett dagadóba. A végét hűtővel lezártam és másfél órát sütöttem libazsíron, fólia alatt. Néha a levél locsolgatva. Kis hűtés után igazán jól szelatelhetővé vált és csodásan omlós volt a hús is a töltelékkel együtt. Oly szép volt a tálalásnál, hogy le is fényképeztem, de a képi megjelenítést még a szerkesztővel nem beszéltük meg, hogy színesben megoldható-e? (Sajnos nem. A szerk.) Megpróbálom leírni, hogy is nézett ki. A tényerokon elhelyeztem egy szelet töltött dagadót, egy szelet bőrös malacsültet, vörösborsos párolt káposztával, illetve libazsíros-hagymás törtkrumplival. A többi hozzávaló már megjelent e hasábkon, az előző számokban. Jómagam száraz vörösborsos fröccsöt fogyasztottam hozzá. (Csak amennyit megkívánt az étel) Ha Ti is kipróbáljátok, hát jó étvágyat hozza!

* * *

Végre vannak a tavasznak kellemesen meleg napjai is, amit kihasználhatunk kerti programokra. Beindultam én is még április közepén, egy gyönyörű vasárnap. A családnak előadtam egy komoly bográcsgulyást, a cseresznye- és meggyfavirágok árnyékában. 15 főre számoltam, így vettem vagy 1,6 kg szép sertéslapockát, 2 kg burgonyát, némi zöldséget, mert a pesti ember azt is tesz a gulyásba, bőven hagymát,

fokhagymát, fűszerfélét. Feltettem a bográcsot a tűzre, némi füstölt szalonna és házi sonka kockákkal és a hagymával kezdtem kevés olajon a piritást. Közben dobtam rá némi paprikát és paradicsomot is. Kellemes illatok indultak meg a szabadban. Hozzáadtam a kockára vágott húsokat, sóztam, borsoztam, kevés kóménnyt is adtam mellé. Mikor a saját levét kiadva, rotyogott már erősen, meghintettem szegedi piros paprikával. Ezután megittunk egy



sört, és a tüzet is raktuk szorgalmasan. Félpuha húsállásnál hozzátettem a burgonyát, kevés zöldséget és felengedtem vízzel. A tüzet rakom, anyagot keverem, kóstolom, csettintek a nyelvemmel, majd fél óra múltán már nem rakok a tűzre, hagyom csak melegem. Társaság összejön, leves, puha kenyér, eszünk erősen, jól fogy a remekmű. Utána még elfogyasztjuk anyósom meggyes piskótáját is. Aztán csak sörözünk, napozunk. kellemes a vasárnap. Néha pihenni is kell.

Tisztelettel:
Soós István City 22

HÁZASSÁG

Én mindenhová magammal viszem a feleségem, de mindig viszsztatál.

* * *

Megkérdeztem az asszonyt:
– Hová mennél a házassági évfordulónkon?
– Valahová, ahol eddig nem jártam – mondta.
– Akkor a konyhát ajánlanám.

* * *

Mindig fogjuk egymás kezét. Ha elengedem, rögtön vásárol valamit.

* * *

Van elektromos kése, elektromos kenyérpírója, sőt még a tojásfőző is villannyal megy. A múltkor panaszkodott, hogy nincs hely a konyhában, ahova leülhetne. Így hát vettem neki egy villamosszéket.

* * *

A feleségem új diétát próbált ki. Kókusz és banán. Nem lett soványabb, de fára mászni már tud.

* * *

Kapott iszappakolást és két napig remekül nézett ki. Aztán az iszap leszáradt róla.

Jövedelmünk megoszlása

Az államnak dolgozunk többet, vagy magunknak?

Magyarországon ma a bruttó átlagkereset a KSH adatai szerint 197 300 Ft havonta. Tételezzük fel, hogy egy taxis vállalkozó munkája átlagosnak tekinthető (persze nem az: veszélyesebb is meg nehezebb is az átlagnál), tehát átlagbért keres. A fenti havi bruttó bérből az adó levonása után 121 227 forint marad, ennyit vihetünk haza, ennyit költhetünk családunkra. A maradék 76 073 forintot az állam „teszi zsebre” adó formájában. Persze, ha azt hisszük, hogy ennyi az egész elvonás, akkor nagyon tévedünk. A munkabér után fizetendő járulékokat ugyanis a munkáltató fizeti ki, aki – egyéni vállalkozó lévén – szintén mi magunk vagyunk. A járulékok további 33,5 százalékkal, valamint még 1950 Ft-al terhelik meg e jövedelmet. Mindösszesen tehát ahhoz, hogy hazavihessük azt a nettó 121 277 forintot cégünknek – vagyis esetünkben saját magunknak –, 265 346 forintot kell havonta „kitermelnünk”. A 121 277 forint bérünk felvételével az államot 144 119 forinttal gazdagítjuk, vagyis többet keres rajtunk, mint mi magunk! Százalékosan kifejezve az állami elvonást, az átlagbérből élőknel ez 54,3 százalékos. Ha azt a manapság használatos demonstratív mutatószámot alkalmazzuk, amit Tax Freedom Day-nek, vagyis az adószabadság napjának neveznek világszerte, akkor kiderül, hogy egy évből 199 napot az államnak dolgozunk, és csak a maradék jut nekünk. Dátumra lefordítva, július 16-ig még nem kerestünk egy vasat sem. Július 17-e a Tax Freedom Day, az adószabadság napja, amikortól magunkra keresünk. Egészen addig, vagyis több mint fél évig csak az adóinkra és járulékainkra dolgozunk...

Végeztem egy számítást taxis átalányadóra. Azt vizsgáltam, mennyi bevétel kellene ahhoz, hogy a vélelmezett jövedelem a bruttó átlagbért, vagyis a 197 300 forintot elérje. Érdekes szám jött ki. Éves szinten majdnem 12 millió! Következésképpen a taxis vállalkozó jövedelme meg sem közelíti a statisztikai hivatal által kimutatott átlagbért, tehát a helyzet még ennél is rosszabb...

Ahhoz, hogy boldogok legyünk egy férfival, sok megértés és kevéske szeretet kell. Ahhoz, hogy boldogok legyünk egy nővel, sok szeretet kell, és az, hogy meg se próbáljuk megérteni őt.

* * *

Van egy pólóm, az van ráírva jó nagy betűkkel: BALEK. Csak tudnám, mi került benne 34 700 forintba.

Tisztelt Szerkesztő!

Kísérleti jelleggel, Terminál szolgálat kezdte meg működését a Ferihegyi nemzetközi repülőtérén. A Budapest Airport új fogyasztóvédelmi intézkedésének célja a repülőtér bejárata előtti és a terminálokban belüli szolgáltatások színvonalának ellenőrzése. A Terminál szolgálat fényképes, személyes azonosító számmal ellátott, kitzűzött viselő munkatársainak feladatai közé tartozik az engedély nélkül dolgozó, ezért ellenőrizhetetlen színvonalú szolgáltatást nyújtó kereskedők, személyszállítók és egyéb kereskedelmi tevékenységet végzők kiszűrése. A repülőtérrel összhangban figyelik a bejáratok előtti közlekedést, és ellenőrzik a közlekedési szabályok betartását is.

A Terminál szolgálat szakemberei a repülőtér nyitva tartásának 20 órájában felügyelik a repülőtér közönség számára nyitott területeit, vagyis a terminálokat és azok előtereit. Egyszerre heten dolgoznak a ferihegyi légikikötő három terminálján. Az utasterületek felügyelete csak az első eleme a repülőtér szolgáltatásait fejlesztő és az utasok kényelemérzetét növelő átfogó Terminál szolgálatnak. A koncepció a jövőben a repülőtér többi szolgáltatási elemére, elsőként a parkolóüzemeltetésre is kiterjed.

Jost Lammers a Budapest Airport vezérigazgatója elmondta: „Ferihegy az első és az utolsó benyomás Magyarországról azon milliók számára, akik repülővel érkeznek az országba. A repülőtérnek ezért Magyarországhoz méltó módon kell fogadnia az idelátogatókat. Egyik kiemelt feladatunk, hogy a repülőtér szolgáltatási színvonalát ennek megfelelően megemeljük, és aztán a magas színvonalat megtartsuk. A Terminál szolgálat ez utóbbiban nyújt segítséget.

A Terminál szolgálat bevezetése ugyanakkor jó hír a kereskedelmi partnereink számára is, hiszen hatékonyabban tudjuk védeni az ő érdekeiket. De nyer vele a Budapest Airport is, mert szolgáltatásaink színvonala emelkedni fog. A szolgálat legnagyobb nyertesei azonban utasaink, akik immár biztonságban érezhetik magukat egy rendezett, jól működő repülőtérén”.

H Á Z A S S Á G I I.

Mindennek van előnye és hátránya is. Példa erre a házasság. Előnye, hogy minden reggel ágyba hozzák a reggelit, hátránya, hogy mindig ugyanaz hozza.

* * *

- Mondd csak, biztosan tudod, hogy megcsal a feleséged?

- Biztosan nem, de már két éve nem jött haza.

* * *

- Apu, miért pont anyut vetted feleségül?

- Hallod, szívem? Már a gyerek is ezt kérdezi!

A Pappas Auto tuning-szakértelme

Sok ügyfél számára ott kezdődik az izgalom, ahol véget ér az, ami megszokott. A tuningcégek - mint az AMG, a Brabus, a Carlsson és a STARTECH - arra szakosodtak, hogy a legnagyobb szakértelemmel elégítsék ki a nagyobb teljesítmény, a szépség, az egyéni jelleg iránti igényeket. S éppen ezek az elismert tuning-szakcégek a Pappas Auto partnerei. Magyarországon a Brabus és a Carlsson cégek kizárólagos forgalmazója a Pappas Auto. Mindazon ügyfelek számára, akik többet szeretnének a szériagyártásnál, a Pappas Auto valamennyi márkára kiterjedő, minden igényt kielégítő és az egyéni igényeken alapuló tuning-programokat nyújt. Az autók nemesebbé tételét biztosító lehetőségek sokrétűek, azok segítségével a Pappas Auto gépkocsinak minden márká esetében több egyéni jelleget, nagyobb dinamikát, sportosságot biztosíthatunk. A tuningolás szakemberei különösen öröködnék afelett, hogy minden beépített komponens megfeleljen az ügyfél igényeinek és az adott járműnek.

Erős márkák erős tuning-partnerei

Amikor arról van szó, hogy autónk útfekvését még stabilabbá, feszesebbé és sportosabbá tegyük, a Pappas Auto négy tuning-partnere mindenfajta igényre egyedi megoldásokat kínál. A Mercedeshez tartozó AMG-stúdió, vagy a világszerte ismert BRABUS és a Carlsson tuningcégek gondoskodnak arról, hogy a Mercedes-Benz modellek maximálisan egyéni, exkluzív arculatot kapjanak. A BRABUS emellett a smart márka styling-specialistája is. Egy Chryslert, Jeepet vagy Dodgeot különleges futóművel akár a legsportosabb igényeknek is megfelelő színvonalra építhetünk át. A STARTECH-ben a Pappas Auto megtalálta megfelelő partnerét a korlátlan lehetőségek országából származó autók számára.

Ébressze fel

TUNING

Motor-tuning

A Pappas Auto-nak nem célja, hogy figyelmen kívül hagyja a motorok tartósságát, valamint azok környezeti hatását, így növelve a teljesít-



CL 63 AMG



Tuning-Dodge Caliber-Felgen



BRABUS C osztály (W 204)



Startec Chrysler 300C

autójában a vadállatot!

ÖRÜLET 2008

Szeretettel meghívjuk Önt egy tesztvezetésre, ahol nagyszerű alkalom nyílik arra, hogy testközelből megismerje a különbséget a széria- és tuning-modellek között.

Helyszínek és időpontok

- 1117 Budapest, Hunyadi János út 6.
Tel.: 1/463-7574
- 2008. május 19-től – május 22-ig
- 6725 Szeged, Vásárhelyi Pál u. 15.
Tel.: 62/553-999
- 2008. május 26-tól – május 29-ig
- 7630 Pécs, Kokszy u. 125.
Tel.: 72/539-539
- 2008. június 2-től – június 5-ig
- 8000 Székesfehérvár, Seregélyesi út 131.
Tel.: 22/889-180
- 2008. június 9-től – június 12-ig
- 1133 Budapest, Kárpát utca 21.
Tel.: 1/451-2200
- 2008. június 16-tól – június 20-ig



emissziós előírásokat. Négy tuning-partnerével együttműködve a Pappas Auto egyszerűen beépíthető elektronikus elemekkel, vagy a motorok teljes átépítésével, a forgatónyomaték növelésével fokozza a teljesítményt. Különösen igényes ügyfelek számára rendelkezésre állnak a tuning-partnerek által kifejlesztett nagy teljesítményű motorok. A sport kipufogódobjaink és rendszereink felszerelése is tökéletesítheti a teljesítmény kihasználását, amelyek egyben a jellegzetes, de sosem zavaró motorhangról is gondoskodnak.

A következő sportosság vonzása

A Pappas Auto által forgalmazott márkákat az esztétikusság, az elegancia és sportosság jellemzi. Mégis számtalan lehetőség van még arra, hogy ezt a szépséget tökélyre fejlesszék. A Pappas Auto tuning-partnerei a maguk nemében tökéletes karosszériák dizájnját úgy hangsúlyozzák, hogy az aerodinamika és az esztétika biztos ízlésű egészbe forrjon össze. A szélcsatornában kifejlesztett első és hátsó spoilerrel, oldalsó küszöbelemekkel és különböző sportos tartozékokkal minden autótípusnak egyedülálló arculatot adnak.

Utastér a tökéletesség jegyében

Egy Mercedes-Benz, egy smart, egy Chrysler, egy Jeep vagy egy Dodge belső értékei jelentősen



BRABUS C osztály (W 204)



Carlsson E osztály (W 211)

gyarapíthatók. A Pappas Csoport ügyfelei a legfinomabb bőrök, a legnemesebb faborítások közül, az elegáns karbonból vagy a fényes alumíniumból választhatnak. A vevő egyetlen, a dizájnra, vagy a kényelemre vonatkozó kívánsága sem marad teljesítetlen, legyen szó krómozott lépcsőről, egyéni szőnyegről vagy méretre szabott bőrülésekről – egészen az S-kategória mozgó luxus irodájáig.



BRABUS C osztály (W204)

menyt. Sokkal fontosabb szempont számára az erőforrás optimalizálása a nagyobb elérhető teljesítmény és rugalmasság érdekében. Mindemellett betartja a mindenkorai garanciális és

H Á Z A S S Á G III.

- Hallom, összevesztél a feleségeddel. Mi történt?
- Nem tudtunk megegyezni a nyaralással kapcsolatban.
- Hogyhogy?
- Én mindenképpen a Kanári-szigetekre akartam menni, ő meg mindenáron velem akart jönni.

* * *

– Tényleg megörjítesz, Dezső, akármit mondok, mindig kijavítasz, és ez így megy már tizenöt éve!

– Tizennyolc, drágám, tizennyolc!

* * *

- Te miért nem nősülsz meg?
- Ugyan minek? Két testvér is el lát és szüntelenül kényeztetnek.
- A testvérek azért nem pótolhatják a feleséget.

– Ugyan miért nem? Nem az én testvéreim!

* * *

Férj és feleség sétál a parkban. A közelben egy fiatal pár vadul csókolózik.

- Mondd, fiacskám – kérdi az asszony –, te miért nem csinálsz ilyet?
- Ne viccelj, nem is ismerem azt a lányt!

MORFONDÁRIÁK

Nahát! Hogy én milyen tájékozatlan vagyok. Azt harsogja a média, hogy kisebbségi kormánya van az országnak. Azaz kisebbségi kormányzás lesz ezután a következő választásig. Én hülye, eddig azt hittem, hogy a kisebbség kormányzott. Mármint, akik most kiléptek a koalícióból. Nem így volt? Különben is történelmileg alátámasztott, hogy mindig a kisebbség kormányzott. A nép nevében ugye. Miért, amikor egy ember vezette az országot, akkor volt kormány? Persze, hogy volt. A csomagtartóban. Nem volt rá szükség. Ahogy mondani szokás, mentek a dolgok a maguk módján. Most valahogy másként van. Nem mennek a dolgok sehogy sem. Most van ugyan kormány, csak nem működik. Az egész közélet nem úgy működik, ahogy kellene. Ütik-vágják egymást a politikusok. Meg elküldi a miniszterelnök a kedves mosolygós miniszter aszszonyt. A nagy beteg képviselő névrokona meg a miniszterelnököt küldi el, majd megmondtam hová. Ahogy egy kedves ismerősöm mondani szokta. „Kecizókolom, ha ez a DEMOKRÁCIA és ilyen, akkor nekem már nem is kell!” Mennyire igaza van. Az a baj szerintem, hogy itt mindig csak kampányszerűen zajlanak a dolgok. Meg nincs aki értelmesen egyértelműen – és ami lényeges: félreérthetetlenül – megfogalmazza a mondanivalóját. A törvényekről és a rendeletekről nem is beszélve. Itt van például a zéró tolerancia a közlekedésben. Lett is akkora kaosz, hogy csak na. Kezdték ugye a papok. A misebor-probléma. Na erre varrjunk gombot! Hallottam én olyasmit is, hogy a piroson való áthajtást úgy próbálta valaki megmagyarázni a bíróságon, hogy a Doppler-effektusra (ez egy fizikai jelenség) hivatkozott. Miszerint olyan sebességgel haladt, hogy a piros zöldnek látszott. Különben ez elméletileg lehetséges, csak a fénysebességet megközelítő tartományban. Ugy-hogy gyorsajtasért kapott az illető a demokrácia hazájában súlyos büntetést. Igen! Ott, ahol a többszörös gyilkos bandavezért nem tudták elítélni gyilkosságért, viszont ráhegesztették a rácsot a cellájára, mert nem fizetett adót, áfát, meg még kevésbé. Csak azt nem értem, hogy nálunk az APEH miért nem elég szigorú. Hal-

lom, hogy a „Tocsik-ügy” főszereplője még mindig és azóta súlyos milliókkal tartozik az államnak. Az APEH meg nem hajítja be. Vagy nem is akarja. Talán még szép kiemelt nyugdíjat is kap a jogásznő. Nincs kizárva. Nem is csoda, hogy sorban leköröznek a szomszédaink. Talán azért, mert ők AKARNAK haladni. Meg aki halad, azt hagyják. Tényleg náluk is van SÓHIVATAL. Szerintem van. Csak ők azzal foglalkoznak, ami a nevükben van. A sóval. Hagyják a kisebket is fellendülni. Nem úgy, mint nálunk. Ja! A becsületesség! Ez nálunk most már a hülyeség szinonimája lett hivatalosan is. Miért mondom ezt? Na? Hallottátok a bűvár esetét, aki a víz alatt, több milikót talált, jó magyar forintban egy nejlonzacsiban. Be is jelentette. Le is adta. Bizott magában. Meg a DEMOKRÁCIÁBAN, legfőképp pedig a JOG-ban. És dagadt a keble a büszkeségtől, hogy ő milyen becsületes. Nem számított a rosszindulatú bürokrata hivatalnokokra, akik ugye hivatkozva arra, hogy Európában az SI-mértékrendszer érvényes, addig lapoztak a jogszabályban, míg nem ráfogták, hogy ez a zacskó pénz elrejtett kincsnek minősül. És mint ilyen, más szabályok érvényesek. Nevezetesen az államot illeti. Aztán az állam, ha akar, ad jutalmat, ha nem akar, akkor nem. Mert ugye úgy szól a jogszabály ebben az esetben, hogy akár 30 % jutalom adható. Két szó, ami sok. Melyik? Az akár és az adható. Az „adható” helyett az kellene, hogy „jár”. Szerintem ez az ember ezután, ha talál ismét valamit a vízben, vagy nem veszi észre, vagy otthagyja, esetleg ...? Szóval ez van, ezt kell szeretni. Tényleg kell ezt szeretni? Nem! Be kell tartani. Csak úgy és ott, ahol lehet. Mert azért mi sem vagyunk teljesen hülyék. Már alig várom, hogy mikor lesz az útjainkon szlovák rendszámú taxi. Nincs kizárva. Tudja mindenki. A szomszédban jóval olcsóbb az autó, mint itt. A kereskedők meg sírnak, hogy már szervizelni is odajárnak. Mert az is jóval olcsóbb. Ahelyett, hogy a piachoz igazodnának. Biztosan félnek a Gazdasági Versenyhivaltól. Majd jól megbüntetik őket is. Aztán mehetnek a sóhivatalba. Na, de a szomszédban sem tudják, hogy miért köröznek le minket. Meg azt sem tudják, hogy mi vár rájuk. Állítólag ismét be akarják vezetni a vizitdíjat. Na, majd akkor mi meg visszaelőzünk. Héj, de nehéz az élet! És akkor még a taxizásról egy sort sem írtam. Na, nem baj! Majd legközelebb...

Tisztelettel: Kapitány

Az első 40

Már 40 City Taxiban található olyan érintőképernyős monitor, melyet az anyósülés fejtámlájába építettek. Az utas választhat: magyar vagy angol nyelvű képernyőn akar böngészni a hírek

(MTI), az autós anyagok (TOTALCAR), vagy az egyéb turisztikai információk között. A frissítések HSDPA adatátvitel segítségével 2 óránként történnek, ezzel a sofőrnek semmi dolga, a

készülék ezt automatikusan elvégzi.

A minden autóban megtalálható kártyalehúzó mellett a Taxitely rendszer üzemeltetésé-

ben is az első a budapesti City Taxi. Ezen berendezések működtetése ígéretként megfogalmazódott a 2006-os repülőterei tender pályázati anyagaiban is...



Ügyesen, „fixre” szerelt kártyalehúzó. Ilyen berendezés már minden budapesti City taxiban van



Az érintőképernyős monitor. Hamarosan ilyen is lesz minden fővárosi City taxiban

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558



II. Árpád fejedelem útja: 2006-ban, 2007-ben nem volt személyes baleset. 2008-ban, sajnos igen...

II. Árpád fejedelem útja

A Margit híd felől jövet balra lehet fordulni a Komjádi uszoda felé. A két sáv rendszeresen elengedi a balra kanyarodókat. Néha azonban a buszsávban közlekedő nem veszi észre a kanyarodó járművet. Jó lenne lassító sávokat festeni a jelzett helyszínen.

- Baleseti nyilvántartásunk szerint 2000. és 2007. év között a helyszínen nem volt személyes baleset. A csomópont jól belátható, 130 méterre jelzőlámpa van. Nem tartjuk indokoltnak a lassító sávok létesítését.

II. Moszkva tér

A Szilágyi Erzsébet fasor felől a Moszkva térre fordulva a két forgalmi sávból négy lesz a Dékány utca magasságában. Most egyetlen milliméter sem látszik a terelővonalakból, teljes a káosz. Kérjük az útburkolati jeleket pótolni.

- Az idei évi burkolatjel-fenntartási programunkban szerepel a helyszín. A megvalósítás a BFFH erre a célra fordítható költségkeretének függvénye.

XII. Győri út – Kiss János alt. utca

Már jeleztük, hogy hiányzik egy „Egyirányú út kezdete” jelzőtábla a jelzett sarokról. Most ismételtén kérjük a tábla pótlását.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.



XII. Győri út: Hiányzik az „Egyirányú út kezdete” jelzőtábla a Kiss János altábornagy utca saroknál



VI. Weiner Leo utca: Ezt a táblát csak a kőművesek látják, akik a házat építik...

VI. Weiner Leo utca 14.

Egy építkezés miatt „Megállni tilos” jelzőtáblát helyeztek ki a jelzett helyszínen. Azonban a jelzőtáblát csak az építkezés területéről (!) lehet látni, a közútról nem. Kérjük a jelzőtáblát módosítani.

- Építkezés miatt ideiglenes forgalmi rend van érvényben. Felkértük az engedélyező hatóságot (VI. ker. Polgármesteri Hivatal) intézkedésre, de véleményünk szerint jelenleg a sárga burkolati jel egyértelműen jelzi a megállási tilalom hosszát.

VII. Klauzál utca 30.

Egy évvel (!) ezelőtt már véget ért az útburkolatcsere a Wesselényi utcában, de még mindig ott az erre figyelmeztető jelzőtábla a Klauzál utcában.

- Az ideiglenes jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.



VII. Klauzál utca 30.: Egy éve felejtették ott a táblát...

VII. Szövetség utca – Tivadar utca sarkok

Valaki „hazavitte” az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát. Kérjük pótolni.

- A hiányzó jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

XVI. Szentmihályi út – Rákospalotai határút

A rendszeres balesetek miatt egy taxis kolléga „körforgalmat” javasolt a jelzett csomópontba. Hely van rá, „már csak” pénz kell szerezni...

- Az M0-s környékű egyik összekötő útja itt fog csatlakozni Budapest úthálózatához. A kiviteli tervek szerint körforgalom fog épülni. A kivitelezés várhatóan 2008 év nyarán lesz.

XIV. Dózsa György út – Kerepesi út

Útburkolatcsere történt az elmúlt évben a Kerepesi úton. Természetesen újrafestették az útburkolati jeleket is. Azonban a Dózsa György útnál mintegy 50 méterrel hiányzik a felfestés a „mellékútnál”. Kérjük pótolni, mert itt a Dózsa György út kanyarodik, és hiányában nagy a balesetveszély.

- A címet 2009. évi burkolatjel-fenntartási programunkban szerepeltetni fogjuk.



XIV. Mogoródi út: Útburkolati jelek hiányában teljes a káosz!

XIV. Mogoródi út – Hungária körút

A Stefánia út felől haladva a két sávú Mogoródi út egysávosra szűkül a Hungária körút után. Az előjelző tábla szerint a bal oldali sávnak van elsőbbsége. Útburkolati jelek hiányában azonban most a „jobbkezes szabály” szerint a jobb oldali sávban haladók élveznek előnyt. Jó lenne felfesteni az útburkolati jeleket, hogy egyértelmű legyen az elsőbbségi viszony.

- A címet 2009. évi burkolatjel-fenntartási programunkban szerepeltetni fogjuk.

XI. Kelenhegyi út – Minerva utca sarok

A Kelenhegyi út végig táblával védett „főútvonal”, egyedül a nehezen látható Minerva utca a „jobbkezes”. Kérünk ide is kihelyezni „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát.

• Nem a Kelenhegyi út végett, hanem a 27-es autóbussz útvonala. A kép felfelé irányban készült, és jól látni a jobbról becsatlakozó utcát. Emellett a főirány balra fordul.

Továbbra is várom a kollégák kérdéseit, kéréseit Budapest közlekedésével kapcsolatban.

Juhász Péter
lampafelelos@freemail.hu
www.iwiw.hu



XI. Kelenhegyi út: A jobb oldali feljáró nem egy kapubejáró, hanem egy „jobbkezes” utca...

Fiam, ha tudjuk, hogy ilyen hülye leszel, akkor anyád inkább lenyel.

A televízió bement szex sem rossz, csak vigyáznunk kell, hogy le ne essünk a készülékről.

 Depressziós az az ember, aki virágillatot érezve körülnéz, hol a koporsó.

Ősi repülőgéptörvény: Az óceánban több repülőgép található, mint tengeralattjáró az égen.

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 májusában

10 éve történt

Tarifaszámítás – a hazai helyzet

Az Európában alkalmazott taxiviteldíj- és taxiköltség-számítás után a hazai helyzetet is megvizsgáltuk. Miatán ebben az időszakban (is) rendkívül heterogén volt a taxigépkocsik összetétele – a négyütemű Wartburgtól a Mercedes 220-ig – a számítás is több típusra készült. Az Opel Astra és a Škoda Felicia volt ebben az időszakban a meghatározó, mint újonnan taxinak vásárolt gépkocsi, és számításba vettünk 5, illetve 7 éves használt nyugati autót is. A gépkocsibeszerzési árak 800 ezertől hárommillióig terjedtek. Az üzemanyag ára ebben az időszakban 140 és 160 forint között mozgott literenként. Éves javítási és karbantartási díjra 200-300 ezer forintot terveztünk, társasági tagdíjra éves szinten 150 és 250 ezer forint közötti díjat számoltunk. Mindösszesen éves szinten fél-egymillió között alakultak az állandó költségek, és ezt megtett kilométerenként 30-40 Ft változó költséggel kellett kiegészíteni. A kihasználtsági arányt átlagosan 57 százalékra vettük (akkor ez határeset volt, ma már nincs annyi...)

A számítás végeredményeként kijött tarifák nem minimálbéres jövedelemmel számolva 150-250 forint körül alakultak kilométerenként. A taxitársasági tényleges tarifák ugyanabban az évben 80 forinttól 150 forintig alakultak. A következtetést mindeki vonja le saját maga...

Egyébként, ha ma készítenénk egy ennyire részletes költség-ellenőrzést és tarifaszámítást, valószínűleg arányaiban hasonló összefüggéseket találnánk. Vagyis, ha az üzemanyag ára duplája az akkorinak, a társasági tagdíj két és félszerese az akkorinak, a minimálbér több mint a háromszorosa az akkorinak, akkor vélhetően a számított tarifáknál is két-háromszoros szorzót kellene alkalmazni. Vagyis utaskilométerenként legalább 300-500 forintot kellene egy autónak teljesítenie. Ez még az alapidíj és a percdíj figyelembevételével is a mai maximált fővárosi tarifa lett volna...

Vélemények az Etikai Kódexről

A BKIK tervezett Etikai Kódexéről megoszlott a taxisok véleménye. Sokan úgy vélték, nincs is rá szükség. Néhány vélemény szerint meg azért felesleges, mert nincs meg benne a számonkérés lehetősége. Mások tanácsokat adtak, hogy mi legyen benne. Íme néhány:

- Öltözködési és tisztálkodási szabályok
- Pszichológiai teszt
- Taxiállomások szabályai
- Ne legyenek meztelbás taxisok
- Autók állapota
- Egyenlő esélyek, egyenlő tarifák
- Legyen hol panaszt tenni
- A régi Főtaxi rendtartás elővétele
- Erkölcsei feddhetetlenség

TRAFFIPAX-VÉDELEM

Európa legmegbízhatóbb lézer- és radardetektora



BEST RADAR TECHNIKA
 a **BELTRONICS® RX65**
 kis- és nagykereskedője

Rendelhető telefonon, naponta 09-17h-ig

06 24 44 77 10

vagy a

www.bestradar.hu-n

non-stop!

Kedvezmények megbeszélés szerint.
 Bruttó ár: 119.800 Ft, 2 év garanciával.

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 hiteltbiztosítéki értékének 100%-áig.

Teljesen bankköltségmentes.

THM: 5,39%, nincs kamatperiódus!

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

SZÁMOLJ! HAVI TÍZEZREKET TAKARÍTHATSZ MEG VELE!

(vagy a mostani törlesztőddel jelentős összeghez juthatsz! Fejleszd akár ebből vállalkozásodat.)



Bíró László

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

A 60 éves mentők



Az Országos Mentőszolgálat megalakulásának 60. évfordulója alkalmából május elején nagy-szabású mentő-napi programot rendeztek Budapesten, az Elektromos Művek Sporttelepén. Dél előtt Székely Tamás egészségügyi miniszter és Kökény Mihály parlamenti egészségügyi bizottsági elnök részvételével kitüntetések, elismeréseket adtak át az életmentésben tevékenykedő 154 mentődolgozónak, délből pedig az OMSZ korszerű eszközeit és módszereit szemléltető látványos mentési bemutatót (egy robbanás helyszínén tartózkodó tömeg sérültjeinek ellátását mutatták be mentőhelikopter, mentőmotor, mentőorvosi kocs, rohamkocsi, mentőkocsi és a Tömeges Baleseti Egység

együttműködésével) rendeztek, melyet a közel 2500 néző a tribünökről követhetett. A sportpályán a mentőállomások csapatai labdarúgásban, a bográcsoknál pedig főzőversenyben mérhették össze tudásukat, miközben a mentők gyermekei számára elsősegélynyújtó verseny zajlott. Ünneplés keretében között vették át a mentők a MAVIR közel 20 millió forintos adományát, melyből defibrillátorokat, műszereket és eszközöket vásárolhatnak mentőkocsijaikra. A programot gyermekműsorok és könnyűzenei koncertek zárták.

Gyórfi Pál
kommunikációs és PR igazgató
Országos Mentőszolgálat

Mielőtt betelne a pohár...

LESZAROM®
Ideális megoldás a krónikus munkahelyi stressz kezelésére.

A kockázatok és a mellékhatások tekintetében olvassa el a betegájékoztatót, vagy kérdezze meg munkatársait, barátait.

MIÉRT IS...

A halász hazatér fatörzsből vajt csónakján és találkozik egy külföldi piackutató szakemberrel, aki ebben a fejlődő országban dolgozik. A piackutató megkérdezi a halásztól, hogy miért jött haza olyan korán. A halász azt feleli, hogy tovább is maradhatott volna, de elég halat fogott ahhoz, hogy gondoskodjon a családjáról.

– ...és egyébként mivel tölti az idejét? – kérdezi a szakember.

– Hát, például halászgatok. Játsszom a gyerekeimmel. Amikor nagy a forróság, lepihenünk. Este együtt vacsorázunk. Összejövünk a barátainkkal és zenélünk egy kicsit – feleli a halász.

A piackutató itt közbevág:

– Nézze, nekem egyetemi diplomám van, és tanultam ezekről a dolgokról. Segíteni akarok magának. Hosszabb ideig kellene halászni. Akkor több pénzt keresne, és hamarosan egy nagyobb csónakot tudna vásárolni ennél a kis kivájt fatörzsnél. Nagyobb csónakkal még több pénzt tudna keresni, és nem kellene hozzá sok idő, máris szert tudna tenni egy több csónakból álló vonóhálós flottára.

– És azután? – kérdezi a halász.

– Azután ahelyett, hogy viszonteladón keresztül árulná a halait, közvetlenül a gyárnak tudná eladni, amit fogott, vagy beindíthatna egy saját halfeldolgozó üzemet. Akkor el tudna menni ebből a porfészekből Cotonouba, Párizsba vagy New Yorkba, és onnan irányíthatná a vállalkozást. Még azt is fontolóra vehetné, hogy bevezesse a tőzsdére az üzletet, és akkor már milliókat kereshetne.

– Mennyi idő alatt tudnám ezt elérni? – érdeklődik a halász.

– Úgy 15-20 év alatt – válaszolja a piackutató.

– És azután? – folytatja a kérdezősködést a halász.

– Ekkor kezd érdekessé válni az élet – magyarázza a szakember. – Nyugdíjba vonulhatna. Otthagyhathatna a városi rohanó életformát, és egy távol eső faluba költözhetne.

– És azután mi lenne? – kérdezi a halász.

– Akkor volna ideje halászgatni, játszani a gyermekeivel, a nagy forróság idején lepihenni, együtt vacsorázni a családjával és összejönni a barátaival zenélni kicsit...

taxióra szerviz

nyílt Győrben a Puskás Tivadar u. 4. alatt
a /Berger/ udvarban.

Nyitva: minden pénteken 10–15-ig.

PRINTAX, DIGITAXI, FEVITAX

taxiórák javítása, hitelesítése.

Várok minden kollégát!

Tisztelettel: Péterfi István

Tel.: 06-30-237-3327

H Á Z A S S Á G I V.

- Mi a közös önben és a feleségében?

- Egy napon házasodtunk!
* * *

- Miért váltál el a feleségedtől?

- Mert egy fejjel magasabb volt nálam.

- De hát az még nem olyan nagy baj.

- Láttad volna azt a fejet...
* * *

Négy férfi beszélget.

Első: Én a feleségemet havonta egyszer teszem a magamévá.

Második: Én hetente egyszer.

Harmadik: Én naponta egyszer.

Negyedik: Én naponta kétszer.

Első a negyedikhez: Neked nincs is feleséged!

Negyedik: Ja, nem a tiédről volt szó?

* * *

- Megőrizte feleséged azt a gyönyörű lányos karcsúságát?

- Mi az, hogy megőrizte, megduplázta!

Azért hajtunk, hogy öregségünkre legyen miből visszaállítani az egészségünket, ami ebben ment tönkre.

* * *

Nincs az a munka, amit ne tudnék végignézni.

* * *

Ez tényleg különös, hogy az emberek pont mindig akkor mennek színházba orvos helyett, mikor a legjobban köhögnek!

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A gyalogost a zebra teljes hosszában megilleti az elsőbbség, így nem kell újra és újra meggyőződnie arról, hogy részére a járművek megadják-e a továbbhaladási jogot.

2. Helyes a „B” válasz. Ha meg tud győződni arról, hogy taxija közelében állatok nem tartózkodnak és a körülmények reális értékeléséből okkal juthat arra a következtetésre, hogy nem is várható a felbukkanásuk, akkor az egyébként megengedett sebességgel való közlekedés nem szabálysértő.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése; „Előzni tilos”. A jelzés nemcsak az ilyen manőver megkezdését, hanem a folytatását is tiltja. Csak az az előzés tekinthető szabályosnak, amelyet a jelzőtábla elérése előtt befejeznek.

4. Helyes az „A” válasz. A behajtási jogosultság azt a mozgáskorlátozott személyt, vagy az öt szállító jármű vezetőjét illeti meg, aki külön jogszabály alapján erre engedélyt kapott és a járművén az engedélyre utaló jelzést elhelyezte. Az ilyen jármű is legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet.

5. Helyes az „A” válasz. Az útburkolati jel jelentése: „kötelező megállás helyét jelző vonal”. A jelzést a gépkocsivezető nem bírálhatja felül. A stopvonal előtt akkor is meg kell állni, ha a vezető onnan még nem látja a keresztező forgalmat. Legfeljebb az útkereszteződésbe való behajtás előtt újra meg kell állnia, ha csak így tud eleget tenni az elsőbbségadási kötelezettségnek.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése; „Kötelező megállás”. A táblával megjelölt helyen megállás nélkül továbbhaladni tilos.

7. Helyes a „C” válasz. A gépkocsivezető autópályán a veszélyt jelző táblától

250–500 méterre számíthat a veszély es helyre.

8. Helyes a „B” válasz. 2001 és 2006 között a személyesérüléses közúti közlekedési balesetek száma 13,4 %-kal, a halálos áldozatok száma pedig 5,2 %-kal nőtt.

9. Helyes a „C” válasz. A legutolsó KRESZ módosítás az 58/2007. (III. 31.) Kormányrendelet, mely –néhány kivételtől eltekintve - az elmúlt év április 1-én lépett hatályba. Most május kezdetével a szabálysértési bírságolásra vonatkozó négy hónapos türelmi idő járt le.

10. Helyes az „A” válasz. A közlekedésbiztonság helyzetének az elmúlt években történt romlása szükségessé tette a szabálysértésekért kiszabható bírságok megemelését. A vonatkozó jogszabály hét szabálysértést sorol fel, amelyek esetében a gépjárművek üzembentartóinak is felelőssége van. Többek között ilyen az autópálya leállósávjának a szabálytalan igénybevétele.

11. Helyes a „C” válasz. A gépkocsi más személynek történő használatba adása esetén óvatosan kell eljárunk, mert amennyiben az illető a szabálysértésért járó bírságot nem fizeti meg, továbbá azt nem lehet behajtani, akkor azt az üzembentartónak kell megfizetnie.

12. Helyes az „A” válasz. Féktávolságon belül az akadály elütése csak kikerüléssel kerülhető el.

13. Helyes az „A” válasz. Az előzés megkezdése előtt a vonóerő növelése céljából célszerű eggyel alacsonyabb sebességi fokozatba visszakapcsolni.

14. Helyes az „A” válasz. A gépkocsit megállítani – egyéb jelzés hiányában – az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban szabad.

BTI hírek

Május 31. az iparüzési adó bevallásának és befizetésének határideje. Ezzel az éves bevallások sora 2007. évre lejárt. (A főállásúak havi bevallása továbbra is aktuális minden hó 12-ig.) Érdemes tehát most átnézni, rendben elvégzésre kerültek-e az eddigi kötelezettségek:

- február 15-ig kellett bevallani az egyéni vállalkozók személyi jövedelemadóját,

- április 30-ig kellett beküldeni a NYENYI-bevallásokat, most először nyugdíj melletti vállalkozóknak is,

- május 20-ig kellett beküldeni a magánszemélyek személyi jövedelemadó bevallását (családtagok stb., ha a munkahelye nem csinálta meg),

- május 31-ig kell(ett) beküldeni az iparüzési adó bevallásokat akkor is, ha fizetési kötelezettség nem keletkezett.

Szintén e fenti időpontokig volt szükséges a bevallásokban szereplő összegeket anyagilag is rendezni

Ha valaki nincs tisztában azzal, hogy bevallásai rendben beérkeztek-e az adóhatósághoz, regisztrációja igénybevételeivel az ebev portálon ellenőrizheti (NYENYI-t az onyf portálon). Szintén az ebev-en lehet a folyószámlát is ellenőrizni, vagyis hogy beérkeztek-e a befizetések, és hogy a megfelelő adónemre érkeztek-e. Akinek könyvelője van, kérje e fenti ügyekben az ő segítségét.

A BTI-Taxicentrum iroda fennállása alatt most először nyári szünetet tart előreláthatólag július 28-tól augusztus 10-ig. Ezen időszakban mindennemű szolgáltatás szünetel.

Kérjük azokat a kollégáinkat, akik könyvelési, bevallási adminisztrációjukat nálunk végzik, és az első negyedévi kötelezettségeiket még nem rendezték, szíveskedjenek mihamarabb felkeresni irodánkat. Az érintetteket SMS-ben is értesítjük.

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxik ingyen hirdethetnek.

Octavia II. hosszú távra taxinak kiadó.

Érdeklődni: 06/30-647-4811



91-es Passat 1.9D taxinak felszerelve eladó (esetleg részletre is).

Telefon: 06/30-647-4811



Eladó, III. Ford Mondeo, 16-os lemezfelni, 4 db, megkímélt állapotban, valamint hátsó lökhárító kis hibával, kedvező áron.

Tel.: 06/30-964-2429

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