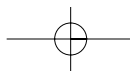


XIX. évf. VII. sz.

2009.

Július



TARTALOM

Megtevesztések fővárosa, Prága	6.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	9.
Sikeresen lezárult a fejlesztések első üteme a Fótaxinál	10.
Változott a gépjárművek műszaki megvizsgálásának rendszere	12.
Kitekintés	14.
Hamarosan az összes Tesco állomás Shell márkanev alatt működik tovább 10 éve történt	14. 15.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	16.
Bénaút helyett rendőr érkezett	16.
Nyugdíj-változások	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Szemle a 6X6-nál	21.
Forgalomszervezés 2009, Budapest...	23.
Az új Seat Exeo	24.
Fekete taxik Ázsiában	25.
Feliratok az autókon	27.
Találtunk egy verset	31.
Morfondáriák	32.
Fótaxi taxis nap 2009	34.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	37.
Küldj egy receptet!	37.
Megújult a Mégane-család	38.
Életmentő dezodor	38.
Adó- és tb-változások	39.
A gépkocsik hibrid és villamos hajtása 1. rész	43.
Ki kicsoda a budapesti utcanevtáblákon?	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:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Ellenségeink

Ki árt nekünk leginkább?

Sokszor feltettük már ezt a költői kérdést az elmúlt évek során, és mindannyiszor kiderült, hogy a taxisnak – legyen akár vállalkozó vagy alkalmazott –, továbbá a taxis szakmának leginkább maga a taxis tud a legtöbbet ártani. Nem becsülöm le természetesen a különféle hülye, átgondolatlan és végrehajthatatlan rendeletek és hatósági szabályozások okozta károkat, de azt azért be kell látnunk, hogy az, hogy ez a szakma idáig jutott (vagy inkább süllyedt), az elsősorban maguknak a taxisoknak „köszönhető”. Persze nem mindenre vonatkozik ez a kijelentés. Voltak, vannak olyan kollégák, akik a mai napig becsülettel végzik a dolgukat, óvják a szakma még megmaradt becsületét. Aztán vannak olyan taxisok, akik jobbító szándékkal, újabb és újabb ötleteket elővéve próbálják tolni a szekeret. Néha sajnos e jobbító szándék fordítva sül el... Vannak, akik átgázolva mindenkin, csak a saját boldogulásukkal törődnek, és végül és tényleg utolsó sorban vannak olyanok, akik kimondottan rosszindulatúan, senkivel sem törődve, a jogrend határát átlépve gátlástalanul, néha még saját maguknak is ártva művelik ezt a foglalkozást. Címszavakban:

Üres kiállítás

Még a nyolcvanas évek közepén kezdődött. A taxitársaság megköszönte a szállodának, hogy őket rendeli. Hálából felajánlotta, hogy a személyzetet kedvezményesen, üres kiállással viszi haza, nem számol kiállási díjat. A személyzet is megköszönte, aztán idővel elszemtelenedett. Már nem csak az üres kiállást igényelte, hanem azt is, hogy teljesen ingyen vigyék haza. Aztán jött egy másik taxitársaság, egy óriási ötlettel: ő nem csak a személyzetet, hanem már a vendéget is üres kiállással viszi! Nosza, át is szerződött hozzá a szálloda. Aztán jöttek a magánrendelők: – kérek egy taxit üres kiállással! A taxitársaság, hogy megőrizze utasát, mit tehetett más: küldött egy taxit üres órával. A taxis, hogy megőrizze társasági tagságát, mit tehetett más: elvállalta a fuvart üres kiállással. Napjainkra eljutottunk odáig, hogy kivétel nélkül mindenkit üres kiállással szállít minden taxis. Aki megpróbált a léghondis hétszemélyes kocsijára angol perfekt nyelvtudással kiállási díjat kérni, azt a fogyasztóvédelem meghurcolta. Nos eddig jutottunk el, pedig senki nem kényszerített: magunknak köszönhetjük.

Ja, és még egy lényeges szempont. Mielőtt ezt az összefoglalót olvasva bárki is a mostanság emlegetett „telefonszámtuladonosokra” gondolna, le kell szögezni: ebben az időben még a taxisközösségek irányították a társaságokat. Az „utasszer-

ző” ötleteket is taxisok találták ki, és a kollégáik legnagyobb egyetértésével vezették be. Vagyis, ezt is mi rontottuk el.

Visszapörgetés

Ismerős a kifejezés? Ha nem, akkor megvilágítom: Taxitársaság szerződik egy céggel. Tisztazzák a tarifát, a minőséget, a darabszámot, meg még egy nagyon fontos dolgot – hogy a cég mennyi „jutalékot” kap a megrendelt fuvarok után. Vagyis kifizet egy x összeget havonta taxira, aztán ennek egy bizonyos százalékát visszakapja. Persze teljesen szabályosan, számlázva, könyvelve. Mert ha mégsem, azt már korrupciónak neveznék... Visszapörgetés nélkül ma már gyakorlatilag nem lehet szerződéshez jutni. Vajon hol rontottuk el?

Idősebb kollégák még talán emlékeznek rá, amikor hétvégén, vagy esős időben, vagy abban az időszakban tulajdonképpen bármikor a Roosevelttéren járva láttuk, hogy „villog a Fórum” Ha jól tudom, ma Intercontinentalnak nevezik azt a szállodát, ami akkortájt Fórum néven rengeteg taxit igényelt. Megtakarítva az integetéssel járó erőfeszítéseket, az akkori főporta felszerelt egy hosszú oszlop tetejére egy sárga villogót. Olyasfajta, ami a kukaskocsikon van. Amikor a főporta taxit igényelt, a londoner csak bekapcsolta ezt a villogót, és az arra járó szabad taxik ezt észelve odakanyarodtak a szálloda elé. Sokszor négy-öt kocsis is érkezett egyszerre, és mindegyiknek lett fuvarja. Akadt ott mindenféle utas, olyan is, aki a közeli étterembe vagy a Várba ment, és olyan is, aki a repülőtérre. Ez

ecometer

Új ecometer NT-93 SWM03 hőnyomtatós taxióra a legolcsóbban!

Részletfizetés esetén:

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

Készpénzes fizetés esetén:

80.000.-Ft-os kedvezményes

készpénzes áron, használt taxióra
beszámítással elvihető!
(A beszerelés és hitelesítés mindkét esetben külön fizetendő!)CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

utóbbi azért annak idején is „combos” fuvarnak számított, tehát mindenki reménykedett, hogy az egymás után beülő utasok közül neki majd pont egy repteres jut. És egyszer aztán az egyik taxis, miután megkapta a reptéri fuvar, örömeiben vagy hálából odacsúsztatott egy húszast a londonernek (mármint húsz forintot – a nyolcvanas években já-runk!). A londoner csodálkozott, de eltette. Később már elvárta. Aztán már igényelte. És így meneteltünk lefelé a lejtőn, boldogan osztogattuk boldog-boldogtalannak a jattot, a „pacsipénzt”. Fizettünk eleinte azért, hogy jó fuvarat kapjunk, később azért, hogy egyáltalán fuvarat kapjunk, ma meg már...

Igen, ezt is mi rontottuk el.

Társaságok egyeduralma

Ma már mindenki előtt nyilvánvaló, hogy taxitársasági tagság nélkül szinte lehetetlen megfelelő mennyiségű és minőségű fuvarhoz jutni. Megélhetésünk nagyrészt nem tőlünk függ, hanem attól, hogy taxicégünk, amelynél alvállalkozunk, hány fuvar tud nyújtani (és milyen áron! – de ezt majd egy másik pontban). Kiszolgáltatottá váltunk, belső szabályzatoknak kell megfelelnünk, már autónk típusát, életkorát, sőt öltözködésünket sem mi szabjuk meg. Elismerve, hogy társaságokra persze szükség van, hogy a mai korban már elengedhetetlen a technikai és informatikai fejlődés, mégis ennek a dolognak a kizárólagos létét vitatva kell feltennünk a kérdést: hogy jutottunk el ideig?

A magántaxi megjelenésének évében, 1982-ben már megalakult az első taxitársaság, a szép emlékeztető Budataxi. Öt ember összeállt, és saját otthoni telefonszámukat hirdetve vettek fel fuvarokat maguknak és egymásnak. Mobiltelefon még nem lévén, ám a CB-rádiózás elterjedésének szerencsés egybeesése nyomán kommunikálni is tudtak egymással. Aztán kellett egy központ: először egy konyhaasztalon valósult meg, majd a hegytetői szálloda takarítóraktárában, ez lett az Olimpia-Buda-1. Rövidesen megnyílt a pesti oldalon a Buda-2. Még ebben az évben megalakult a City Taxi is. Ezt követően gomba módra szaporodtak a taxitársaságok a spontán egyesülésektől a kisszövetkezetekig. Szó sem

Idézet a Taxisok Világa 1994. májusi számának 12. oldaláról:

„Tisztelt Alkotmánybíróság! Alulírott Taxisok Szakszervezeti Szövetsége (1016 Budapest, Pirooska utca 7-9.) nevében, a kívüli jegyzett és csatolt meghatalmazással igazolt jogi képviselő, a 142/1992. (X.27.) számú Korm. rendelettel módosított 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet alkotmány- és törvényellenességének utólagos vizsgálatát kérelmezem. Indítványozom a fent megjelölt rendelet alább felsorolt rendelkezéseinek részbeni megsemmisítését a következők miatt: Az ... hozott törvény-módosítás, mellyel a helyi önkormányzatok korlátozhatják egy területen kiadható taxiengedélyek számát, ellentétben az MK Alkotmányával, valamint a helyi önkormányzatról szóló 1990. évi LXV. törvény rendelkezéseivel egyrészt azért, mert korlátozza a vállalkozás szabadságát, valamint, mert a helyi önkormányzatoktól, általuk előzetesen nem vállalt kötelezettségeket kér.

Budapest, 1992. december 10.

Tisztelettel:

Veres László

Taxisok Szakszervezeti Szövetsége”

volt itt semmiféle vállalkozásról, kft.-ről, meg-rt.-kről, összedobtuk a pénzt, és fenntartottuk a rendszert. A jó hangú és jó kommunikációképes taxisokból diszpécserek lettek, eleinte lelkesedésből, később már némi térítés ellenében végezték a fuvarok felvételét és kiadását. Idővel a gazdasági szabályzók belekényszerítették ezeket a laza szerveződések mindenféle hatósági formába, így lettek aztán elnökök, meg igazgatók, meg ki tudja még mik a taxisok. Itt még nem volt baj. A baj ott kezdődött, amikor túl sok lett a taxi és túl kevés lett az utas. A rendszerváltozás szele fujdogált már ekkor. Az utasokból munkanélküli lett, a munkanélküliből taxis. A jobb elősőről átült a bal elsőre, és nem ő fizetett, hanem neki fizettek. Pontos nyilvántartás nem lévén, tizenhatszázra tették a taxik számát ekkor Budapesten.

A társaságoknak több megrendelő kellett, hogy a megnövekedett taglétszámot el tudják látni fuvarral. Elkezdődött a fentebb részletezett fuvarszervezés: üres órával állunk ki, viszapörgetünk. Az utasok eleinte örültek a megnövekedett szolgáltatási színvonalnak, hiszen már a taxidrosztig sem kellett elvon-szolni magukat, elég volt egy telefonhívás, és máris a ház előtt állt a kocsi. Az utas, ha taxit akart, telefonált. A taxis, ha utast akart, belépett egy társaságba. A drosztok lassan kihaltak, mindenki telefonon rendelt. A mobiltelefonok elterjedésével ez a tendencia a végletekig fokozódott, ma már nem ritka, ha a kedves megrendelő a taxidroszton várakozó szabad kocsikba sem ül be, hanem odarendel egy céges autót. Mi rontottuk el? Ugyan tiszta lelkesedésből meg jószándékkal, de igen, mi!

Tarifa

Szabadár, fix tarifa, centrum-ár, maximált tarifa. Ezek a kifejezések jellemezték a taxivitel díjakat az elmúlt húsz-harminc évben. A magántaxi megjelenésekor és az azt követő években szabadár volt,

de 1986-ig senkinek eszébe sem jutott az általános 8-7-2-es tarifánál magasabbat alkalmazni. Az utasok szinte kiszámított pénzzel ültek be egy-egy általuk már ismert és sokszor bejárt útvonalra, a taxis meg megtalálta a számítását ezzel a tarifával is. Voltak ugyan vadhajtások, kutyúk és egyéb érdekes szerkezetek, de nem ez volt az általános. Aztán közeledett a rendszerváltás. (Közbevetőleg megjegyzem: szinte minden negatív hatás, ami a taxis szakmát érte, a rendszerváltáshoz kötődik. Ez azonban nem azt jelenti, hogy visszairnánk az előző korszakot. Vagy bizonyos szempontokból mégis...?)

A taxitarifák lassan kezdtek feljebb kúszni. 8-7-2-ről 8-8-3-ra, majd 10-10-3-ra, aztán már nem lehetett követni. Az igazán nagy pofont az a drasztikus üzemenyagár-emelés jelentette, aminek következménye lett a taxisblokádnak. Ennek nyomán ugyan meghátrált a hatalom, és átmenetileg maradt az alacsonyabb ár, ám néhány hónapon belül még a kifogásoltnál is magasabbra emelkedett.

A tarifák lassabban követték az áremelkedéseket, ám követték. Némely, ún. hiéna taxinál, elsősorban a fővárosban a csillagos éggig emelkedtek az árak, az utaspanaszok megszorodtak, a fővárosnak lépnie kellett. Hosszas egyeztetések után bevezették a maximált tarifát Budapesten. Még ez sem volt probléma (Bár az, hogy kilenc éve nem változott ez az ár, legalábbis kétségessé teszi az akkori számítások megalapozottságát. Vagy a mostaniakét...) A gond igazán ott kezdődött, amikor a taxitársaságok elkezdtek alacsonyabb árakkal magukhoz csábítani a megrendelőket. Rövid idő alatt rájöttek a taxitársaság-vezetők, hogy ez nem a legjobb út, azonban alighogy ennek tárgyalását egymás közt elkezdtek, máris kaptak a nyakukba egy sokmilliós versenyfelügyeleti bírságot kartellezés miatt. Megállapodni tehát nem lehet az árákról, sőt még az erről való megbeszélést is szankcionálni rendeli a törvény, tehát mindenki boldoguljon úgy, ahogy tud. Ezek után lehet szidni meg bírálni a csapatvezetőket, de gondoljunk végig, milyen ördögi körbe kerültek: hatékony működésük érdekében bizonyos számú fizető taxisra szükségük van. Ahhoz, hogy fizető létszámuk legyen, a náluk lé-

Egy golfklubban olvasható a következő kiírás:

- A hát egyenes, lábak enyhén hajlítva, mindkét talp a földön.
- Könnyű kézzel, laza csuklóval tartsa.
- A fej lefelé néz.
- Gyorsan hátracsapni tilos.
- Igyekezzon nem eltalálni senkit.
- Ha túl hosszúra sikerülne, figyelmeztesse az elől állókat.
- Ne álljon közvetlenül senki elé.
- Maradjon csendben, ne zavarjon másokat a koncentrációban.
- Ne lóbálja feleslegesen mások orra előtt.
- És ha végzett, öblítse le a piszoárt, és menjen vissza golfolni...

vő taxisoknak megfelelő mennyiségű fuvarra kell biztosítaniuk. Ahhoz, hogy legyen utas, alacsonyan kell tartani a tarifát, sőt a versenytársak árai alá kell menni. Ha viszont túl alacsony a tarifa, a taxis elvándorol más csapatokhoz. Mindenkit kielégítő jó megoldás ma már nem létezik, ez a piac is rendkívül érzékeny lett. Lehet egy csapat a legjobb, legkiválóbb, ha árait nem tudja csökkenteni, elfognak a megrendelők. Mi rontottuk el? Igen! Mégpedig az első olyan akciónál, amikor a taxitársaság az áraival kezdett versenyezni. Az alacsony tarifát ugyanis nem ő szenvedte el, hanem a hozzá csatlakozó taxis...

Droszthelyzet

Mit akarhatunk a droszttal, hiszen az nem rajtunk múlik! – mondhatná bárki. Mi csak fizetünk érte és elvisejük, hogy tulajdonképpen nem is használhatjuk. A probléma eredete itt is a régmúlt kódéba vész.

Hajdanán a Főtaxi egyeduralgoló volt Budapestben. A vidéki városokban is megvoltak a helyi állami vagy szövetkezeti társaságok. Aztán jött a Volántaxi a hetvenes évek közepén, és URH-val dolgozva kinyilvánította, hogy nincs szüksége taxiállomásokra. Egy darabig nem is volt, hiszen „filmgyáraztunk”, céges fuvarokat vittünk (a Főtaxi abban az időben még szinte kizárólag a magánmegrendelők-

ből élt). Aztán csak meg kellett állni valahol, célszerűen – némi enyhe torzsalkodással körítve – a Főtaxi drosztok előtt, vagy mögött. (Az „enyhe torzsalkodás” kifejezésen itt még nem baseballütőt vagy szamurájkardot kell érteni, hanem némi szolid anyázást...) Később egy megegyezés kapcsán már a Volántaxi is jogosan állt a drosztokon, ám megszületett a magántaxi. Szintén helyet igényelt az állomásokon. Volt annak idején az akkori KIOSZ-nak egy erőtlen próbálkozása a magántaxi drosztokkal, ám az ötlet szinte születése pillanatában meghalt – az utasok az évtizedek óta bejártatott taxidrosztokat keresték. Így aztán kényszerűen mindenki bezsúfolódott a drosztokra (a tarifák itt még helyel-közzel azonosak voltak), a Főtaxi meg fizette a drosztok díját. Míg meg nem unta. Itt néhány év ex-lex állapot következett, drosztok voltak is, meg nem is, nem kezelte azokat senki, és nem is fizetett érte. A jobb helyeket (pályaudvarok, csomópontok, repülőtér stb.) néhány „innen dolgozunk” taxis egészen egyszerűen kisajátította. Nem engedtek be senki mást, csak a brancsba tartozó cimborákat, a próbálkozó taxisokat először szép szóval (?), később erőszakkal „eltanácsolták”. Itt hibáztuk el. Az első ilyen elzavarásból kellett volna országos botrányt csapni bírósági perrel, sajtóval, széles nyilvánossággal. Ma már senkit sem érdekel, hogy a századik drosztról elzavarták az ezredik taxit. Az időközben megszületett fővárosi drosztrendelet az alapproblémán nem változtatott: a frekvenciát drosztokra ma sem állhat be akármilyen „mezei” személyfuvarozó. De fizetnie azokért is kell...

Bizalom csökkenése

Valaha a taxisbrifkó kellő tiszteletet keltett azokon a helyeken, ahol a vendég pénzére ácsingóztak. A taxinak volt pénze. Sok pénze volt. Többet keresett, mint egy akadémikus. Ezért aztán az akadémikus nem járt éjszakai szórakozóhelyekre, a taxis pedig zártkörű rendezvényen ünnepelte születésnapját a Pipacs bárban, ahol csak ő volt, meg a cimborái, és néhány éjjeli pillangó (ez komoly, ott voltam!) Ma a taxis az éjszakai bárba még a belépőt sem tudná kifizetni...

Persze ez koránsem volt normális állapot. Az idők során aztán a taxis szakma nagyjából a helyére került, vagyis egy lett a szolgáltatások közül, a taxis fizetése is a helyére került, valahová a minimálbér és az átlagfizetés közé. Nem volna ez baj, hiszen a tisztességes szolgáltatót mindenhol megbecsülik. A taxis társadalomban azonban hamarosan megjelentek a tisztességesnek még a legjobb szándékkal sem nevezhető alakok, az utast átverő, kifosztó, napi egy fuvarból megélni akaró, a köznyelvben „hiénának” nevezett alakok. Mivel pedig a taxis az utcán mindig szem előtt van, a visszaéléseknek is azonnal nagy sajtója lett. Gondoljunk csak a kereskedelmi tévékben időről időre újra elővett rejtett kamerás utazásokra, és az ebből készült műsorokra. A sajtó nem írhat arról, hogy hateze-

rőtszáz taxis tisztességesen szállítja naponta az utasait. Arról azonban írhat, és ír is, ha egy taxis átverte, megkárosította az utasát. Na ebből aztán rögtön kész is a közvélemény általánosítása: a taxis becsap. Sajnos sem a múltban nem tudtuk, sem ma nem tudjuk kivetni magunkból a nem közénk valókat, így aztán kényszerűen el kell viselnünk az általános negatív véleményeket. Igen, ezek is mi vagyunk...

Rádiózás

Ma már a taxitársaságok mindegyike a legkorszerűbb híradástechnikai rendszerekkel dolgozik, az URH-k, az átjátszók, a diszpécserközpontok mind nyugati színvonalúak. A rádiókat szigorú műszaki előírások betartásával lehet üzemeltetni, teljesítménybeli különbségek nem lehetnek. A fuvarok felvételére tehát a társasághoz tartozó minden taxis azonos eséllyel pályázhat (mint ahogy azonos tagdíjat is fizet a csapaton belül). Miért van akkor az, hogy némelyek több címet tudnak felvenni, sokkal többet, mint kollégájuk. Igen, állhatnak jobb helyen, a „tutiban”. Igen, ismerhetik jobban a várost, gyors reflexeikkel azonnal nyomhatnak a kétperces címekre, és igen, lehet a készülékük és antennájuk is – az előírásokon belül – tökéletesen behangolt. De ez nem magyarázza teljesen a dolgot. Ellenőrzéseknél időnként kiderül, hogy a rádió az engedélyezett teljesítmény felett ad (CB-s korszakban ezt „batyunak” hívtuk), így szereve jogtalan előnyt használójának. Ez az előny azonban a kollégákkal, sorstársakkal szemben bizony, akárhogy is szépítsük, lopásnak számít. A közelmúltban volt olyan eset is, amikor a taxis egy szabályos átjátszóállomást telepített lakásába, amelynek antennája – „látva” a hivatalos céges átjátszót – feltétlen előnyt biztosított számára. Úgy bukott le, hogy kikapcsolták egy pillanatra a hivatalos átjátszót, amitől az egész rendszer megnémult, ám az ő kódja érdekes módon így is átment... Ne szépítsük: etikátlan és undorító dolog a saját kollégáinkat letiporva jutni több megrendeléshez – nem véletlenül jár a legtöbb komoly társaságnál azonnali kizárás az ilyenért. Elrontottuk, bár igyekszünk kordában tartani, legújabbban műszaki megoldásokkal, szűrőkkel korlátozni az ilyen tevékenységet.

Tisztelt Szerkesztőség!

Az árákról is szóltatok a legutóbbi számban. Ami most a városban megy, az egyszerűen nevetséges. Olyanoknak tolnak a zsebébe pénzt, akik ezt nem is kérték, vagy nem szorulnak rá. Gondoljátok, hallgatnak majd az árakat csökkentő okosok a taxisokra? Nem. A mi véleményünk általában nem számít, csak hivatkozni szeretnek ránk. Ezért ezzel nem is foglalkozom. Levelet is másért írok. Én csak a zónásoknak szeretnék jó néhányunk nevében üzenni ezúton is. Bár az is igaz, hogy ezt személyesen már elmondtam sokuknak. Panaszkodtatok, hogy nem engedünk be magunk elé a közlekedésben. Ez bizony így van. Csak nem azért, amiért gondoljátok. Nekem és ismerőseimnek nincs veletek bajom. Ti ugyanúgy taxisok vagytok a szememben, mint mi. Nem irigykedem, nem gyűlölök. De azt nem vagyok hajlandó minden külföldi utasomnak elmagyarázni, hogy a hátsó matricákon látható 3600 Ft-tól nem azt jelenti, hogy annyiért viszitek minden utasotokat. Nehéz velük megértetni, hogy a től-ig mit jelent. Ők csak azt látják, hogy a Zóna 3600-ért viszi az utasokat. Bezzeg mi, többiek. Na, sokunknak ebből van elege, és ha tehetjük, titeket a jövőben sem engedünk magunk elé.

Ha leveletem közlítek, nevemet és címemet ne tegyétek alá.

Tisztelettel:

CS. K.

Három asszony, akiknek pap lett a fiúk, beszélgetnek, hogy melyikük gyermeke vitte többre.

– **Az én fiam nagy ember, esperes lett, amikor meglátják az emberek, azt mondják neki: „Kegyelmes Uram!”**

– **Az én fiam is nagy ember, püspök lett, amikor meglátják az emberek, azt mondják neki: „Méltóságos Uram!”**

– **Az én fiam maradt plébános, viszont két méter húsz centi magas, 180 kiló, ezért amikor meglátják az emberek, összecsapják a kezüket és azt mondják: „Atyaúristen!”**

Létszám

A végére hagytam a legfontosabbat. Minden mai problémánk, minden bajunk visszavezethető arra, hogy túl sokan vagyunk. Gyakorlatilag a nyolcvanas évek vége óta a taxisok száma meghaladja a fizetőképes keresletet. Ezért aztán görcsölünk, aggódunk, egyre hosszabb ideig vagyunk kint naponta és egyre kevesebb szabadnapot veszünk ki. Megszűnt az egymás iránti kollegialitás, már nem társak vagyunk, hanem ellenségek. Az utcán élethálharc folyik, azok a klasszikus etikai szabályok, amelyhez évtizedeken keresztül tartottuk magunkat – például hogy szabadjelzéssel nem előzünk meg szintén szabad taxit – már csak gúnyos mosolyt csalnak ki némelyekből. Már nincs előzékenység, segítőkészség, ritka a kollégák közötti barátság. Felől a mindennapos kenyér-

harc, az aggodás, a félelem a jövőtől. Dolgoznék én bármennyit, csak munka lenne! – sóhajtunk fel a droszton órák óta állva. Sokan vagyunk.

Az egykori Taxis Kamarának volt egy jó kezdeményezése sok-sok évvel ezelőtt. Létszámkorlátozás bevezetésére tett javaslatot Budapest tekintetében a Fővárosi Közgyűlésnek. Az alapos előkészítő munka és a kidolgozott javaslat megtette a hatását: a Közgyűlés rendeletileg korlátozta a fővárosban működő taxik számát 7000 db taxigépkocsiban. Ma soknak tűnik ez a szám, de akkoriban több mint tízezer taxi próbált utast találni magának Budapest utcáin. A taxiengedélyek kiadását befagyasztották, a létszám – ugyan csak „kihalásos alapon”, de – elkezdett csökkenni. Tette ezt mindaddig, míg egy magát „érdekképviselőnek” kinevezett néhány fős egyesület az Alkotmánybírósághoz fordult – ter-

mészetesen a taxisok nevében – az újonnan piacra lépők egzisztenciáját féltve. Az Alkotmánybíróság sürgősséggel tárgyalta az esetet, és alkotmányellenesnek találta, ezért elrendelte a létszámkorlátozás illetlen módjának visszavonását. Azóta vissza-visszatérő momentum minden újabb hasonló kezdeményezésnél, hogy a létszámkorlátozás alkotmányellenes, ezért fontos megjegyezni, hogy a bírák csak a korlátozás módját találták az alaptörvénnyel ellentétesnek. Senki nem mondta, hogy nem lehet létszámot korlátozni, csak azt, hogy ilyen módon „hasraütéses” alapon nem lehet. Az indok, és a részletes számítás hiányzott tehát ahhoz, hogy a korlátozás megmaradhasson. De az eset kiválóan példázta, hogy egy jó kezdeményezést pusztán szakmai irigységből hogyan tud tönkretenni egy magát „érdekképviselőnek” kinevező taxis és néhány rajongója. **-oli-**

Túlszámlázások, taxishiének, bővli szuvenírek

MEGTÉVESZTÉSEK FŐVÁROSA, PRÁGA

Kéthónapos idegenforgalmi akciót indított a hazai fogyasztóvédelem, melynek során vendéglátóhelyeket, fesztiválokat, strandokat és a taxisokat is ellenőrzi a hazai hatóság. A nemzetközi híriügynökségek tudósításait figyelve kítűnik, a turisták átverése nem sajátos magyar „sport”.

Az országimázt rendkívüli módon befolyásolják a külföldiek tapasztalatai. Akik jó véleménnyel, pozitív élményekkel gazdagon, bosszúságtól mentesen távoznak hazánkból, azok Magyarország jó hírét keltik. S mint tudjuk, a legjobb reklám a szájhagyomány útján terjedő, elégedettségről szóló beszámoló. Ehhez pedig pozitív élmények kellenek, amelyeket a vendéglátó és szálláshelyek, valamint a taxisok erősíthetnek. Tóth Gábor – Budapest rendőr-

főkapitánya – legutóbb egy sajtótájékoztatón bejelentette: a BRFK külön figyelmet fordít Budapest Belvárosára, illetve a turisták által látogatott idegenforgalmi helyszínekre. Többnyelvű tájékoztatót készítettek, amelyen a hazánkba érkező külföldiek figyelmét alapvető vagyoni védelmi tanácsokra hívják föl, illetve az olykor mégis bekövetkező nem kívánt jelenségekre. Világnyelveket beszélő közép- és főiskolás, egyetemista diákokkal megerősített jár-

őrök cirkálnak a főváros nevezetességeinek közelében, akik a hozzájuk forduló külföldiek tájékoztatásában és felvilágosításában vesznek részt. Mint azt Budapest főrendőrtől megtudtuk, az elmúlt évben 15-20 olyan feljelentés érkezett a BRFK-ra, amely túlszámlázásokhoz, vagy az ehhez kapcsolható bűncselekményhez köthető. Néhány vendéglátóhelyen többször is jártak a rend őrei, ám a helyzetükkel visszaélő üzemeltetőkkel szemben a rendőrhatalomnak nincs szankcionálási lehetősége. Így fordulhat elő, hogy időrlidőre jelentős költségtérítés fedezhető föl az árlap és a végszámla között.

Wittich Tamás, a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság/NFH/ főigazgatója bejelentette: az NFH bemutató jelleggel pár nap alatt az ország 20 helyszínén tart ellenőrzést, amelyet az elkövetkezendő két hónapban folyamatosan fenntart. Ezek kiterjednek a vendéglátóhelyekre, ahol próbavásárlással ellenőrzik az ételek, italok, mennyiségét, a számlák tartalmát, összegét, és azt is, hogy a felszolgálódiját miként kell fizetni. A taxisokat is bevonják a kontrollba, náluk a taxaméterek hitelességét, valamint a nyugta- és számlaadás helyességét veszik górcső alá.

Érdekesképpén a napszemüvegeket is szűrőpróbaszerűen bevizsgálják, mert

az európai minőséget tanúsító CE-jel szinte valamennyi terméken megtalálható, ám a szabványszámok valahogy rendre lemaradnak róluk. Az NFH laborjában eddig megvizsgált 20 napszemüvegből kettő átengedte a káros UV-sugarakat annak ellenére, hogy nem így reklámozták azokat.

A taxisokat az egész világon megkülönböztetett figyelem kíséri. Az Amerikai Egyesült Államokban rendszeresen tesztelik a szolgáltatatókat. Évtizedeken keresztül a legtöbb gondot a miami taxisok okozták, akik között rengeteg a nyelvet is nehézkesen beszélő vendégmunkás, akik alapos helyismerettel is csak ritkán bírnak, ráadásul káromkodnak és agresszívak is. Nos, idén nem kis meglepetésre lecsúsztak a hetedik helyre. A közlekedési morálról és hangulatról készült 25 nagyvárosra kiterjedő felmérés eredménye szerint a New York-i személyfuvarozók miami társaiknál is vesztettebbül dudálnak, dühöngenek, tolakodnak, mutogatnak és bemutatnak, hogy az obszcén kifejezésekről ne is szóljunk. Második helyre Dallas került, míg a bronzérem ezúttal Detroité. A felmérés publikálása azonban csak akkor teljes, ha a pozitív eredményekről is beszámolunk. A felmérés szerint a legudvariasabb és előzékenyebb taxisok Baltimore,

Folytatás a 9. oldalon

Egy részeg hever a földön, szanaszét van szakadva a ruhája, tiszta vér, kék-zöld. Arra megy egy járókelő:

– Úristen! Maga meg hogy néz ki? Jöjjön, hazakísérem!
– Nehogy má’! Onnan jövök! – mondja a részeg.

* * *

A beteg kérdi az orvosát:

– Doktor úr, annak a gyögyszernek amit felírt, van valami rossz mellékhatása?

– Igen, ismét munkaképes lesz.

* * *

A motoros megáll a pusztában egy pirinyó kis falunál.

Kérdezi a benzinkutast:

– Hogy hívják ezt a falut?

– Az attól függ, hogy kik hogy hívják. Azok, akik egy percre megállnak a költői képségsű kilátás miatt e csodálatos vidéki tájban gyönyörködni, – vagy azok, akiknek az egész nyomorult életüket ebben az átkozott, molyette koszfészekben kell leélniük?

Folytatás a 6. oldalról

Sacramento és Pittsburgh fuvarozói.

Nem csupán a tengerentúlról kaptunk híreket taxisorokról, szűkebb környezetünkben is akadnak, akik sportot űznek a turisták lenyúlásából, átveréséből. Az UNESCO világörökségi listáján szereplő Prága kiemelt helyen szerepel ezek között. Ki gondolná, hogy a történelmi fővárosban, a kiváló sörök élvezete és idegenforgalmi nevezetességek csodálata között, igen csak résen kell lennünk ahhoz, hogy ne a pénztárcánk bánja felületességünket. Az talán csak a legcsekélyebb diszkriminációk közé sorolható, hogy az idegen nyelvű étel- és itallapok ára mást tartalmaz, mint a hazai.

No, de mi maradjunk előbb a taxisok trükkjeinél. Az Óváros téren üzemelő hiénák akár 100 koronát is elkérnek a gyanútlan utastól a szokásos kilométerenként 28 koronás tarifa helyett. S hogy a magát rendkívül körültekintőnek tartó vendéget is könnyedén cserkészzék be, az autóikat AAA-jelzéssel látják el, ami a megbízható taxivállalatra utaló jelzés.

Nem jelent vigaszt, hogy Prágában az átverés szinte intézményesített formáival szembeülhet a látogató. Létezik a kétes nevezetességek között az úgynevezett U Fleku söröző, ahol közepes minőségű étel, túl drága sör, valamint „mesterséges hangulat” jár az oda betérőknek. Egyfajta átverés a panoptikum-

ként meghirdetett hely is, ahol a prágai születésű Franz Kafka szélesen mosolyogva áll az első kommunista államfő, Klement Gottwald mellett, míg pár méterrel távolabb a híres cseh pop-énekes, Karel Gott viaszmasa Sztálinnal „kvaterkázik”.

A Városházától és annak órájától, Prága egyik legszebb nevezetességétől csupán néhány méterre található a Sex Machines Museum, csillagászati 250 koronás belépődíjjal. A tájékoztató felhívja a figyelmet az egyik legkiemeltebb idegenforgalmi látványosságra, a híres „királyi útra”, amelyen a cseh királyok koronázási menete haladt valaha az Óvárosból, a Hradcsinban lévő Szent Vitus Székesegyházba. A középkori utcák tömve vannak igénytelen és giccses szuvenireket árusító üzletekkel, ahol akár az orosz Matryoska-babák is beszerezhetők, amiknek semmi közük a cseh fővároshoz.

Észak után ugorjunk délebb-

re. Olaszországban a közel-múltban egy japán házaspárnak kerekedett el a szeme, amikor a római Gelato Il Passetto étteremben a tenger gyümölcseinek elfogyasztása után kézhez kapták a számlát. A két főre szóló menü ugyanis 980 dollárba került, ami kb. 192 ezer forintnak felelt meg. Ráadásul mindezt azzal indokolták a vendéglátók, miszerint a 810 dolláros menühöz (158 ezer forint) a fennmaradó 170 dollárt – vagyis 34 ezer forintot – azért kellett megfizetniük, mert tésztát és bort is szolgáltak fel a menühöz, valamint azt is felárként értékelték, hogy a vendéglátóhely a Piazza Navona tér közelében fekszik. A házaspár fizetett, majd taxiba ült, és meg sem állt rendőrségig, ahol megtették feljelentésüket. A fuvarozó megúsza a hatósági eljárást, ő ugyanis megérte miért is sietnek a külföldiek a hivatalba, mindent szabályszerűen végzett. A ható-

ság megjelent a vendéglőben, ám nem a túlszámlázás miatt zárták be a 149 éves étteremet, hanem azért, mert néhány higiéniai előírásnak nem felelt meg.

Az étterem tulajdonosa váltig állítja, jogos volt a japánokra kirótt számla, hiszen a megrendelt 12 osztriga, két kiló homár, másfél kiló tengeri sügér, valamint a bor, továbbá a helyszínen készített fényképek és a borra való mind a számla részét képezték, ezért lett ekkora a végösszeg.

A japánok azóta bizonyára hazatértek és egy életre megfogadták: Rómában többet nem fognak tenger gyümölcseit kérni egyik vendéglőben sem.

Nálunk még javában tart a nyár, így az ellenőrzések is. Abban csak bizakodhatunk, hogy az idény elteltével a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság értekezéseken nem a taxisok visszaéléseitől lesz hangos a média. **k.z.t.**

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Budapesten dolgozom, az átlagosnál jobb, szebb és nagyobb autóm van. Az extrák tekintetében sem hétköznapi a jármű. Kérdésem, hogy van-e törvényi akadály annak hogy az alapidíjnál magasabb összeget számoljak fel megrendelés esetén?**

• Az ún. „kiállási díj” fogalma már lassan ködbe vész, pedig a rendelt taxiknál alapvetően alkalmazott díj volt évtizedeken keresztül. Ha visszamegyünk egészen a rádiózás előtti korba (fiatalabb versenyzők kedvéért: a taxiállomáson lévő vezetőkes telefont csörgette meg a diszpécser), teljesen egyértelmű volt, hogy aki a droszton felvett egy fuvart, az onnantól kezdve foglalt volt. Elindította tehát a taxiórát és ment a címre. A CB és URH rádiózás bevezetésével az alapelv nem változott: a taxis kapott egy címet rádión, „órát csapott” – ahogy régen mondtuk – és ment az utasért. A szabadjelzője már nem világíthatott, hiszen nem volt szabad, nem állhatott meg az integető utasoknak (bizony, ilyenek is voltak régen, nem is kevesen...). A címre való érkezéskor tehát már nem csak az alapidíjat mutatta a taxaméter, hanem annál magasabb összeget. Ezt nevezték annak idején kiállási díjnak. Hosszabb „rágurulások” esetére a diszpécser korlátozhatta a kiállási díjat; a nyolcvanas évek elején az azonnali rendelésre húsz forint, az előrendelésre harminc forint volt a taksa (mert egyébként az alapidíj 8 forint, a kilométerdíj 7 forint és a percdíj 2 forint volt ezekben a „boldog békeidőkben”).

A taxik számának szaporodásával és – ezzel párhuzamosan – a fuvarok számának csökkenésével – valahol a rendszerváltozás környékén – a taxitár-

ságok új fuvarszerzési technikák bevezetésével próbálkoztak. Ennek volt egyik eleme, hogy az állandó megrendelő vendéglátóhely vagy szálloda rendelésekor, mintegy kedvezményként, a személyzeti fuvaroknál nem alkalmaztak kiállási díjat, a taxi „üres órával” állt ki. Ha a vendég, vagy egy magánrendelő akarta megspórolni a kiállási díjat, akkor kénytelen volt elballagni a legközelebbi taxiállomásra, ahol alapidíjjal indulva utazhatott. Ma már látjuk, az üres kiállás bevezetésével kezdődött az a hibás üzletpolitika, ami a mai helyzethez vezetett, amikor is már minden fuvarra üresen megyünk, sőt, még várunk is néhány percet, mielőtt a taxiórát elindítanánk. Az utasok persze gyorsan megszokták ezt a kényelmes lehetőséget, hogy még a taxiállomásra sem kell elmenniük, ha olcsón akarnak utazni, ezért aztán egyre nőtt a rendelések száma, amiben fantáziát látva újabb és újabb taxitársaságok alakultak, kiszolgálódnó a növekvő igényeket, a taxiállomások meg lassan kihaltak. A turisztikailag frekvenciált drosztkok kivételével ma már szinte senki nem ül be taxiállomáson a taxiba.

E hosszú bevezető után egy rövid válasz a konkrét kérdésre: a Fővárosi Önkormányzat rendeleteileg maximálta a tarifákat, ennél magasabb összeget tehát a taxaméterben alkalmazni nem szabad. Annak azonban nincs akadály, hogy rendelés esetén a taxi kiállási díjat alkalmazzon a fuvar felvételének a helyétől a címre érkezésig. Amikor ugyanis rádión (vagy akár mobiltelefonon) felvett egy fuvart, kocsija attól a pillanattól már foglaltnak minősül. A rádió felvett fuvar és a címre érkezés között eltelt idő és a megtett út már a fuvar része! Ebből lehet kedvezményt adni, de nem kötelező.

Egy férfihez beállít a barátja, hadd maradjon ott néhány napig. Egy idő után a házigazda megkéri a barátját:

– Hozd le, légy szíves, a papucsomat az emeletről.

– A te házadban én hozzam le a papucsodat?

Kicsit csodálkozik, de végül rááll... Az emeleten találkozik a Ház bombázó asszonyával és a szintén bombázó huszoneves nagylányával. Megkérdezi az asszony:

– Mit keres itt fent?

– A férjed küldött, hogy dugjalak meg benneteket.

– Nem hiszem! – válaszol az asszony.

Mire a barát lekiabál:

– Hé, Joe! Mindkettőt?....

A Fótaxi Zrt. frissen kinevezett vezérigazgatójával, Hausz Gyulával készült júniusi riportunkban már tájékoztattuk olvasóinkat a cég stratégiai terveiről, az előkészítés alatt álló fejlesztési irányokról. Az eltelt rövid időszak annyi változást hozott a már elmondottakhoz képest, hogy a tervezett első ütem június végére meg is valósult.

A további sikeres működés biztosításának érdekében – saját erőforrásból – megtörtént 800 darab POS terminál beszerzése. Ezeket a Fótaxival szerződésben álló taxiskollégák egy komplex



Sikeresen lezárult a fejlesztések



Az általános tájékoztatást Dudás Zoltán és Lengyel Sándor egymást váltva tartották

oktatás keretében vették át a cég központjában. A bankkártya-elfogadó terminálok kezelésének oktatására szánt idő tervezésekor a szervezők úgy alakították ki a csoportos beosztásokat, hogy az adott napra tervezett programban – az éves gépkocsi szemlén kívül – jusson idő arra is, hogy a kollégák rövid tájékoztatást kapjanak a Fótaxi további stratégiai terveiről.

Egy oktatási napon 25 fős létszámmal 5 csoport jelent meg a Kerepesi úti köz-

1. POS-terminálok átvétele, a Franchise-szerződés vonatkozó mellékletének kitöltése, aláírása.

2. POS-terminál rendeltetési szerű kezelésének oktatása.

3. Bankkártya elfogadással kapcsolatos ismeretek elsajátítása.

4. Általános tájékoztatás

5. Gépkocsi-szemle

Már az első napon is meglepően jól működött a kialakított rendszer. Annak ellenére, hogy a szervezők egy kicsit tartottak a programok összeállításakor attól, hogy esetleg nem lesz mindenki számára egyértelmű, melyik csoportban, melyik helyszínen, milyen programban vesz részt. Felesleges volt ag-



Graffitik 1.

- A hülyeség nem pók, mégis behálózza a világot.
- Ez az élet nagy körforgása: az antilop füvet eszik, az oroszlán antilopot, az ember lelövi az oroszlánt, aztán kiteszi a fejét trófeaként a falra és közben füvet szív.
- Ha szemmel mindent el lehetne intézni, az utcákon csak halottak és terhes nők lennének.
- Vannak olyan zebrák, akik a rács mögé beállnak, hogy fehér lónak lássák őket.
- Annak ellenére, hogy az élet drága, még mindig elég népszerű.
- Vétkezni emberi dolog, de isteni érzés.
- A méhek nem olyan szorgalmasak mint hisszük, csak nem tudnak lassabban zümmögni.
- A mákos bab egy étel, ami úgy készül, hogy kettőt lapozunk a szakácskönyvből.
- Aki fél az alkoholmérgeztől, ne igyon mérgezett alkoholt.
- Plátói szerelem: lekvárosüveg kívülről nyalogatva.
- Az este, ahogy feküdtem az ágyamban és bámultam a csillagokat, arra gondoltam: hova a francba lett a tető?
- Lehet, hogy a Mennország szép hely, de a Pokolban több az ismerős.
- Legyél kedves a gyermekeidhez, mert ők választják ki neked a szociális otthonot!
- Az élet előttem áll és nem látok tőle semmit.
- A valóság azoknak való, akik nem bírják a kábítószert.

ban. A kollégák az aulában kapták meg az információkat arról, hogy az egyszerre 5 helyszínen tartott, maximum 1 órás időtartamra tervezett, különböző témájú programokon mikor, melyik helyszínen szükséges a megjelenésük.

Az 5 helyszínen bonyolított program a következőkből állt:



A bankszakember részletesen elmondta, mi az, amire a bankkártya-elfogadásnál figyelni kell



első üteme a Főtaxinál



A POS-terminál kezelését viszonylag gyorsan elsajátították a hallgatók

gódni, a taxisok bizonyították, hogy ezt az akadályt is könnyedén veszik. A jövőt illetően: hozzáállásuk, segítőkész együttműködésük abszolút bizakodásra ad okot. Minden flottul, szinte katonás rendben működött a 7 munkanapra tervezett, átlagosan 6 órás elfoglaltságot jelentő programokon.

A POS-terminálok átadását a forgalmazó cég munkatársai bonyolították a földszinti tárgyalóban. A kollégák szerződésének kiégésével kapcsolatos információk átadásában, értelmezésében, magyarázásában Révi Zoltán és Juhász György egységvezetők összeszokott párosa végtelen türelemmel segítette a zavartalan ügymenetet.

A program második órájában a POS-terminálok működését az eszközt forgalmazó cég munkatársa mutatta be a sorban érkező csoportoknak.

A harmadik részben – igen nagy odafigyelést

igénylő – előadáson a bankkártyák érvényességével, az esetleges visszélések kivédésével kapcsolatban tartotta meg tájékoztatóját a tranzakciókat bonyolító bank képviselője.

A negyedik órában a Főtaxi jelenlegi működéséről, jövőbeni terveiről, ezen belül a kollégák zsebében is érzékenyen érintő stratégiai tarifatervekről, fejlesztésekről kaptak tájékoztatást a csoportok. Az előadásokat Dudás Zoltán, a Főtaxi taxiüzletág-igazgatója, vagy Lengyel Sándor kereskedelmi vezető tartotta. Minden kolléga örömmel nyugtázta, hogy a cégvezetés konkrét tervekkel állt elő. A hallgatóság megnyugodva vette tudomásul, hogy a zsebükkkel való büvéskedés – azaz mindenkinél olcsóbb tarifák meghirdetése – helyett, inkább a minőségi szolgáltatás nyújtására, a belső rend megszigorítására és következetes betartására helyezi a vezetőség a hangsúlyt. Legkésőbb a közelgő 100 éves

születésnapra a Főtaxi Zrt. tulajdonosi köre a cégvezetés számára konkrét célként tűzte ki a piacvezető pozíció visszaszerzését. A cél megvalósítása kizárólag közös munkával érhető el, ezért a cégvezetés számít minden kolléga segítségére. Meggyőződésünk szerint ugyanis a korrekt tarifaalkalmazás, az udvarias, kulturált taxiszolgáltatás az egyedüli, hosszú távon is érvényes és tartós sikereket biztosító működés záloga. A Főtaxi közel 100 éves működése olyan ismertséget és stabil alapot jelent, amire biztos jövő építhető.

Az előadáson rövid tájékoztató hangzott el a még ez évben bevezetésre ke-

rülő fejlesztések további ütemezéséről, így a félcsendes címkiadás és a csekkes fuvarokat korszerűsítő chipkártyás fizetési mód bevezetéséről.

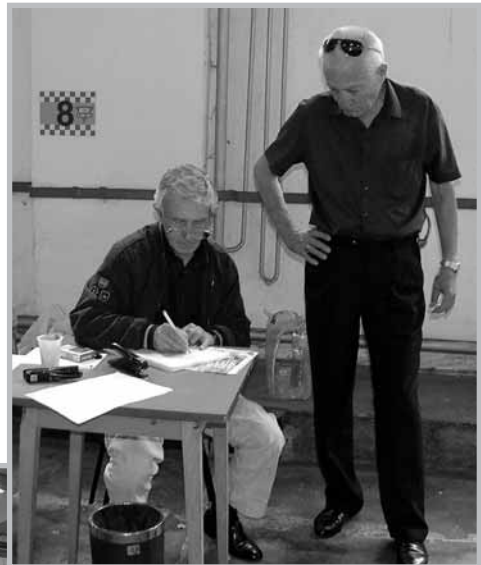
A napi program ötödik része – az éves gépkocsiszemle – az évek óta megszokott gördülékeny módon zajlott, kö-

szönhetően az Etikai Bizottság rutinos tagjainak és a taxiellenőrök hatékony segítségének.

A hétnapos intenzív program bizonyította: szükséges és fontos, hogy az egy csapatba tartozó kollégák és vezetők a lehetőségeikhez mérten tudjanak időt szakítani egymásra. A felmerült problémák, gondok megbeszélésére, az információcserére, a tájékoztatásra időt kell szakítani. Így elkerülhetők a félreértések, csúsztatások, megalapozatlan híresztelések. Ezért a jövőben a vezetőség a taxiszolgáltatást, a napi munkavégzést érintő nagyobb horderejű döntések meghozatala előtt úgynevezett nyílt napokat szervez, ahol számít a munkájukat szerető és tisztességgel végző taxikollégák őszinte véleményére.

A Főtaxi vezetősége ezúton is szeretné kifejezni köszönetét valamennyi munkatársának a programokon tanúsított fegyelmzett és segítőkész hozzáállásért.

Lengyel Sándor



Ami évente ismétlődik: a gépkocsiszemle. Ez idén is a megszokott helyen és körülmények között zajlott

2009. július 13-tól

Változott a gépjárművek műszaki megvizsgálásának rendszere

A KÖKIR (Közüti Közlekedési Információs Rendszer) bevezetésével megszűnik a vizsgabiztosok mérlegelési jogköre – tudtuk meg a Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban NKH) tájékoztatóján. A változás következtében a továbbiakban nem szükséges, hogy kizárólag döntési jogkörrel rendelkező köztisztviselők végezzék a vizsgabiztos tevékenységet. Vagyis a változás megszünteti a vizsgabiztosok mérlegelési jogosultságát, a vizsgálatban a vizsgabiztos ezután közreműködőként és nem hatósági személyként jár el. Az új program használata során a tényeket kell rögzíteni a rendszerben, a tények alapján a „gép” dönt, és nem az ember. Ezáltal radikálisan csökken a járművizsgáztatásban a visszaélés lehetősége, a rendszer zárttá válik.

A jelenlegi vizsgabiztosok és tanúsítványadók a KÖKIR indulásáig különbözőzeti vizsgát tettek a program ismeretéből (melyre e-learning képzés keretén

lehetőségét, illetve hatékonyabban segíti azok kiszűrését. Az online, realtime rendszer segítségével az is követhető, milyen járművek vizsgáznak éppen az adott vizsgálóállomáson. Az ügyfelek és meghatalmazottak személyi azonosságának ellenőr-



Sűrűsödnek a közúti ellenőrzések



A tájékoztató után a Főtaxitól tudtuk meg, hogy az új KÖKIR-rendszer csak a taxióra-hitelesítés lejártaig ad műszaki érvényességet. Erről az előadók elfelejtettek beszélni...

Az újdonságok között kizárólag a taxikat érintő változások is lesznek. A NKH fővárosi kirendeltsége műszaki osztályának tájékoztatása szerint július 13. után az éves műszaki vizsga érvényessége csak a taxaméter-hitelesítés érvényességéig tarthat. A taxamétereket az O/MH előírásai szerint kétfévente kell hitelesíteni. Az új vizsgáztatási rendszer egyik következménye tehát az lesz, hogy közvetlenül a műszaki vizsga időpontja előtt érdemes a taxamétereket hitelesíteni, hogy a két időpont legalább nagyjából egybeessen. Megjegyzem, hogy amennyiben a hitelesítést nem sikerül éppen a vizsga napjára időzíteni – mégpedig a vizsgaidőpont elé – akkor minden második évben az éves műszaki vizsga érvényességi időtartama már nem egy év lesz, hanem néhány nappal, esetleg héttel kevesebb...

belül készültek fel). Ezt követően a tanúsítványadók számára egy évet biztosít az NKH közlekedési Hatóság a vizsgabiztos alaptanfolyam elvégzésére. A folyamat következményeként megszűnik az a szűk keresztmetszet, amit a vizsgabiztosok létszáma jelentett eddig a folyamatban. A felszabaduló – az NKH állományaiban lévő – vizsgabiztos állomány a bővülő közúti helyszíni ellenőrzési feladatokhoz biztosít jól képzett, szakértő humán erőforrást.

Az informatikai rendszer kialakítása zárt, így ez tovább csökkenti a visszaélések

zése és a közigazgatási eljárás minden mozzanatának tárolása alkalmas arra, hogy visszaszorítsa a szürkegazdaságban tevékenykedő – műszaki vizsga ügyintéztést vállaló – közvetítők tevékenységét.

Legalábbis a Nemzeti Közlekedési Hatóság célja az új KÖKIR rendszer bevezetésével ez volt. Ahogy a vak is mondja: meglátjuk...

Mobil ellenőrző pont, ami az országban bárhol felbukkanhat



Az anyuka kérdezi a fiát:
– Jössz a játszótérre?
– Nem, segíték apunak a leckémben.

– Nem vagyok teljesen biztos – mond-

ja az orvos a betegnek –, csak feltételesen panaszainak az okát. Valószínűleg az alkohol a hibás.

A páciens megértően elvigyorodik.

– Semmi baj, dokikám. Ez velem is előfordul. Majd eljövök újra, ha józan lesz.

KITEKINTÉS



Néhány gondolat és fotó a ciprusi taxizásról. Általában nagy autókcal dolgoznak, szeretik a 6 ajtós Merciket,

melyek 8 személyesek. Használják több évtizedes 123-ast, majd az újabbakat is. Van 124, 210, sőt több 211-es is, általában fehér színben. Az induló – átszámítva – ezer Ft., és kilométere az itthoni 240-nek megfelelő euró. Ez csak a napali tarifa. A gázolaj literje 0,62 euró (kb. 180 Ft.) no és az állam nem terheli őket túl sok adóval. Van évente mintegy 3 millió turista Cipruson, valamiből csak összejönnek az utasok, nem is idegesek, nagyon nyugodt a munkatempójuk. Csoda, hogy az ember (egy kicsit) irigykedik?

Soós István

Hamarosan az összes Tesco állomás Shell márkanév alatt működik tovább



soknak versenyképes áron. A termékek és szolgáltatások szélesebb kínálata érhető el ezentúl, köztük a V-Power üzemanyagok, valamint a Shell hálózatról jól ismert ingyenes előtető alatti szolgáltatások: tankolásnál történő kiszolgálás, szélvédőmosás, keréknyomás és a folyadékszintek ellenőrzése. A cég piacvezető SMART hűségprogramja is elérhető lesz a bérbe vett töltőállomásokon.



Július második hetétől mind az 51 korábbi Tesco benzinkút Shell márkanéven működik tovább. A Tesco-Global Áruházak Zrt. és a Shell Hungary Zrt. által megkötött megállapodás értelmében a Shell 15 évre bérebe veszi a Tesco 51 magyarországi benzinkútját. A Shell a töltőállomások és ezzel a shopok üzemeltetését is átveszi. A megállapodást jóváhagyta a Gazdasági Versenyhivatal. „Azok az autósok, akik az átalakított töltőállomásokra térnek be, kiváló minőségű Shell üzemanyagokat találnak majd, ráadásul a Tesco kutakon megszokott alacsony árakon”, mondta el Erényi Balázs, a Shell Hungary Zrt. Igazgatóságának elnöke. Mind az 51 átmárkázott benzinkút kiváló minőségű Shell üzemanyagokat kínál az autó-

MI ÚJSÁG? HOGY VAGY?

Az elmúlt hetekben a címbe szereplő körkérdest intéztük kollégáinkhoz. Legnagyobb megdöbbenésünkre szinte ugyanazokat a válaszokat kaptuk. Vagyis, padlón van a taxizás, a szakma! Nem vigasztal senkit, hogy a kereskedelem, a szolgáltatás többi résztvevője is a túlélésért harcol.

Egy ismerősöm a VII. kerületi Rákóczi úton egy Öltönyházban dolgozik. Beszélgetésünk előtti napon összesen 17 ezer forint bevételt csináltak. Nem ő egyedül, hanem az egész áruház. A minimálbérrel felül, a bevétel utáni haszonból részesülnek. Ennek 1 százaléka az övék. Tisztán. Ezen a munkanapon így 170 forintot osztottak. Öten...

Másik ismerősöm egy budai bevásárlóközpontban bérel egy butikot. Nemrégiben volt olyan napja, hogy egyetlen érdeklődő sem volt a boltjában. Nem vevő, hanem érdeklődő! Egész nap egyetlen ember sem volt a „dolgozójában”.

Szóval másoknak is vannak gondjaik! De most hallgassuk a kollégákat.

Nincs fuvar! (Egy társaságbeli a VIII. kerületből)

Sajnos nagyon lecsökkent a fuvarszám, hiába lettünk „olcsójánosok”. Az lenne a jó, ha sok kicsi, rövid fuvar lenne, ha pörög-nénk. A hosszú fuvar ezzel a tarifával szinte ráfizetés. De se rövid fuvar, se hosszú. Bölcs vezetőink naponta ötezer forintot vesznek ki a zsebemből. Hogyan számolnak el a lelkiismeretükkel, ha van nekik egyáltalán ilyen?

Teljes a csőd! (Mezítlábás kolléga Zugló egyik közlekedési csomópontjából)

Nézz körül a téren! Mi itt négy helyről, tízen dolgozunk. Most kilenc óra van, és ma még egyetlen kocsit sem vittek el. Az én autóm már ki van fizetve, de mit csinálnak a lízingserek? Nincs az embereknek pénzüik, nem taxiznak. Van olyan nap, hogy egyetlen fuvar nélkül megyek haza. Szerintem nagyon sokan becsődölnek hamarosan.

Minden a szerencsén múlik! (Egy „menő” társaságbeli a Rózsadombról)

Nem az a baj, hogy nincs pénzüik az embereknek, hanem, nagyon rapszodikus lett a bevétel. Sok múlik a szerencsén, milyen fuvarot fogunk ki. Egyik nap megvan a pén-

zem, nem panaszkodom, de a másik nap lehet, hogy rettenetes lesz. Viszont a kiadásom mindennap ugyanannyi. A számlát minden nap után fizetni kell. Itt állok a taxiállomáson és két óra után lekérnek a 300 méterre levő címre, ahonnan a mamika meg visszajön ugyanide... Ha ebből van kettő, akkor az a napom már elment, a tervezett bevételt már nem tudom hozni. Nagyon jelentős lett a Szerencse-faktor.

Abbahagyom! (Egy társaságbeli a Ferencvárosból)

Ez így nem mehet tovább. Mindennap sajkozok a számlákkal, hogy melyiket fizessem be. És egyre több marad befizetetlen. A növekvő adósságot meg görgetem magam előtt. A hajnali órákban már most is ráülök egy kisteherautóra, és pékarukat teríték, feketén. De ez nem egész napos munka, csak pénzkiegészítés. A feleségemnek van egy butikja, ott fogok besegíteni. A taxizást abba hagyom.

Természetesen nem átfogó közvéleménykutatást végeztem. Csak néhány kollégát kérdeztem, de azt hiszem, a többiek is hasonló módon vélekednek. Szívszorogató mondatok a szakma állapotáról. Csak az a biztos, hogy nagyon nagy a baj...

-J.P.-

Erről írt a Taxisok Világa 1999 júliusában 10 éve történt

Taxik működési költségei Európában

Fenti címmel jelent meg egy költségelemző írás a Taxisok Világa 1999. júliusi számában. Az adatok a Nemzetközi Közúti Szállítók Szövetsége (IRU) taxis szekciójában készült igen alapos tanulmányából származnak. A cikkből megtudhatjuk, hogy a legtöbb országban Mercedessel taxiznak, míg Franciaországban a Peugeot, Svédországban a Volvo, Nagy-Britanniában pedig a hagyományos Bentley a jellemző. A kihasználtságra utaló adatok közül érdekes, hogy például Svájcban és Luxemburgban a gépkocsikat az év 365 napján használják (nyilván több alkalmazottal). Ugyanitt a gépkocsikat (Mercedes, Ford Mondeo) 2-3 évenként cserélik. A napi üzemórák 8 és 24 óra között szóródnak. Napi nyolc órát a nálunk használatos szisztéma (egy autó – egy vállalkozó) szerint üzemelő országokban használnak, míg a 24 órás kihasználtság jellemzően az alkalmazottakat foglalkoztató vállalkozásoknál érvényes, ahol egy gépkocsin két-három alkalmazott dolgozik. (Arrafelé nem szóka, hogy a taxi egyben a család autója...)

A munkaeszközként használt gépkocsit a taxis a legtöbb országban komoly kedvezménnyel veheti meg, és ez a kedvezmény nem kampányszerű, hanem állandó. Valószínűleg a nyugat-európai kereskedők már tíz évvel ezelőtt is tisztában voltak vele, hogy a taxis egy olyan vállalkozó, akinek időről időre muszáj autót vennie. A jelenlegi gazdasági válság nyomán az autóeladások helyenként 70%-kal visszaestek. A taxis szakma azonban a szigorú követelmények miatt most is rendszeresen újítja fel gépparkját.

A gépkocsik taxikénti használatának időtartama 24 és 60 hónap között változik. Ennél, vagyis öt évnél hosszabb használat csak a briteknél, a kizárólag taxi céljára készült Bentley-nél jellemző. A futásteljesítmény országonként és városonként változó – nyilván az adott város mérete is meghatározó – 33 ezer és 100 ezer kilométer között van évente, az átlag az éves ötvenezer kilométer. A taxiutókat az összes vizsgált országban

évente kötelező műszaki vizsgára vinni, a vizsga díja hasonlóan a hazaihoz, az átlagosnál magasabb. Üzemanyagfajta tekintetében a dízelautók a jellemzőek, fogyasztási normaként 9-10 litert adtak meg. Itt vegyük figyelembe, hogy tíz évvel ezelőtti típusokról és kizárólag városi forgalomról beszélünk. A mai korszerűbb autók már nyilván kevesebbet „esznek”. Az üzemanyagok ára tíz éve Európában 0,7 – 0,9 euró körül mozgott, mindennél a gázolaj volt sokkal olcsóbb. A hazai előírásokhoz hasonlóan a taxisok a kötelező biztosításokon kívül kiegészítő biztosításra is kötelezettek, sőt egyes országokban a casco is alapvető előírás.

A járműbeszerzés finanszírozására minden vizsgált országban kedvező, csak erre a szakmára kidolgozott hitelfeltételek voltak érvényben, a kamat egyik helyen sem érte el az évi 10 százalékot.

Kamarai és Szövetségi állásfoglalás drosztügyben

A Fővárosi Közgyűlés taxiállomás-szabályozási tervezetének kapcsán a BKIK Taxis Tagozat és a Magyar Taxis Szövetség közös álláspontot foglalt el. E szerint:

A jelen tervezet nem tartják alkalmasnak a probléma teljes körű rendezésére.

A szabályozás fő indoka a létszám adott területen történő szabályozása. Ez a cél nem valósul meg a jelen rendeleti szabályozással.

A cél eléréséhez nem szükséges külön szervezet. A taxiállomások üzemeltetését a Kamarának kellene megoldania.

Az ellenőrzést az erre hivatott és erre jogosítványokkal is rendelkező szervezeteknek kell végeznie.

A közterület rendeltetésszerű használata a taxiállomások esetén is díjtalan kell hogy legyen.

Az engedélyezési eljárást a lehető legegyszerűbb adminisztrációval, a már meglévő szervezetek informatikai rendszerének igénybevételevel kell kialakítani, vállalkozóbarát módon.

Ma már tudjuk, hogy e fenti álláspontokból és javaslatokból mi valósult meg...

Egy motoros emelt hangon a kutasnak:

– Árulja már el nekem, hogy miért tartják zárva a vécét? Csak nem attól félnek hogy valaki kitakarítja?

Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal



VII. kerület, Klauzál tér

Még tavaly ősszel kértük, hogy újítsák fel az útburkolati jeleket, hiszen azok teljesen elkoptak. Megígérték, hogy ahogy az időjárás engedi, tavasszal újrafestik a jeleket. Az újrafestés megtörtént, köszönet a taxis kollégák nevében.

XI. Menyecske utca

A helyi lakók szerint vagy másfél éve elkezdtek a reklámtáblák kihelyezését a taxiállomás mellett. Azonban a kivitelezés abbamaradt, most csak a földből kiálló kábelek, a balesetveszélyes műtárgyak maradtak a helyszínen. Kérjük a munkálatok befejezését.

VI. kerület

Hónapok óta könyörgünk, hogy a „taxiállomáson” levő „idegen”, civil autót bilincseljék le. Egy életre jegyezzék meg a szabálytalan helyen várakozók: a taxiállomást a taxisoknak építették. A VIII. kerületben ezt hónapok óta megtesszük. A VII. kerületben ez

még nem sikerült. Ám egy „házzal arébb”, a VI. kerületben végre bilincselnek. Ott is elveszik az autózvezetők kedvét egy életre attól, hogy a taxiállomáson várakozzanak!

Természetesen van ellenérv is. Az így lebilincselte autó helyén nem tud taxi várakozni, ám mégis azt mondom: „Jöjjön a bilincs”, ez a leghatékonyabb nevelő eszköz...

Tóth Tibor

Kérdez: BETEG

Válaszol: DOKI

- *Úgy hallottam, hogy az aerobikus testedzés meghosszabbíthatja az ember életét, igaz ez?*

- Az ember szíve nem dobog örökké. Ne pazarolja testedzésre a szívét! Idővel minden elhasználódik. Ha felgyorsítja a szívdobogását, attól nem fog tovább élni; ez olyan, mintha azt állítanánk, hogy meghosszabbíthatjuk a kocink életét azáltal, hogy száguldozunk vele! Sokáig akar élni? Akkor szunyókáljon gyakrabban!

* * *

- *Egyek kevesebb húst, és több zöldséget, gyümölcsöt?*

- Meg kell értenie a logisztikát. Mit eszik a tehén? Szénát és kukoricát. És mik ezek? Zöldségek. Így a steak nem más, mint egy nagyon effektív mechanizmus arra, hogy zöldségek kerüljenek a szervezetbe. Gabonafélékre van szüksége? Egyen csirkét. A marhahús kitünő forrása a mezei fűnek. És egy sertésszeletben megtalálható a javasolt napi zöldségmennyiség 100%-a.

* * *

- *Csökkentsem az alkoholfogyasztásomat?*

- Dehogyan. A bor gyümölcsből készül. A brandy az desztillált bor, ami azt jelenti, hogy kivonják belőle a vizet, így még töményebb formában juthatunk gyümölcshöz. A sör pedig gabonából készül.

* * *

- *Hogyan számítjuk ki a testsír-százalékot?*

- Nos, ha egy teste van, és zsíros, akkor 1:1. Ha két teste van és zsíros, akkor 2:1 és így tovább...

* * *

- *Mik az előnyei a rendszeres testedésnek?*

- Egy előnye sincs. Az én filozófiám: Az a jó, ha nincs fájdalom!

* * *

- *Az olajban sült ételek károsak?*

- NEM FIGYEL RÁM!!! Manapság növényi olajban szoktak sütni. Hogy lehetne az káros, ha még több zöldséghez jutunk ez által?

Taxistól ellopott mobilon hívott taxit

Bérautó helyett rendőr érkezett

Nincs annál kellemetlenebb érzés, amikor az ember taxit hív és rendőrautó érkezik. Így járt az a 18 esztendő brit ifjú, aki előző nap egy taxistól lopott mobilon épp azt a taxitársaságot hívta, ahol a sértett dolgozott.

Ha nem brit fiatalemberről lenne szó, igazán illene rá a német „pechvogel” vagyis peches, „palimadár” kifejezés, bár Rejtő Jenő ezt egyszerűbben fogalmazta meg: „Aki hülye, haljon meg!”

A 18 esztendő Jake Ormerod betörésre adta fejét. Kiválasztotta Devon grófság Torquay városában Don Smith házat. Azt nem sejtette, hogy áldozata taxisofőr és ezért tartózkodik igen keveset otthon. A házba bejutva összeszedett mindent, amit csak talált. Magával vitte a taxis laptopját, mobilját, megtalálta a fuvarozó élettársának a lakásban hagyott slusszkulcsát, és annak autójával távozott. A tökéletes munka nyugalmával szemlélte a történéseket. Azal tisztaban volt, hogy a lopott kocsi kö-

rözik, így másnap, amikor a városban ismét dolga akadt, nem ült a volán mögé, hanem tárcsázta a taxitársaságot, ám ehhez nem a saját mobilját használta, hanem az előző napon megszerzett zsákmányát.

A diszpécser látva, hogy kollégája ellopott telefonjáról érkezik a hívás, azonnal riasztotta a rendőrséget is, így miközben Jake Ormerod még türelmesen várt a taxira, rendőrök indultak érte. A meglepetés csak akkor vált igazán teljessé, amikor a betörő megtudta, hogy a lopott mobil bukatta le.

A rendőrség házkutatást tartott a gyanúsítottnál, ahol előkerült a laptop éppúgy, mint a lopott autó, így tulajdonképpen a rongáláson kívül, amit a betörő a lakásba történő bejutással okozott, egyéb kár nem érte a taxisofőrt, hiszen értekei megkerültek.

Az eset a brit sajtó széles érdeklődésére tartott számot. Feltehető, hogy a kriminális történetbe is bekerül az eset és maga Jake Ormerod is, mint az évszázad legbutább betörője.

Cash

kapcsolatban



– Felülésekkel meg lehet szabadulnunk az úszógumitól?

– Biztos, hogy nem! Amikor igénybe vesz egy izmot, az nagyobb lesz. Akkor kell felüléseket csinálnia, ha nagyobb hasat akar!

– A csokoládé káros?

– Megőrült? Kakaóbab! Az is zöldség!

– Az úszástól jó alakja lesz az embernek

– Ha az úzás jót tesz az alaknak, akkor magyarázza meg nekem a bálnákat.

– Fontos, hogy az ember formába hozza magát?

– Hé! A „kerek” is egy forma!

Remélem, ezzel tisztáztuk az összes étkezéssel és testedzéssel kapcsolatos félreértéseket. És ne felejtse el: Az élet NE egy sír felé vezető biztonságos út legyen, hanem bukfencezzünk végig egy üveg borral az egyik kézben, egy csokival a másik kézben, és közben ordítsuk: Micsoda buli volt!!!

ÉS: Azoknak, akik állandóan amiatt agódnak, hogy mit egyenek, itt az összefüggés a táplálkozás és az egészség között. Megkönnyebbülés végre megtudni az igazat a sok téveszme olvasása után.

1. A japánok nagyon kevés zsírt fogyasztanak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

2. A mexikóiak nagyon zsírosan étkeznek, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

3. A kínaiak nagyon kevés vörösbort fogyasztanak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

4. Az olaszok sok vörösbort isznak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

5. A németek sok sört isznak, sok kolbászt esznek, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

Mi ebből a tanulság?

Egyél, igyál azt és annyit, amennyi jól esik. Mert úgyis amiatt fogsz meghalni, hogy magyarul beszélsz...

Havi aforizma

Nincs öregebb annál, mint akiben kihunyt a lelkesedés lángja.

Thoreau

NYUGDÍJ-VÁLTOZÁSOK

A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvényt (a továbbiakban: Tny.) módosító, 2010. január 1-jétől hatályos 2009. évi XL. törvény rendelkezései jelentősen érintik a nyugdíjba vonulás feltételeit. A fontosabb tudnivalók a következők:

Fokozatosan 62-ről 65 évre emelkedik a társadalombiztosítási öregségi nyugdíjra jogosító öregségi nyugdíjkorhatár. A nyugdíjkorhatár az 1952. január 1-je előtt születettek esetében marad a betöltött 62. életév. A változás az 1951. december 31-ét követő időpontban születetteket érinti. Esetükben az öregségi nyugdíjkorhatár az alábbiak szerint módosul:

– aki 1952-ben született, annak a 62. életév betöltését követő 183. nap,

– aki 1953-ban született, annak a betöltött 63. életév,

– aki 1954-ben született, annak a 63. életév betöltését követő 183. nap,

– aki 1955-ben született, annak a betöltött 64. életév,

– aki 1956-ban született, annak a 64. életév betöltését követő 183. nap,

– aki 1957-ben vagy azt követően született, annak a betöltött 65. életév.

Öregségi teljes nyugdíjra az lesz jogosult, aki a születési évének megfelelő öregségi nyugdíjkorhatárt betöltötte, és legalább húsz év, öregségi résznyugdíjra pedig az, aki az öregségi nyugdíjkorhatárt betöltötte, és legalább tizenöt év szolgálati idővel rendelkezik.

2009. december 31-ét követő időponttól az irányadó nyugdíjkorhatár betöltését követően igényelt öregségi nyugdíj tekintetében is jogosultsági feltétel lesz a biztosítással járó jogviszony megszüntetése. Az igénylő tehát azon a napon, amelyről kezdődően az öregségi teljes vagy résznyugdíjat megállapítják, az 1997. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: Tbj.) szerinti biztosítással járó jogviszonyban nem állhat.

A módosított szabályozás szerint a nyugdíjkorhatár betöltését megelőzően előrehozott öregségi nyugdíj annak az 59. életévét betöltött 1952-ben vagy 1953-ban született nőnek, illetve annak a 60. életévét betöltött 1950-ben született férfinak állapítható meg, aki rendelkezik legalább 40 év szolgálati idővel és nem áll meghatározott biztosítással járó jogviszonyban. (Változatlan az a szabály, hogy a vállalkozói körben a jogviszony átalakul kiegészítő tevékenységet folytató vállalkozói jogviszonnyá.)

Csökkenett összegű előrehozott öregségi nyugdíjra pedig az említett személyi kör

akkor jogosult, ha legalább 37 év szolgálati időt szerzett, és megfelel az előrehozott öregségi nyugdíjra jogosultsághoz szükséges egyéb feltételeknek. (Ebben az esetben a nyugellátás összegét a szükséges 40 évhez képest hiányzó szolgálati évek számától függő mértékben és az öregségi nyugdíjra jogosító korhatár eléréséig terjedő idő hosszával arányosan kell csökkenteni.)

A már ismertetetteken túl előrehozott öregségi nyugdíjra jogosult az a legalább 37 év szolgálati idővel rendelkező, biztosítással járó jogviszonyban nem álló nő is, aki

• 1954-ben született és a 60 éves és 183 napos életkort betöltötte,

• 1955-ben született és a 61. életévét betöltötte,

• 1956-ban született és a 61 éves és 183 napos életkort betöltötte,

• 1957-ben született és a 62. életévét betöltötte,

• 1958-ban született és a 62 éves és 183 napos életkort betöltötte;

továbbá az a biztosítással járó jogviszonyban nem álló és legalább 42 év szolgálati idővel rendelkező férfi is, aki

1952-ben vagy 1953-ban született és a 60. életévét betöltötte,

1954-ben született és a 60 éves és 183 napos életkort betöltötte.

Az érintett korosztályok esetében az előző pontban ismertetett csökkentés mértéke nem haladhatja meg az öregségi nyugdíj összegének 8,4 százalékát.

Aki 2009. december 31-éig az öregségi teljes, illetve résznyugdíjhoz szükséges életkort betöltötte és az előírt szolgálati időt megszerezte, e jogosultságát bármikor érvényesítheti. Ebben az esetben öregségi nyugdíjkorhatárának a Tny. 2009. december 31-én hatályos rendelkezései szerinti életkort kell tekinteni.

Forrás: Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság

Az étteremben három vendég teát rendel. Az egyik a pincér után kiált:
– Az én teámat feltétlenül tiszta pohárban hozza!

Kisvártatva visszajön a pincér a teákkal:

– Melyikük kérte tiszta pohárban?

– A sógorom egy fióküzletet vezet.

– Rossz üzlet lehet...

– Miért?

– Ki a franc vesz manapság fiókokat?

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával a táblával jelzett helyen közlekedik. Az alábbiak közül milyen tényező befolyásolja az emelkedési ellenállást?

- a) A taxi sebessége.
- b) A taxi tömege.
- c) Az aszfalt minősége.



2. Milyen utat jelölnek a táblával?

- a) Amelyen az áthaladás csak az út kezelőjének a külön engedélyével megengedett.
- b) Amelyet a másik irányból elhagyni nem lehet.
- c) Amelyre behajtani tilos.



3. A zebracsíkos útburkolati jel hiányában megteremti-e ez a tábla az úttestet keresztező gyalogos elsőbbségét?

- a) Igen, minden esetben, az útburkolati jel csupán kiegészítő, megerősítő horizontális jelzés.
- b) Legfeljebb akkor, ha az útburkolati jel az adott időjárási és látási viszonyok miatt (hó, sár vagy más ok miatt) nehezen felismerhető.
- c) Nem, a táblának csupán tájékoztató szerepe lehet, kötelezettséget sohasem ró a járművek vezetőire.



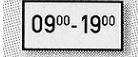
4. Utasa a táblával jelölt helyen szeretne kiszállni a taxijából. Mi a teendője?

- a) Teljesíti a kérést és bekapcsolja járműve vészvillogóját.
- b) Felhajt a járdára, és ott állítja meg a taxiját, hogy ne akadályozza a mögöttes, illetve a szemből érkező járműforgalmat.
- c) A közelben keres egy olyan helyet, ahol a megállás szabályos és ott engedi kiszállni utasát.



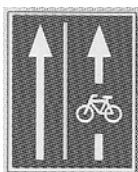
5. Áthajthat-e taxijával, a táblakombinációval megjelölt övezeten, ha ott megállni nem akar?

- a) Csak a kiegészítő táblán jelzett időszakban.
- b) Csak a kiegészítő táblán jelzett időszakon kívül.
- c) Nem.



6. Hol kell számítania gyalogosokra, ha taxijával a táblával jelölt övezetben közlekedik?

- a) Mindenhol.
- b) Csak ott, ahol a gyalogosok egyébként is az úttestre léphetnek.
- c) Ahol ezt külön táblával jelzik.



7. Taxijával egy ilyen táblával megjelölt úton közlekedik. Jobbra bekanyarodáshoz besorolhat-e az úttest jobb szélére?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Mi a következménye a motor alsó fordulatszám-tartományában történő egyenletes közlekedésnek?

- a) Tüzelőanyag-megtakarítás.
- b) Idővesztés.
- c) A motor túlterhelése.

9. Független-e a kerekek gördülési ellenállása a gumiabroncsok profiljától?

- a) Igen.
- b) Csak a téli gumiabroncsok esetén.
- c) Nem.

10. Télen havas, jeges útszakaszra történő ráhajtás előtt célszerű-e a gumiabroncsokban lévő levegőnyomást csökkenteni?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha radiál gumikkal közlekedik.
- c) Nem.

11. Milyen gyakran kell a gumiabroncsban lévő levegőnyomást ellenőrizni?

- a) Az évszakokkal járó nagyobb hőmérsékletváltozások bekövetkezésekor.
- b) Csak akkor, ha úgy tűnik, hogy kevés benne a levegő.
- c) Kb. kéthetenként.

12. Mi a teendője annak, aki a lejáratídi időn belül nem hosszabbította meg a vezetői engedélye egészségügyi érvényességét, de továbbra is szeretné taxiját vezetni?

- a) Utánképzési foglalkozáson kell részt vennie.
- b) Egy újabb gépkocsiveetői vizsgán kell számot adnia szabályismerete naprakészségéből és a gyakorlati vezetésre való alkalmasságáról.
- c) Egészségi alkalmasságot ellenőrző orvosi vizsgálaton kell részt vennie.

13. A fényvisszaverő mellény (ruházat) kötelező használata függ-e a látási viszonyoktól?

- a) Igen.
- b) Csak lakott területen kívül.
- c) Nem.

14. Szabályosan közlekedik-e a kis tehergépkocsi, ha utasa a rakfelületen alakított ki magának ülőhelyet?

- a) Igen.
- b) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Várólista, állandó minőségi követelmények

Szemle a 6X6-nál

datot. Pedig néhány esetben elhangzott, ugyanis a taxi nem felelt meg a szigorú minőségi elvárásoknak. Vagyis válság ide vagy oda, ebből az Orbán Lajos vezette cég jöttányit sem enged. A megszerzett piaci pozíció, a közösség érdeke azt diktálja, hogy aki a dobókockát hív-

A már megszokott éves szemlét június végén szeretne volna megtartani a dobókocka vezetése. Helyszínként ismét a Lurdyház melletti parkolót nézték ki, melyet az Orbán Lajos által vezetett cég korábban is igénybe vett erre a célra. Ám úgy látszik, még egy jó kapcsolattal rendelkező cégvezetőnek is akadhatnak gondjai, hiszen az égieknél nem sikerült ezekre a napokra a jó időt kierőszakolni. Így a legbölcsebb döntést hozták meg: a monszon jellegű esőzések miatt két héttel eltolták a szemle időpontját. A július 7-8-9-én megtartott ellenőrzésen szinte mind az 530 autó megjelent. Aki valamilyen elfogadható ok miatt nem tudott elmenni, annak pótszemlén kell (kell) taxiját és a szükséges okmányokat bemutatni. Miután a 6x6 Taxinál 1-es és 2-es kategóriába sorolják az autókat, kissé meglepő volt hallani az „év végéig a hármasba kerülés” mon-



ja, az tiszta, kényelmes, biztonságos autót kapjon, udvarias, felkészült és minden szükséges okmánnyal rendelkező



taxissal

– hangoztatta a régi-új igazgató. A szemle is e célnak volt alárendelve. A 6x6 munkatársai három napon keresztül állták a sarat és mindent ellenőriztek. Ha kellett, figyelmeztettek, ha kellett, szigorúbb döntést hoztak. Ahogy azt az ügyvezető igazgatótól megtudtuk: a várólis-

t a
él a 6x6-nál, vagyis
ide felvételt nyerni belátható időn belül csak valakinek a helyére lehet. A létszámstop is a 6x6-osok érdekét szolgálja, mert így az egy főre jutó címmennyiség az elfogadható szinten tartható. A statisztikát pedig a vezetés mellett a taxiskok is árgus szemekkel figyelik...
bk

Egy korábbi Chuck Norris

Azoknak, akik még tudják, ki volt Stirlitz kapitány

A Gestapo főhadiszállásán Bormann belépett a szobájába és megpillantotta Stirlitzet, amint a nyitott páncélszekrény előtt áll.

– Hát te mit csinálsz itt? – kérdezte tőle.

– A villamosra várok! – felelte Stirlitz.

Bormann megnyugodva kiment a szobából. „Érdekes, vajon melyik villamosra vár?” – gondolta. „Visszamegyek és megkérdem.”

Bormann visszament a szobába, de Stirlitz már nem volt ott.

– Biztosan elment a villamossal – gondolta Bormann.

* * *

Stirlitz megy az erdőben, amikor megreccsen a bokor.

– Legközelebb nem hagyom otthon a pisztolyomat – gondolta Stirlitz.

– Legközelebb? – gondolta a medve.

* * *

Stirlitz Berlin főutcáján sétál, miközben a járókelők gyanakodva figyelik.

– Úgy látszik, lebuktam – gondolja Stirlitz. – Most vagy az oroszos pofám az oka, vagy ez az ejtőernyő a hátamon.

* * *

Bormann hajnali három óraker durva dörömbölésre ébredt. Amikor ajtót nyitott, egy vattakabátba öltözött idegen férfit látott, silécekkal a lábán, ejtőernyővel a hátán.

– Az elefántok északra mentek!!! – mondta az idegen nyomatékosan, erős orosz akcentussal.

– Az elefántok elmennek a francba! – mondta bosszúsan Bormann. – Stirlitz egy emelettel feljebb lakik!

* * *

Stirlitzet hétfő hajnalban viszik agyonlőni.

– Az előttem álló hét valóban nem ígérkezik könnyűnek – gondolja.

* * *

Minden év február 23-án (a Vörös Hadsereg napján) Stirlitz harmonikával járta Berlin utcáit és tereit, közben közák dalokat énekelt. Nem is sejtette, hogy ezekben a napokban milyen közel állt a lebukáshoz.

* * *

Stirlitz lakása előtt öt fekete autó áll meg. Gestapósok szálltak ki belőle, és becsengettek.

– Kit keresnek? – kérdezi egy hang az ajtó mögül.

– Stirlitzet.

– Nem vagyok itthon.

A gestapósok durván elkáromkodták magukat, és elmentek. Immár két hete, hogy Stirlitz ily módon az orránál fogva vezette a Gestapót.

* * *

A német szerveknél faji intelligenciatestet dolgoznak ki.

Bizottság: Mondjon egy kétjegyű számot!

Első jelölt: 67.

Bizottság: Na és miért pont 67? Miért nem 76?

Első jelölt: Nem! 67!

Bizottság feljegyzí. „erős, árja jellem”. Jön a második jelölt.

Bizottság: Mondjon egy kétjegyű számot!

Második jelölt: 53.

Bizottság: Na és miért pont 53? Miért nem 35?

Második jelölt: Hát, lehetne éppen 35 is.

Bizottság feljegyzí: „árjához közeli jellem”.

Jön a harmadik jelölt, Stirlitz.

Bizottság: Mondjon egy kétjegyű számot!

Stirlitz: 44.

Bizottság: Na és miért pont 44? Miért nem... Na, Stirlitz, elég volt ezekből a hülye trükkökből!

* * *

– Elégett néhány titkos iratunk – panaszkodott Bormann.

– Hazaszólhatok, biztos van az otthoniaknál másolat – nyugtatta Stirlitz.

Stirlitz ezúttal talán tényleg gyanúba keverte magát...

* * *

Stirlitz benyit Müller irodájába. Egyenest odaáll Müller elé, és azt mondja neki:

„Obergruppenführer, nem állna be a Szovjet hírszerzéshez? Jó a fizetés!”

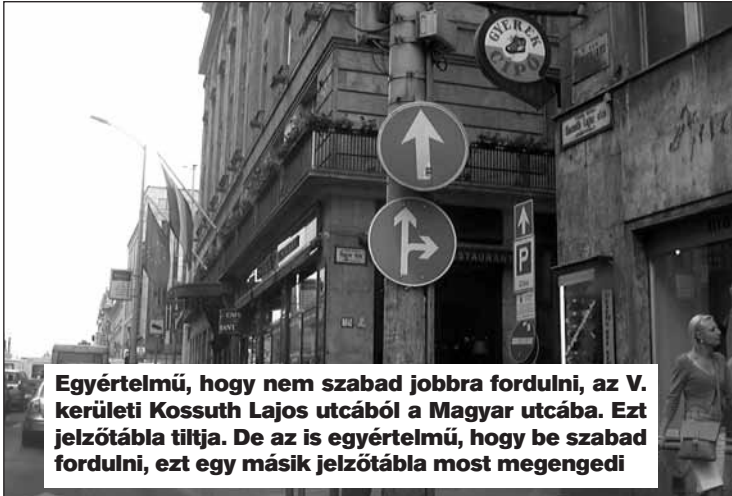
Müller megdöbbenve mered Stirlitzre, aki folytatja:

„Bocsánat, nincs egy aszpirinje?”

Stirlitz tudta, hogy az emberek csak a beszélgetések végére emlékeznek.

Forgalomszervezés 2009, Budapest...

Kommentár nélkül nézzük a mellékelt képeket. Talán egy icike-picike megjegyzés, hogyan értelmezzük az értelmezhetetlent. Itt egy közlekedési rendőr egy nap alatt milliomos lehet! Kit ezért büntet meg, kit azért...



Egyértelmű, hogy nem szabad jobbra fordulni, az V. kerületi Kossuth Lajos utcából a Magyar utcába. Ezt jelzőtábla tiltja. De az is egyértelmű, hogy be szabad fordulni, ezt egy másik jelzőtábla most megengedi



A Magyar utcában is „egyértelmű” a helyzet. Be lehet hajtani, mert ez „Egyirányú utca”. Igaz, közben tilos behajtani, mert ott a „Behajtani tilos” tábla is

Müller felmászva az emeletes ház oldalán, pisztollyal a kezében megcsúszott a negyedik emeleti erkélyen.

– Szemét tériszonyos! – gondolta Müller, miközben elzuhant Stirlitz földszinti lakása mellett...

Bormann és Müller kávézgatnak Müller dolgozószobájában. Egyszer csak besettenkedik Stirlitz és egy csomó titkos dokumentumot kiemel a páncélszekrényből.

– Ki volt ez? – kérdezi döbbenten Bormann.

– Ez? A Vörös Hadsereg legjobb kémje Berlinben.

– És miért nem kapod el???

Müller legyint.

– Eh, már évek óta próbálom, de mindig kicsúszik a kezeim közül...

Stirlitz belépett Müller dolgozószobájába, s meglátta a padlón élettelenül heverő Müllert.

– Megmérgezte magát – gondolta Stirlitz, miközben kezével végigsimította a Müller hátából kiálló balta nyelét...

Stirlitz megdöbbenve konstatálja, hogy irodájából eltűnt a vodkás üveg, a kozák sapka, meg a harmonikája.

Egyszer csak harmonikaszóra lesz figyelmes.

Végigosan a folyosón, majd berúgja az ajtót, és értetlenül mered a láthatóan részeg, kozáksapkában harmonikázó Müllerre, aki így szól: „Mi van Makszimovics, asszed csak neked van honvágyad?”



A Reáltanoda utcában is „sajátságos” a tényállás. A Ferenczi István utca felől érkező a Magyar utcában a Kossuth Lajos utca felé ott a „Behajtani tilos” jelzőtábla, de a Reáltanoda utca felé se lehet továbbhaladni. Ott is egy „Behajtani tilos” tábla. Ennek feloldására a „Behajtani tilos” jelzőtábla alá kihelyeztek egy „Egyirányú út” kezdete jelzőtáblát...

Az idős lord hazaérkezik.

– Már megint a klubodban voltál, és vedeltél, mint egy disznó, mi? – dűnyögi maga elé a komornyik, miközben elveszi a lord kabátját és kalapját.

– Nem, Arthur, a városban voltam és elemet cseréltettem a hallókészülékemben...

A VIII. kerületi Baross utcából a Kálvin térnél a bal oldali sávból kötelező balra fordulni, ezt egyértelműen jelzi a jelzőtábla. Tehát nem szabad továbbhaladni egyenesen az V. kerületi Kecskeméti utcába, tovább kell menni a Vámház körút felé.



Kötelező haladási irány balra



Az út a Szabadság híd felé csak az autóbuszoknak tiltott. Kivéve BKV

A SEAT nagyszerű modellel, s igazán grandiózus belépővel érkezett meg a középkategóriájú limuzinok szegmensébe. A spanyol gyártó olyan termékével lép a magas presztízű B-szegmensbe, amely luxuskarakterét, kényelmét és bőszeges térkínálatát a márka összes modelljére oly jellemző sportos filozófiával ötvözi. E lépésével nemcsak új vásárlók meghódítására nyílik lehetőség, hanem a jelenlegi SEAT-modellek tulajdonosai is feljebb léphetnek egy többet kínáló, tágasabb modell felé. Ugyancsak fontos, hogy a SEAT új vásárlóinak nagy része az úgynevezett „cégautó-szektorból” érkezik majd, amely igen jelentős hányadot képvisel e szegmens eladásából.

A SEAT Exeo palettáján hatféle, három benzines és három dízelmotor sorakozik, utóbbiak első ízben készülnek a korszerű common-rail befecskendezési technikával. A teljes modellpaletta megfelel az EU5 kipufogógáz-emissziós szabvány előírásainak, s háromféle felszereltségi szinttel áll rendelkezésre – Reference, Style és Sport.

Az új SEAT Exeo futóműve is a márka génteit hordozza. A tervezők elöl és hátul egyaránt multilink (többlengőkaros) rendszerű

felfüggesztéseket alkalmaztak, s a SEAT új modelljét szintén alapvetően sportos és dinamikus menettulajdonságok jellemzik.

Az új SEAT-Exeo sorozat nem csupán a márka limuzin-szegmensbeli megjelenését, hanem a common-rail dízelek technikájának elérkezettét is képviseli. Az új erőforrások ennek megfelelően alacsonyabb károsanyag-kibocsátás, üzemanyag-fogyasztás és zajszint mellett üzemelnek. A piaci bevezetésre a 170 és a 143 lóerős változatok je-



lenek meg a kínálatban, amelyeket szeptemberben a 120 lóerős modell egészít ki. Mindegyikükben továbbfejlesztett dízel részecskeszűrő (DPF) működik, már most alkalmassá téve őket a csupán 2011-ben hatályba lépő EU 5 kipufogógáz-emissziós szabvány előírásainak teljesítésére.

AZ ÚJ

A benzinmotorok kínálatában ugyancsak három konstrukció, a 102 lóerős 1.6, a 150 lóerős 1.8 turbó, valamint a közvetlen befecskendezésű 2.0 TSI sorakozik, amely 200 lóerőt teljesít. A benzines modellek szintén megfelelnek az EU 5 szabvány határértékeinek, ezzel a SEAT Exeo szegmense első modellsorozat-

ta, amelynek minden tagja kielégíti e szigorú követelményrendszert. Mindez a márka fenntartható fejlődés iránti elkötelezettségének újabb bizonyítéka.

A 143 lóerős dízelmotor szén-dioxid-emissziója 143, a 170 lóerős kivitelé pedig 153 gramm kilométerenként, míg a benzines 1.6 175, az 1.8 184, a 2.0 TSI pedig 179 gramm szén-dioxidot bocsát ki kilométerenként. A rendelkezésre álló hat motor közül öt turbófeltöltésű, ami kiváló menetteljesítményeikben, valamint mérsékelt üzemanyag-fogyasztási és károsanyag-kibocsátási adataikban mutatkozik meg.

Mindegyik aggregáthoz hatfokozatú, ma-



EGYPÁR RÖVID, DE VELŐS MONDAT

- Olyan a csávó, mint a toronyóra: Nem túl pontos, de nagyot üt!
- Leírlak, mint az áfát!
- Az élet nem mindig kellemes, de li-dércnyomásnak megjárja.
- Az idő pénz! – gondolta a pincér, és hozzáadta a számlához a dátumot.
- Olyan paraszt vagy, hogy az első legódból disznóolat építettél.
- Olyan tuskó vagy, hogy lefulladna a fejedben a láncfűrész!
- Jobb, ha az állapotom ideális, mintha az ideálom állapotos.
- Te vagy a sakkegyesületek új kabalafigurája: a sötét paraszt.
- Kevés vagy, mint STOP-táblán a szófordulat!
- Olyan bűdös a szád, hogy az indiánok nyilat mérgeznek veled.
- Meglepődött, mint faltörő kos a fotócellás ajtó előtt.

- Elverlek, mint zslugás a családi pótlékot.
- Remeg, mint családi fénykép a traktorablakban.
- Kóvályog, mint az M3-as a Hortobágyon.
- Bután nézel, mint lufiárus a nyilzaporban.
- Annyi esélyed van, mint háromlábú sünnnek a hatsávós autópályán.
- Pezseg, mint aranyhal a királyvízben.
- Kerülgeti, mint ateista macska a templom egerét.
- Spekulál, mint egy orosz nepper '920-ban.
- Zavarban van, mint Ádám anyák napján.
- Úgy be vagyok nyomva, mint a szög.
- Visszabeszél, mint nyugdíjas a TV-nek.
- Beálltam, mint a kapanyél!

- Aki a kicsit nem becsüli, az simogassa.
- Kell egy pofon vagy megverekszel érte?
- Megfejelek, mint kezdő hering a stéget.
- Nem vagy paraszt. Inkább úgy mondanám: Agrár-csemete.
- Mindenkét érhet baleset, ha idejében ott van!
- Aki a villamos alatt fekszik, annak nem természetes a mosolya.
- Kivánlak, mint mókus az erdőtüzet.
- Kevés vagy, mint vöröshagymában a proletár öntudat!
- Kevés vagy, mint térdkalácsban a mazsola.
- Olyan paraszt vagy, hogy kinő a zsebedben a kukorica.
- Hiányoztál, mint tanyára a villany.
- Kemény vagy, mint vaskorlát a kocsa előtt.

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

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

SEAT EXEO



nuális sebességváltó csatlakozik, a 2.0 TSI számára pedig még az idén az automata, szekvenciális Multitronic is szerepel a tervek között.

Közelebről szemügyre véve az új SEAT Exeo modelleket, elsősorban a minőségi színvonal, a magas fokú luxus és a gazdag szériafelszereltség tűnik fel.

A kínálatot 14 külső szín és hatféle igényes belső kárpitozás alkotja. A „Reference” belépőmodellek már alapkitelben hét légzsákot tartalmaznak, opcióként pedig két további hátsó oldallégzsák is rendelhető. A „Reference” szintén szériafelszereltségében kínál többek között kétfázisú automatikus légkondicionálót, ABS + TCS, illetve vészfékrásegítővel (EBA) kiegészített

ESP rendszert, 16-colos acél keréktárcsákat, fedélzeti számítógépet, első és hátsó elektromos ablakemelőket, fűthető külső tükröket, ködfényszórókat, távirányítású központi zárat, rádiókészüléket MP3-olvasó CD-lejátszóval, AUX-bemenetet és négy hangszórót, Isofix rögzítési pontokat az első utasülésen, illetve ezekhez felső heveder-előkészítést a hátsó külső ülés helyeken. Akik még gazdagabb szériafelszereltségre vágnak, a „Style” és a „Sport” változatokban szélesebb körű alapfelszereltség várja őket.

Az Exeo modellekbe a legújabb generációs navigációs berendezés, számos funkcióval és csatlakozási lehetőséggel (MP3, iPod, USB, Bluetooth) kínált, új infotainment-rendszer, valamint napelemes high-tech „Solar” napfénytető is rendelhető. Utóbbi a szellőzőrendszer működtetéséhez állít elő energiát, s álló motor mellett, a parkoló autóban is hűti az utasteret, mégpedig az akkumulátor lemerítésének veszélye nélkül.

Londonból már kitiltják, Kínában még kuriózum

FEKETE TAXIK AZSIÁBAN

A híres londoni „dobozos” fekete taxik új földrészen – Ázsiában – öregbíthetik tovább megszerzett presztízsüket. Míg a szigetország fővárosából egyre inkább kiszorulnak a tradicionálisan brit gépkocsik, addig Kínában most kezd piaci szereplővé válni a TX4. Ugyan e térségben tucatnyi színűek ezek az autók, és nem csak taxinak szánják, ezért nem meglepő, hogy egyre többen érdeklődnek a ma még kuriózumnak számító gépjármű iránt.



A pekingi olimpiai játékok idején már 30 fekete taxi közlekedett a kínai fővárosban melyekről pozitív visszajelzéseket kaptak az üzemeltetők. Ez szolgáltatta az alapot ahhoz, hogy a Geely Automobile Holding kínai autógyártó felvegye a kapcsolatot a britekkel és a TX4-esek gyártását fontolóra vegye. Felmérve a piaci lehetőségeket a prémium szolgáltatási körben kívánják a TX4-et hadrendbe állítani. Terveik szerint még az idén 1000 darab gépkocsit dobnak piacra, amelyeket tucatnyi színben lehet megrendelni. A gyártók nem csupán a személyi fuvarozásban érdekelt cégek számítanak, hanem vállalati vezetőkre, és a privát szférából a tehetősebb vásárlókra is.

A magánfuvarozók képviselője elismerte: magasabb kezdőtőkére van szükség ahhoz, hogy a taxitársaságok beszerezzék a járműveket. Többször kerül a benzin és nagyobbak a működési költségei is a korábban alkalmazottakénál, de megpróbálják az üresjáratokat minimalizálni, külön operátor szervezi e taxik fuvarjait. Így elérhető, hogy a ma-

gas fokú kihasználtsággal a fajlagos költségeket csökkentsék. A Geely Automobile Holding korábban arról volt híres, hogy ők gyártották Kína legkörnyezetkímélőbb autóját. Az ideai profilváltással azonban már számos luxuskategóriájú modellel is rendelkeznek, így versenyre tudnak kelni az olyan külföldi autómárkákkal, mint például a Volkswagen, amely jelenleg uralja a közép- és felsőkategóriás gépjárművek piacát. A TX4-et sem kizárólag taxinak szánják. Mint azt Liu Jinliang értékesítési igazgató elmondta: – Sok jómódú üzletember venne ilyen autót a feleségének vagy a gyerekeinek. Hétvégén akár ők maguk is vezethetik, csupán szórakozásból. A modell önma-

A nagyon hosszú ideig népszerű TX4-et egy nosztalgikus formával próbálták felváltani. Úgy tűnik, nem ez terjed el. Az ASQUITH taxiból nem túl sok szaladgál Londonban



gában nagyon látványos és az angol stílust képviseli. Biztosan utána fordulnak majd az emberek – vélekedett a vállalati vezető.

Persze az sem elhanyagolható szempont, hogy a Sanghajban gyártott TX4 modell, körülbelül 30 százalékkal olcsóbb lesz brit társánál. Igaz, a kínai újjagdadokat ez érdekli a legkevésbé. **Cash**

– Tudod, haver, amikor vállalkozó lettem, csak a tudásomra és a józan eszemre támaszkodhattam.

– Nem te vagy az egyetlen, aki nulláról indult...

Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **JÚLIUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járulékalap 8%-a 5721* Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 953 Ft	Járulékalap 25,5%-a 18 233 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5720 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2860 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
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 2%-a 1431* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 2860 Ft

**Az egészségbiztosítási alapra fizetendő 8%-os mértékű járulékok négy részletből tevődik össze. E részek közül kettő, minimálbér alkalmazása esetén 50 fillérre végződik, ami felfelé kerekítendő. Így*

fordulhat elő, hogy a 71 500 forintos minimálbér 8%-a (és az elszámolható 2%) eredménye 1-1 forinttal több, mint a teljes összeg számításánál mutatkozó eredmény.

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

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 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: **06-209-960-250**

Ez az Ön
hirdetésének helye

NORDEX TRADE Kft.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel

1139 Bp., Röpentyő u. 45.

Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927

Nyitva: H-P 08-17-ig

www.nordextrade.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

Santen 95 Bt.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda

1196 Bp., Ady Endre u. 49.

Tel.: 280-9739, 280-4567

Nyitva: H-P 8-18 óráig, Sz: 9-10 óráig

www.santen.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 6%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járulékalap 2%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4500 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképzetlenség időszakát.)	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
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

**A társadalombiztosítási járulékok terén július 1-jétől változások léptek életbe!
Lásd részletesen külön cikkünkben.**

Graffitik 2.

- Az égési sérülésben elhunytak kapnak árengedményt a hamvasztásnál?
- Békés álomba szenderülve szeretnék meghalni, mint a nagyapám. Nem a félelemtől üvöltve, mint az utasai.

- Gondosan moss kezét, ki tudja hol volt előtte a szappan!
- Ha lenne egy kis sonkánk, csinalhatnánk sonkás tojást, ha volna néhány tojásunk.
- Próbáltam álmodozni, de a gondolataim folyton elkalandoztak.
- Szeretem a munkát, lenyűgöz. Képes vagyok óráig ülni és nézni.

Feliratok az autókon

Azt hittük, már nem látunk új feliratokat az autók hátulján, de tévedtünk. A magyar nagyon leleményes, a nyelve meg változatos. Igaz, a kínaiak is igen rugalmasak. Ugyanis kezembe vehettem egy „ELKÜRTUK” táblácskát, aminek a hátoldalán megdöbbenve láttam: „Made in China...”

„Ha nagy leszek, Merci leszek!”

Sokadik változata egy kiírásnak egy Suzukin...

„Nyugi! Ez csak ennyit bír!”

A prevenció alapja. Nem téged bosszantalak, ez ennyit tud...

„Meddig alszol még hazám?”

Csodaszép mondat.

„ELKÜRTÜK!”

Azt hiszem, ezzel nem vitatkozunk.

„Vezess vidáman! Ne morogj!”

Könnyű mondani...

„Hangulatember vagyok. A következő változás 6 perc múlva várható”

Akkor meneküljünk...

„Kísérleti autó! Mosni tilos!”

Gondolom taxis találta ki. Az etikások bosszantására...

„Én kérek elnézést!”

Nyúl Béla visszatért.

„Nem könnyű királynak lenni”

A kis szerény...

„Ha vezetsz, ne igyál! Ha ütközöl, kilöttyen!”

Nagy igazság

„Apámé! Oszt?”

Az agresszív kismalac visszatért.

„Apámtól kaptam a kettes vizsgáért”

Na, ja, itt a vizsgaidőszak.

„17 ponttal te se száguldoznál!”

Öszinteség a büntetőpontokról.

Apuci, miért kukorékolnak a kakasok, már kora hajnalban?

– Tudod, fiam – válaszol az apa –, sietniük kell, ha valami mondanivalójuk van, mert aztán felébrednek a tyúkok is!

* * *

Pistike bemegy a kisállat kereskedésbe, és meglát egy teknőcöt.

– Tessék mondani, ez mennyibe kerül?

– Ezer forint, fiacskám.

– És tok nélkül?

* * *

Csinos asszonyka az orvosnál:

– Doktor úr! Beteg a férjem.

– Jól van, asszonyom. Vetközzön le, és mutassa meg, hogy hol fáj neki.

* * *

A szomjúság az az állapot, amikor az ember két sör között inna még egyet.

* * *

A hajnalban részegen hazaérkező férjet a feleség így fogadja:

– Hol voltál ilyen sokáig?

– Okos asszony illyet sosem kérdez!

– Okos férfi mindent elmond a feleségének!

– Tévedsz, drágám, okos férfinak nincs is felesége.

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

Nytva tartás: Hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök: 10-17, péntek 9-14-ig

Augusztus 10-16-ig szabadság miatt zárva tartunk!

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	400.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.000.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	85.- től
Budapest és környéke atlaszok	2.600.- től
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Tarifatablázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. július 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az ÁFA összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2009 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	249.00	278.00	176.00
Február	229.00	243.00	159.00
Március	245.00	254.00	155.00
Április	253.00	254.00	157.00
Május	267.00	262.00	157.00
Június	269.00	260.00	156.00
Július	292.00	271.00	162.00

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 kap-

csolatosan alkalmazható üzemanyag-árat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni. *forrás: www.apeh.hu*

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanksi alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fi-

zetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanksi alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8,00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27. – 2008.10.21.	8,50%
2008.10.22. – 2008.11.24.	11,50%
2008.11.25. – 2008.12.08.	11,00%
2008.12.09. – 2008.12.22.	10,50%
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20-tól	9,50%

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Ég a napmelegtől a kopár szik sarja, / tikkadt szöcskenyáják legelésznek rajta.” Ez a Toldi nyitánya, ezt még ma is kívülről tudom, mert gyermekkoromban belekalapálták a sok böszmepalánta fejibe. Az enyimbe simán belement, persze csak azért, mert abban a kiváltságban részesültem, hogy nyáron rendszeresen vidékre „kicsapott” gyerekként valószínűleg láthattam a tikkadt szöcskenyáját, amint épp legelész a kopár sziken.

- Hé, te! - bökött oldalba padí böszmepalántám egy szeptemberi órán. - Mi a búbanat az a kopár szik sarja, meg a tikkadt szöcskenyáj? - A világlátottak főlényes és lesajnáló mosolyával kérdeztem vissza: - Láttál te már juhászbojtárt? - Nem - válaszolta letörten és csüggedten, mert hát igaz ami igaz: akkoriban a Dob utca és a Csengery utca sarkán ritkán heverészték járdára leterített subáikon juhászbojtárok. Én azonban láttam a járszági legelőkön, közel a Tiszához juhászt heverni, ahogy illik, félkönyekre támaszkodva, nem messze tőle a csöndes és jámbor nyája, miközben tüzesen süttöt le ránk a nyári nap sugára. Innét, ettől az élménytől már csak egy sercintésnyi a beleérzés abba, hogy: „Tüzesen sütt le a nyári nap sugára az ég tetejéről a juhászbojtárra...” Am a folytatás megértéséhez: „Főlöleges dolog sütnie oly nagyon, / a juhászbojtárnak úgyis nagy melege vagyon...” - hogy tudniillik a Kukorica Jancsinak attul van melege, mert Iluska meglehetősen lenge ruházatban hajladozik ottan előtte a patakban - nos, ehhez még fel köllött nőnom. De az is meglett idejében.

Mindezzel a fölvezetéssel ebben a nyári rekkenőben csak azt akarnánk kiemelni, hogy nem más a versolvasás, mint élmények, hangulatok és gondolatok összevetése. Mármint a költő élményének és az olvasó élményének összecsöngése. Ha csöng, jó, ha nem csöng, az is jó. Huncut, aki mást mond.

Szegények voltunk, olyannyira, hogy hozánk képest a templom egere - ahogy mondani szokás - Szemlőhegyi úti villalakó lehetett. De: minden nélkülözésért kárpótolt a szünidő, a nyár gazdagsága. „Ki lettem csapva” hol a tolnai gyümölcsösök közé, hol a járszági Tisza-partra nagyszülékhez, nénékhez, ánygokhoz és a jó ég tudja még kikhöz - terebélyes volt akkoriban a rokonság. Most már mind meg van halva. Az utódok - ha élnek - csak maguknak élnek. Ma már nem divat nyári ingyenkosztost nyakba venni. Bár meglehet: ebben is tévedek.

Enyhe túlzással: gyermekkoromban többet tanultam júniustól szeptemberig, mint szeptembertől júniusig. (Persze, ha még iskolás gyermekem lenne, ilyesféle kijelentést szülői óvatosságból nem dörgülnék az orra alá.)

Mert milyen is volt a nyári tanóra? Egyet

elmondok: a tolnai parasztember nagyapámmal fölbaktattunk a paksi szőlódombra. Annak tetején körbenéztünk: alattunk a tempalom, majd a Duna meg a túlpártja. Köröskörül szőlő, gyümölcsösök olyan illatarja, amilyet még a Lehel téri piac sem tudott magából soha kitermelni. Dél volt, így hát harangoztak. Nagypám lekapta a kalapját (tőle tanultam: parasztember kalap nélkül nem ember), aztán ezt mondta: „most gyün a csönd”.

Igaza volt, a harangszó végeztivel gyűtt a csönd. Mi meg álltunk és áhítatosan hallgatuk a csöndet. De az olyan volt - tessenek elképzelni -, hogy még az izgága darazsak is széppentzen hallgatták.

Nomármost olyant, hogy csönd, olyant nem tanítanak az iskolában. Úgy vélem, hogy azt egy kiváltságos percben kapjuk (a természetűl, a Jóistentűl?), akárcsak a másik ritkaságot (hiánycikket), a békét, a békességet. Azóta ha csöndről, békességről olvasok valamék versben, a szőlódombi gyün elő, s máris össze vagyok csöngve az illető költővel, akár össze is kacsinthatnánk.

Jó, tudom, akkoriban diktatúra volt, a rossebb, aki hiányolja. De: az osztályunkbul mindenik gyerek nyaralhatott valahol, rokonnál, iskolatáborban, úttörőtáborban - ingyen. Aztán gyöttünk vissza barnán, izmosodtabban, zsúfolva a természetűl kapott vitaminokkal, az élményekről már nem is beszélve.

Ma meg? Elkeseredve hallok, hogy egyre kevesebben tudják megfizetni gyermekük nyári élményeit. *Megfizetni*. Mert itt már minden: fű, fa bokor, napfény és levegő pénzbe kerül. Sok pénzbe.

A gyereksors a gyengém. Ezért hát tőlem elmehet a sunyiba az a rendszer, amelynek hatalom- gyakorlóit tétlenül szemlélik a újbóli szelekciót: gazdag gyerek vagy - mehetsz nyáron élményt gyűjteni, szegény gyerek vagy - kóborolhatsz a tűző pesti aszfalton.

E havi költőnknek, **József Attilának** bizony nem volt szerencsés találkozása a falusi-paraszti étellel. A Mama, Pöcze Borbála hat gyereket szült férjének, Áronnak, kibül csak három: Jolán, Attila, Etus maradt életben. Áron nekiindult a nagyvilágnak, soha elő nem került, ezért a félárvaakat az akkori Országos Gyermekmentő Liga kitétte falura nevelőszülőkhöz. Öcsödön élt három évig a kisgyerek Attila, koszt, kvártély fejében neki is dolgoznia köllött, mint bármely szegényparaszt gyereknek. Tessenek maguk elé képzelni egy hatéves pesti proletár-gyereket, amint éppen disznópásztorkodik. Merthogy ez volt a dolga. Neki a falusi nyarak mást jelentettek, mint - teszem azt - nekem, a szünidei kényeztetett vendégnek.

A boldogság, a béke, a nyugalom vágya, a

társ mellett végre megpihenni vágyás - ezt kísérté végig Attila rövid életét. És magyarázhatnak bele bármit, nekem ezt jelenti költészet és ezért szeretem.

Föltételezhető: érzékeny gyerekként megőrzött valamit a falusi nyári hangulatokból és emlékekből, aztán ezekből és a már felnőtt ember vágyakozásából születhetett ez a hangulatos, békés, mondhatni hétköznapien is idilli életet kívánó vers. Ő írta, aki pedig legutolsó versének legutolsó két sorában „...tűzhelyet, családot / már végképp másoknak remél.”

NYÁRI DÉLUTÁN

Cseveg az olló. Néne nyesi a pázsitot, guggol. Hátról nézve is látni, ásitott.

Rádió nyüzsög. Szárnyak dongnak az üvegen. Lány szellők táncot járnak a puha füveken.

Az idő semmit játszik, langy tócsa most, megállt. Hogy elleng, abból látszik, hogy remeg a virág.

Én sem tudom már régen, alszom? vagy dolgozom? Megterit feleségem szép fehér abroszon.

Az eget is a tájon vászonnéfny lepi el. Csillog, mert üvegtálon ül, a földieper.

Boldog vagyok, a kedves mellettem varrogat s hallgatjuk, amint elmegy egy vak tehervonat.

Mintha egy kellemesen bágyadt nyári napon saját kis kertünkben, nyugágunkból szunyokálásunkból ébredznénk. Fölebredünk és azt látjuk: minden rendben, minden a helyén.

Hát ilyen nyugodalmas, hangulatos életet kívánok kendteknek - merthogy magamnak is ezt kívánom. És ha vannak (miért is ne lennének), őrizgessük gyerekkori nyári jóemlékeinket. Én már bespájzoltam őket a még nehezebb időkre. Aztán, ha szükségét érzem, leveszem a stelázsirul, mint a nagymama rég eltett kompóját.

MORFONDÁRIÁK

Hogy is van a mondás? „Most légy okos Domokos!” De írhatam volna Fecót, Jocót, Viktort, Ibolyát, vagy akárkit is. A lényeg az, hogy az EU-választásokon nem kimondottan a papírforma gyűtt be. Istenkém, hát van ilyen. Is. Azóta is magyarázkodnak a politikusaink rendesen. Pedig szerintem nem magyarázni kellene a bizonyítványt. Mit kellene tenni? Mit? Csak úgy egyszerűen, hogy úgy mondjam öszödiesen és egységesen be kellene ismerni, hogy „ELKÜRTUK”! El bizony. Nem kicsit, nagyon. Elnézést kérek a szóhasználatért, de ez a kifejezés szerintem már klasszikus irodalmi kifejezésnek tekinthető. Lassan talán ideje volna az akadémiának is dönteni, hogy véleményezze ezt a nyelvi formát. Úgy általában. Ahogy néha elnéztem a nyári szünetet megelőző parlamenti közvetítéseket, borsózdott a hátam, ahogy némelyik képviselőnk erőszakolta egyedülállóan gyönyörű nyelvünket. Amire én is nagyon büszke vagyok. Rá is jöttem, hogy biztos e miatt vonultak ki a képviselők az ülésteremből. Az az egy-két sze-

mély, aki bent maradt, vagy újságot olvasott, vagy szunyókált, vagy éppen szavazás előtt akadt sürgős dolga. Na de nem először fordult elő ilyesmi kétharmados szavazáskor. Itt van például ez a titkos szavazási cirkusz. Azt csi-csergik a verebek, hogy a legutóbbi szavazáskor az egyik pártnál megbeszéltek, hogy valamilyen más színű plajbással húzzák be az ikszet. Na de nem élénk Magyarországon, ha ez nem jutott volna az ellenérdekelt tudomására. Így aztán lett főbírónk. Meg is nyugodott mindenki. Kivéve én. Mert kérdelem én, mit gondoljak a honi igazságszolgáltatásról, amikor azt hallok a hírekben, hogy valaki betört egy egyedülálló beteg 90 éves aszszonyhoz. Megverte, megerőszakolta kirabolta, majd befejezőként megölte. El is kapták. Helyes. El is ítélték. Ez is helyes. Kaptott összesen HÉT év letöltendő büntetést. Na ez már szerintem nem helyes. A bíró azzal indokolta ezt a mindenki által enyhének mondott ítéletet, miszerint nem látta bizonyítottnak a „különös kegyetlenség” tényállását. Én

meg erre azt mondom, hogy elég gyenge ügyvédet rendelhetek ki a tettesnek. Ugyanis egy profi ügyvéd pillanatok alatt meggyőzte volna a tisztelt bíróságot, hogy az idős áldozat kimondottan erre kérte volna a tettest. A tettest elfogó rendőr meg magyarázkodhatott volna. Jobbik esetben. Mert még egy kis kártérítést is lehetne követelni tőle. Az a legérdekesebb, hogy a tettes nevét nem hozhatják nyilvánosságra, mert ugyebár a személyiségi jogai sérülnének. Hogy is mondják ilyenkor a kocsmahivatalban? „Miről beszélünk, vазze?” Erről. Hogy ugye a taxist nyakonszúrja az utasnak látszó bűnelkövető, és még majdnem a taxist vonják felelősségre. Az előbbi történethez képest ez piti ügy. Szerencsére a kolléga megúszta. Arról például nem szól a fáma, hogy a tettesnek a taxis kollégát kártalanítani is kell. Mert a taxisnak nem keletkezett bevétele a „fuvarért”. Tényleg. A nyakonszúrást azt áfával vagy áfa nélkül vette figyelembe a T. bíróság? A kolléga egyébként ún. közfeladatot ellátó személy. Na. Ha már így belemerültem a törvényességbe. Mit várhatnak a taxisok a T. Fővárosi Közgyűléstől? Köztudott ugyebár, hogy folyamatosan úgynevezett mulasztásos törvénytésben

szenvedtek. Na azért fél év után csak lett költségvetés a fővárosban is. De hogy? „Veni, vidi, vici”! Fővárosi Közgyűlésül: jöttem, láttam, megszavaztam. Aztán meg elegánsan lemondtam. Pénz meg sehol. Ja a taxisok, hát ők örüljenek, hogy lyuk van a kipufogóikon. Mit hisztiznek? Ezek nem tudják, hogy válság van? Nem, a fenét nem. Tisztelt főpolgármester úr! Egy világárosban ne legyen válság. Persze kérdezhetné, ha itt nem, akkor hol? Talán egy horvát tengerparti falucskában?! Az egy kellemes, nyugis hely. Meg olcsó. Á Brüsszel, az nem kóser. Ülések, szavazások, állandóan csak a rohanás. Tényleg. Hagy kérdezzem meg: Brüsszelben is harcolnak a korrupció ellen? Vagy ott csak a dolce vita dül, de az aztán teljes erőből. Jönnek-mennek az SMS-ek. Itthon meg a telefonok. Magyarázzák, hogy miért fontos nekem, hogy egyáltalán elmenjek szavazni. Nekem? NEKIK! Azért a közel öt milióért meg a hazudott költségterítésért. Érdekes? Most, hogy az ország kedvenc miniszterelnöke visszavonult, egyszerű sem rezdült meg a mobilom, hogy esetleg megköszönje a türelmemet. Netán elnézést kért volna. Na de a párja se különb. Hogy ki? Hát aki ha lábujjhegyre áll, akkor átlát a ribizlibokor felett. Én nem tudom honnan tudják a telefonszámomat. Lehet, hogy azt is tudják, hogy én már régóta nem megyek szavazni. Hogy is mondtuk annak idején? EZEKRE? Vagy esetleg én is meg vagyok figyelve?! Nem mondom. A mai világban, amikor a lehallgatókat is lehallgatják. Hú de izgi. Nahát! Elképzelem a még élő volt ÁVH-sokat, amikor rendes havi összefojetelüket tartják, mit sóhajtoznak össze-vissza, hogy „bezzeg, ha a mi időnkben ilyen fejlett lett volna a technika” tán még ma is mi irányítanánk. Na az a világ már elmúlt. Csak én személy szerint azt szeretném, habár nem sok reményem van, hogy egy jobb világban élhetnének az unokáim. Szeretném kihangsúlyozni, hogy csak és kizárólag egy jobb világra vágyom. Nem kell ezt a jelzőt fokozni. Sőt nem is szükséges.

Tisztelettel:

Kapitány

Gyurcsány az angol királynőnél vendégeskedik. Az iránt érdeklődik, hogy mi a titka az ő sikerének.

– Tudja, kedves Gyurcsány úr – válaszolja a királynő –, nagyon egyszerű a dolog. Csak sok intelligens emberrel kell körülvennie magát az embernek.

– No jó-jó, de hogy tud egyszerűen megbizonyosodni arról, hogy valaki intelligens? – kérdezi Gyurcsány.

– Engedje meg, hogy bemutassam Önnek! – válaszolja a királynő, majd odafordul a telefonhoz, felhívja Gordon Brown miniszterelnököt, és felteszi neki a következő kérdést:

– Gordon! A maga apjának a fia, de nem a maga testvére. Ki az?

Az gondolkodás nélkül válaszolja:

– Nagyon egyszerű, felség. Az én vagyok.

– Látja, hát így tesztelem az intelligenciáját azoknak, akik körbevesznek.

Gyurcsány hazarepül Budapestre. Másnap felhívja egy miniszterét:

– Figyelj, Pisti! Apádnak fia, de nem a te testvéred. Ki az?

A kérdezett hebeg-habog, egy kicsit o-o-o-zik is, de csak nem ugrik be neki.

– Ferikém, fogalmam sincs mi a válasz, de ígérem, holnap reggelre kitalálom. – Egész nap töri a fejét, de nem jön rá a megoldás-

ra. Végül felhívja Orbán Viktort, hátha ő tudja.

– Kedves Viktor! A segítségemet kérem. Apád fia, de neked nem testvéred. Ki az?

– Oh, István! Hiszen ez egyszerű! Ez én vagyok.

A miniszter megőrül a válasznak. Nyomban tárcsázza Gyurcsányt

– Ferikém! Megvan a válasz! Az Orbán Viktor az!

Gyurcsány a tenyerébe temeti barázdált homlokát.

– Oh, te szerencsétlen! Hát még ezt sem tudod tisztességesen megoldani?! Nem az Orbán, hanem a Gordon Brown az!

* * *

Egy 80 éves bácsi felveszi a kabátját és indulni készül otthonról.

Felesége utána szól.

– Hová méész?

– Elmegyek az orvoshoz.

– Beteg vagy?

– Nem, csak gondoltam feliratok magamnak Viagrát.

– Várj, én is jövök – kászálódik ki a néni a hintaszékből.

– Miért? Beteg vagy?

– Nem, csak kérek egy Tetanusz-oltást, ha előveszed a régi, rozsdás szerszámot.

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

Bármilyen típusú és állapotú gépkocsiját, taxigépkocsiját azonnali készpénzfizetéssel felvásároljuk! Banki hiteltartozását kiegyenlítjük.

Telefon: 06/70-318-6157



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 550 000

Érdeklődni lehet 06/70-383-8480 (du. 15 órától 22 óráig) City 480.



124/200-as, 94. novemberi B/G, infrázaras, 4 gyári kulcsos hotel taxi eladó, vagy kaucióval kiadó napi elszámolású kolégának.

Érdeklődni lehet: 06/20-917-3100 telefonszámon.



Ford Mondeo 9 éves, frissen vizsgázta, új taxiórával, betegség miatt eladó. Irányár: 1,5 Mft.

Telefon: 06/30-321-4324



Mercedes W210-es combi, metálfekete 300 TD, nagyon sok extrával (valódi bőr, CD-tár, stb.), 97-es évjárat, 98-as modell, február 25-ig érvényes taxivizsgával eladó.



Irányár: 1,7 Mft. Jó állapotú W124-es dízelt beszámítok!

Érdeklődni lehet: 06/20-9290-338.



4 db. Nissan Primera felni téli gumival (Michelin Alpin 205/60x16 méretű), 90%-os állapotban eladó. Irányár: 80 000,- Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8344 telefonszámon.



Kártyalehúzó Ecometer taxióra és Maxon URH térorómerővel, antennával, felvevős mikrofonnal eladó.

Tel: 06/70-383 8031



City Taxi szabadjelző újszerű állapotban eladó. (City Taxi pénztárban Évinél megtekinthető.) Ára: 10 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-940-1464 telefonszámon.



Eladnám, vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyszögöl alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillsütő, nagy terasz, elektromos kandalló, nagy nappali, beépített bárpult, 2 hálófülkés, fürdőszobás-zuhanyzós, csa-

tornázott, leányfalui strand kocsival 5 percre) hétvégi házat. Az ár irányár: 18 000 000 Ft. Valamint ugyanitt a leányfalui strand közelében, csendes, felújítandó, nappali + 3 szobás hétvégi házat – családi okok miatt – szintén eladnám. 200 négyszögöl alapterületű, vízóra van. Az ár irányár szintén: 14 000 000 Ft.

Érdeklődni: Kiss Gábor
06/70-383-8004



Eladó taxinak felszerelt 2007. évjáratú E211 220 CDI fekete Mercedes, Classic változat, megkímélt állapotban. 50 ezer km-t futott, Magyarországon vásárolt, vezetett szervizkönyvvel rendelkezik. Irányár: 6 650 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-910-6461



300 dízel 124-es, 1992-es évjáratú Mercedes, sárga rendszámmal, megkímélt állapotban eladó. Irányár: 900 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-938-2785



Kerepesen 620 m²-es üdülőtelek eladó! Vezetékes víz, villany van. 20 m²-es faház és termő gyümölcsfák vannak a területen. Irányár: 4 800 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8246, City 246.



Eladó Taxi4-es új Dagger antenna (430-480 mHz) és hozzá való egy éves mágnestalp, együtt 3000 Ft-ért.

Telefon: 06/20-923-3709

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

GYEREKSZÁJ

- Nem megyek többet iskolába.
 - Miért?
 - Mert olvasni nem tudok, beszélgetni meg nem hagyják.

A kis csiga kérleli a mamáját:
 - Hadd szaladjak át az úttesten!
 - Most nem lehet! Két óra múlva jön a busz.

Ősember fia hozza haza a bizonyítványát.
 Apa: Vadászból 3-as. Hát jó, még nem bírod el a

dárdát. Halászból 2-es. Tudom, víziszonyod van.
 De töriből hogy lehet megbukni? Két oldal az egész...

Tanár:
 - Ragozzátok a menni ígét jelen időben!
 - Én megyek, te méz, ő megy...
 - Egy kicsit gyorsabban, ha szabad kérem!
 - Én futok, te futsz, ő fut...

Móricka anyukája a fiával beszélget: - Figyelj, Móricka, megvettem neked az iskolához a tankönyveket. Drágák voltak, úgyhogy nagyon vigyázz rájuk!
 - Igérem, anya, hozzájuk sem nyúlok!

- Apa, az ott egy halász-hajó?
 - Nem, kisfiam, az egy jacht.
 - És hogy kell írni, j-vel vagy y-nal? És h-val vagy ch-val?
 - Jobban megnézzve mégiscsak halászhajó...

AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárholon bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

Diplomás adótanácsadónál biztosítás kötése kegyeleti szolgáltatásokra.

Érdeklődni: 20/663-8243

FŐTAXI TAXIS NAP 2009

A nagy hagyományokkal bíró Főtaxi Taxis Nap idén is megrendezésre került. 2009. június 28-án vasárnap – a jól megszokott helyszínen – a csepeli Szabadkikötő Sportegyesület telepén gyűltünk össze egy kis lazításra.

A rendezőség a kora reggeli készülődéskor, a sátrak, pihenőhelyek építéskor aggódva kémlelte az eget: vajon kegyesek lesznek-e az Égiek, nem mossa el az eső a rendezvényt? Ez a kétség a szép számmal érkező vendégek jó részét is nyomasztotta, aminek bizonyítéka, hogy a többnyire verőfényes nyári napokon bonyolított rendezvény eleve fedett helyszínein az előző évekhez képest jóval többen gyakoroltak. Így a tekepályákon és a ping-pongasztaloknál már reggel is nagyobb számban voltak a megszokottnál. A Főtaxi házi zenekarának számító Madarak együttes technikusai is felkészültek egy



Amit nem befolyásolt az eső: a bowling-verseny



Egy parádés rock and roll



Az eső áztatta pályán nem csak a quadok lettek sárosak

lehetséges trópusi esőre: számítva az özönvíz-szerű záporokra, a drága technikát vastagon beterítették vízhatlan ponyvával.

A Taxis Nap az eredeti forgatókönyvnek megfelelően 9 órakor – még napsütésben – kezdődött. A Főtaxi Zrt. frissen kinevezett vezérigazgatója, Hausz Gyula úr köszöntőjében üdvözölte a fővárosból és az ország több részéből érkező taxitársaságok munkatársait és a megjelent vendégeket, majd röviden összefoglalta Magyarország legismertebb taxicégének, a Főtaxinak közel 100 éves működését. A rövid megnyitóban kitért a közeli és távolabbi jövő várható eseményeire is. Így szó esett a Főtaxinál megkezdett fejlesztésekről, beruházásokról, melyek a jelenlegi gazdasági válsághelyzet ellenére elsősorban a cég, és ezen keresztül természetesen valamennyi taxiskolléga további fejlődését kell, hogy szolgálják. A fejlesztések első üteme a rendezvény napjára lezárult. A Főtaxi Zrt. saját erőből, több mint 100 milliós beruházással, 800 darab POS terminál beszerzésével és telepítésével megteremtette valamennyi taxiskolléga számára az utasok által rég várt bankkártyás fizetés lehetőségét. E szolgáltatásbővítésen túl, a tervek szerint még ez évben, bevezetésre kerül a félcsendes címkiadás, valamint a chipkártyás fizetési módzat lehetővé tétele is. A vezérigazgató beszédében hangsúlyozta, az a közel 100 éves szakmai tapasztalat, szolgáltatási hagyomány, melynek birtokosa egyedülként a Főtaxi, a mostani nehéz időszak ellenére is okot ad az optimizmusra. Az eltelt közel 100 évben háborúkat, forradalmat, államosítást, privatizációt is megélt a cég, mely „köszöni szépen”, továbbra is jól van, működik és fejlődik. A vezérigazgató a rövid beszédét jókívánásaival zárta.

A megnyitó után a hagyományos kispályás labdarúgótornára nevezett 12 focicsapat meccseinek sorsolásával folytatódott a program. Ez – a bajnokságot évek óta kitűnően szervező Farkas Tamásnak köszönhetően – szinte azonnal el is kezdődött. De bármennyire is profi volt a szervezés, az időjárás közbeszólt. Özönvízzerű eső szakadt le az égből. Úgy tűnt, hogy sem a rendezőség, sem az ország távoli részéből érkező és elszánt játékosok imái nem kerültek meghallgatásra. A felhőszakadás a csoportmérkőzések második körében játszott meccsetek szó szerint lemosta a füves pályáról. A közel két órás szakadatlan esőzés ráadásul a további játékokra is alkalmatlanná tette az egyébként kitűnő minőségű füves pályát. Így a rendezőség a focibajnokság befejezését kénytelen volt elhalasztani egy évvel, a jövő évi Főtaxi Taxis Nap időpontjáig. A zuhogó eső elől természetesen mindenki a fedett részeken keresett menedéket, elsősorban a büfében, de a tekepályákon és a pingpongasztaloknál is sokan jelentkeztek játékokra.

A tekebajnokság női és férfi győzteseinek névsora jól mutatja, hogy a Kolozsvári család egy külön díjat is megérdemelt volna.

Teke női bajnokság: – 1. Kolozsvári Erika, 2. Keszeg Zoltánné, 3. Kolozsvári Lajosné

Teke férfi bajnokság: – 1. Vidincei János, 2. Kolozsvári Lajos, 3. Háromi Sándor

Az asztalitenisz-bajnokság koedukált rendszerben került lebonyolításra, a győztesek névsora a következő: 1. Szőke Péter, 2. Csukárdi Miklós, 3. Fábrián Ildikó

A fedett pályás sportversenyek végére az „időjárás-felelős” is meghallhatta a korgó gyomrok moraját, mert mire az ebéd elkészült, az eső is elállt végre. Így a bográcsban készített izletes pörköltet már a szabadban fogyaszthatta el a közönség. Az ebéd végére visszatért a nyári napsütés, és a felesleges kalóriák leadását a Madarak zenekar kitűnő táncczenéje segítette. Az első zenei blokkot követően került sor a tombolára, melynek fődíjaként – a sok egyéb értékes nyeremény mellett – idén is 1 hetes családi nyaralás került kisorsolásra a Főtaxi Szabadkikötő vízparti üdülőjében. A tombolasorsolás után a rendezvény évek óta színvonalas produkciókkal szórakoztató csapat tartott lovasbemutatót és kaszkadőr show-t, melyet a több száz néző elismerő tapsa kísért. A gyerekek idén is jól szórakoztak: a quad-pályán az apukák előtt ülve száguldoztak az „ördög szekeren”, hogy aztán fülig sárosan próbálják ki, hogy mennyi ideig tudják megülni a „villanybikát”. A szelídebb csemeték is megfálalták a számukra megfelelő szórakozást, hiszen idén sem maradt el a kisállatok bemutatója, az állatsimogatás és a pónilovaglás. A rendezvényt a Madarak zenekar zárta a jól ismert táncczenéket játszva a program végéig.

Ez a nap is bizonyította, hogy ezekben a szűkös időkben is szüksé-

Az eső már ömlik, ám a focisták még reménykednek



A City Taxi csapata az elnökkel

ges néha megállni, pihenni, szórakozni, sportolni, eltölteni legalább egy kevés időt közösen. A mindennapok létért folytatott küzdelemben fontos legalább pár órára kizökeni a taposómalomból, és közösen, jó hangulatban emlékezni a régi szép időkre, jókat nevetni a sokat hallott sztorikon. Természetesen a Főtaxi Taxis Nap 2010-ben is megrendezésre kerül, már csak a félbeszakadt focibajnokság befejezése miatt is.

Jövőre is várunk minden taxikollégát és családját egy közös ünnepelésre!
-LeSa-

Taktikai megbeszélés, balról jobbra: Sipeki József, Tamás Miklós, Farkas Tamás és Lossó Géza

A villanybika



Az ugráló



A házi zenekarnak számító Madarak együttes



Az állatsimogató



Az ausztrál farmer egy vödörrel a kezében elindul a közeli gyümölcsösébe, az útja egy tavacska mellett visz el. Arra lesz figyelmes, hogy a tóban három meztelen fiatal szépség fürdik, a ruháik szétdobálva a parton. A lányok észreveszik és kikiabálnak neki:

- Addig nem megyünk ki a vízből, míg el nem megy innen!
- A farmer egy kicsit felemeli a vödört és visszakiált:
- Nem leskelődni akartam, a krokodilt jöttem megetetni!

Kedves Kollégák!

A *Taxisok Világában* egy új rovatot szeretnénk indítani, **Turisztika, Sport és Gasztronómia** címmel. Ebben – terveink szerint – riportokat, tudósításokat fogunk közölni a magyar sportélet kiválóságaival, tájékoztatunk benneteket ha-

zai szabadidős-program lehetőségekről, horgászati lehetőségekről, valamint néhány finom ételrecepttel is szeretnénk kedveskedni nektek.

Örömmel vesszük ehhez kapcsolódó ötleteiteket, javaslataitokat.

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Ennek megfelelően fogadjátok most szeretettel a **vaddisznó hentes tokány** receptjét.

Bizonyára tudjátok, hogy nagyon sok finom étel a véletlen szüleménye. Egy előre nem kalkulált hiba vagy apró figyelmen kívül hagyás játszik közre a végső íz kialakulásában. Jelen esetben is ez történt. Szándékom szerint egy pikáns, a magyar szájíznek megfelelő, különleges ételt szerettem volna készíteni, hála kedves katonatársamnak – „Dagadt Géának” – az egykori Hungária Kávéház szakácsának, aki nagyon megkedvelt engem, mert látta rajtam az őszinte érdeklődést mestersége iránt.

A tokány egy nagyon érdekes étel, többféle nyersanyag ízének harmóniájából fakad. Kicsit „munkás”, igényes, hozzáértő előkészítésre van szükség. De megéri, mert a végén a szakács biztos elismerésre számíthat! A fent említett hibát a főzés előkészítése során követtem el, mégpedig azzal, hogy nem magam szereztem be a kovászos uborkát. Eredetileg ezzel szerettem volna készíteni, ehelyett rábíztam – egy, egyébként nagyon kedves – hölgyismerősömrre, aki úgy gondolta, hogy csemege uborka is jó lesz. Hirtelen felindulásomban kitaláltam, hogy az uborkát erőspaprika-lébe áztatom, így külön pikantiert adok az ételnek. Ez bejött, egy félbetörött kenyérral törlötték ki a bográcsot!

Nézzük a hozzávalókat!

Vaddisznó hentes tokány gazdagon, 35-40 főre, City 231-es módra:

12 kg comb, lapocka, hasaalja – laskára vágva,

4+8 fej közepes vöröshagyma – apróra vágva,

15 fej fokhagyma,

20 dkg+1 kg kolozsvári szalonna – apróra vágva,

2 kg szegfűgomba,

2 kg csemegeuborka – csikokra vágva,

1 l ecetes, erőspaprika-lé,

20 dkg Globus mustár

10 dkg saját törésű színes vagy fekete bors,

5 dkg kakukkfű,

1 csomag egész szerezcsendió,

4-5 szál friss rozmarying (ha nincs, akkor szárított),

2 csomó friss petrezselyem – apróra vágva,

2 dl napraforgóolaj,

3 l száraz fehérbor (ez részben a szakács üzemenyaga is),

1 kg sertéscsont,

2 kg krumpli,

2 kg tarhonya,

só, ízlés szerint.

Az étel elkészítési ideje legalább két nap, ideális esetben három. Ez ne ijesszen meg senkit, a főzés maga mindössze 3,5 óra.

Első nap a frissen lőtt vadat részeire bontjuk és egy napot hideg helyen pihentetjük.

Az igazi munka másnap, az alapos mosással kezdődik. A húst legalább háromszor át kell mosni, utána 1 órán keresztül lecsepegtetni. Ezt követően lehartyázzuk, majd csikokra (laskára) vágjuk. Mustárral, 1 fej zúzott fokhagymával, törött borssal, reszelt szerezcsendióval, kevés kakukkfűvel és 2 dl olajjal egy napra bepácoljuk. Hűtőben tartjuk és főzésig többször megkeverjük.

Összevágjuk a hagymát, fokhagymát, szalonnát és a gombát.

Szépen, ferden vágva, a csemegeuborká-

ból apró gyufaszálakat készítünk, majd ráöntjük az erős paprika levét, és egy napig állni hagyjuk.

Ezután következik a főzés két fázisban, először a tokány, majd a pásztor-tarhonya, aminek elkészítéséhez javasolom, keressetek egy vállalkozó szellemű barátnőt. Ez körülbelül 1 órát vesz igénybe. A diabetikus jelleg megőrzése érdekében rétegenként pirított szalonna és karikára vágott hagyma legyen benne.

A tokány elkészítése szokványos, a füstölt szalonnát kisütjük és a dinsztelt hagymára, fokhagymára (szétrobbantás után) rátesszük a csontot, majd a húst. Szürkére pirítjuk, és miután levét engedett, hozzáadjuk a kolozsvári szalonnát. Folyamatosan fűszerezzük és kóstoljuk. Csak a legvégén sózzuk!

Körülbelül 2,5 óra főzés után (ekkor felkemény), adjuk hozzá a paprikalébe áztatott uborkát. Ezután – váltogatva – borral, vízzel felöntjük (amennyire szükséges). Az utolsó félórán tesszük bele a zöld, vágott fűszereket és a maradék fokhagymát. Gyakran kóstoljuk! Ekkor már szabad sózni, de csak nagyon óvatosan. Folyamatos rázogatós mellett lesütjük, lefőzzük a levét, annyira, hogy a hús éppen kilátsszon belőle.

Amikor a tarhonya is elkészült, lehet tálni. A kóstolásba most is vonjátok be a társaság vállalkozó szellemű tagjait!

Csípős savanyúság és száraz fehérbor illik hozzá.

Előtte és utána ajánlott egy-egy kupica igazi házi pálinka elfogyasztása.

Jó étvágyat hozzá, egészségetekre!

Üdvözöllek benneteket,

City 231, Sanyi

Küldj egy receptet!**Tisztelt kollégák!**

A nyár beköszöntével ismét kiköltöztem a kertbe, kivítem a bográcsot is, nem is véletlenül, mivel Józsi szomszédom megkérdezte, hogy elkészítenék-e egy kis kecskehúsos ételfélét? Hirtelen felindulásból elvállaltam, s így jártunk jól. Szóval a kb. 2 kg fiatal kecskehúst felkockáztam, s bográcsgulyásként kezdtem banni vele. Kevés szalonnán hagymát, paprikát, paradicsomot fonnyasztottam, s rávettem a leöblített húst. Mikor rotyogott, sóztam, borsoz-

tam, hintettem még rá némi örölt köményt, bazsalikomot, majoránát, s 2 kanál piros paprikát. Tüzeltem alá, s locsoltam föl, előbb kis vizet, majd vörösbort. Mikor már puhult, hát jön a Józsi, hogy van még a hűtőben jóféle erdei gombája, az elrontja-e? Ezen elméláztunk egy fröccs erejéig, oszt úgy döntöttünk, hogy csak nem lesz baj. (Nem is lett.) Főzöm tovább, hát azt mondja a Józsi, hogy mi lenne, ha a krumplit meg belefőznénk, hamarabb megvan. Hiába, az illatok miatt már

megéhezett a szomszéd is, no-sza így tettem, s mire készre főztem, a terjengő finom illatok vonzottak még néhány lelkes vendéget a bogrács köré. Nos így a nagy lelkes falatozás során sajnos elfeledtem a művet fényképen megörökíteni, de kollégáim fantáziáját ismervé, nem kétlem, hogy igen jól elképzelitek az este lefolyását. Nos, ha ezt esetleg otthon olvassátok el, akkor egészségetekre, küldjétek utána egy jó fröccsöt, az emésztés miatt. Üdvözlettel:

Soós István, City 22

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvizsgáig.

Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményrel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal Ildikót

061/788-7991, 0670/371-4240-es tel.számom, vagy hagyatsz üzenetet a vermesi@citromail.hu e-mai címen is.

MEGÚJULT A MÉGANE-CSALÁD



Nyár közepén mutatták be a hazai sajtónak Renault Mégane-család új kínálatát.

Az új Renault Mégane Grandtour a család ötödik modellje, a Berline, a Coupé, a Grand Scénic és a Scénic megjelenését követően. A július végén piacra kerülő új Renault Mégane Grandtour nemcsak elegáns, dinamikus stílusú, de különösen praktikus is egyben, rengeteg rakodóhellyel. A Renault palenciai üzemében gyártják, ugyanazokon a futószalagokon mint a Berline és a Coupé változatokat. A gyártó ennek megfelelően rengeteget profitált a spanyol gyárban elvégzett gyártásfejlesztő beruházásokból.

Az új Mégane Grandtour-palettan nyolcféle dízel erőforrás található, ami jól mutatja a Renault által véghezvitt optimalizációt annak érdekében, hogy a vásárlók a lehető legjobb teljesítményt kapják, a legalacsonyabb üzemeltetési költségek mellett. A dupla kuplungos sebességváltó (DVT) 2010 elején jelenik meg a kínálatban a dCi 110 DPF erőforrással párosítva.

Hatféle benzinmotor van az új kínálatban, köztük az új Tce 130, valamint a 2.0 16V 140, amelyhez fokozat nélküli CVT sebességváltó tartozik.

Csökkentek a szervizköltségek is. Ezt a szervizperiódusok két évre vagy 30 000 km-re növelésével érték el (a korábbi évenkénti vagy 30 000 km-es ciklussal szemben).

Az új Renault Mégane Grandtour 4,56 méter hosszú és öt felnőtt kényelmesen utazhat benne, csomagokkal együtt. A vezető és az első utas hatalmas, 890 mm-es fejtérrel rendelkezik (14 fokos háttámladőléssel), és 1,475 mm-es könyöktérrel, ami a legnagyobbak közé tartozik a kompakt kombik szegmensében.

Kést nyomott a torkához, lefújta a taxis

Életmentő dezodor

Chicago külvárosi kaszinója előtt ült be a taxiba az utas, majd menet közben gondolt egyet és a kését a sofőr nyakához nyomta, majd a bevételét követelte. A felkészült fuvarozó dezodorával lefújta támadóját, így túlélte a rablási kísérletet.

A taxisok kiszolgáltatottsága nem csak Magyarországon idézhet elő naponta nem kívánt helyzeteket. Sokan még mindig azt hiszik, hogy a fuvarozók tömött tárcával roják az utakat, s ha valakinek szüksége van pénzre, tőlük lehet a legkönnyebben ezt megszerezni. Ebbe a tévhitbe azért jó néhány taxis már belehalt, és számtalan sérült is tudná cáfolni ezt a téves információt.

Néhány napja Chicago egyik külvárosi részében üzemelő kaszinó előtt intett le taxit egy férfi. Beszállt az autóbába, bementa a címét, majd elindultak. A férfi izgett-mozgott az ülésen, majd újabb helyre akarta vitetni magát. Az 51 esztendőes taxisofőrnek mindez gyanússá vált, az ajtó oldalzsebében lévő dezodorát maga mellé vette minden eshetőségre felkészülve. Nem is kellett sokat várni. Utasa váratlanul kést nyomott a torkához, majd követelte a bevételt. A sofőr úgy tett, mint aki a tárcájáért nyúl és azt átadja, ám a kéznél lévő dezodorával szembefújta támadóját. A váratlan reakcióra a rabló kiejtette kezéből a kés és a szeméhez kapott. A sofőr csak erre a pillanatra várt, és kapva a lehetőségen

kiugrott az autóból. Eközben az egyre reménytelenebb helyzetét felismerő férfi még behúzott egy nagyot a taxisnak, de az már nem tudta megakadályozni a fuvarozót abban, hogy elhagyja autóját, és segítséget kérjen.

A rendőrök pillanatokon belül a helyszínen elfogták a támadót, akit őrizetbe vettek és kihallgattak. Mivel az ügy megítélése egyértelmű volt, így a gyanúsított ellen gyorsított eljárásban vádat is emeltek, melynek köszönhetően egy-két héten belül rács mögé került a férfi.

A taxis szerencsésen túlélte a támadást, s mint az esetet követően elmondta: nem is sejtette, hogy valaha épp' egy dezodorának köszönheti majd az életét. A történetek ugyan megvisselték, de

nincs módja és lehetősége a hosszasan pihenésre, úgyhogy újra visszaül a volán mögé és végzi a munkáját, mint ha mi sem történt volna. Az azonban biztos, hogy egy kis flakon dezodor ezentúl mindig tartani fog a keze ügyében. **Cash**

– Tudod, hogy kistestvéred lesz? – kérdezi a szomszéd néni a kislánytól.

A kislány boldogan rohan haza, és megkérdezi:

– Anyu, hol van a kistestvérem?

– Itt a hasamban.

A kislány szomorúan megy vissza a szomszédba.

– Nem lesz kistestvérem – mondja –, az anyu megette.

Különös figyelmet fordítottak arra, hogy a sofőr környezete a lehető legvezetőbarátabb legyen. A legkülönbözőbb méretű sofőrök is megtalálhatják a számukra ideális üléspozíciót, köszönhetően a számos beállítási lehetőségnek, amit a derektámaszos, hátradönthető vezetőülés nyújt (70 mm magasság-állíthatóság, 240 mm előre/hátra állíthatóság és hosszirányú fejtámlamozgatás).

A kormánykerék szintén magasságban és mélységben is állítható (5,1 fokban és 45 mm-en), míg a pedálerendezés még komfortosabbá vált. A fékpedál 30 mm-rel szélesebb lett, míg a gázpedál 10 mm-t szélesedett, lehetővé téve, hogy



a vezető szükség esetén még biztosabban és gyorsabban nyomhassa le a fékpedált.

A hátsó utasok közvetlenül is megérik a 62 mm-es tengelytávnövekedést a Mégane Berline-hez képest, ami 218 mm-es térdhelyet eredményez (61 mm-rel többet a Mégane Berline-nél), amivel az újdonság a kategória élvonalába tartozik.

Az új Renault Mégane Grandtour kategóriája egyik legnagyobb csomagterét kínálja. Mérete 524 dm³-tól (38 dm³ a padló alatt) majdnem 1.600 dm³-ig változtatható, az igényeknek megfelelően. A moduláris üléselrendezés akár 2550 mm hosszú tárgyak szállítását is lehetővé teszi.

AZ ÚJ RENAULT SCÉNIC ÚJ TÁVLATOKAT NYIT

Az új Grand Scenic májusi bemutatását követően nem sokkal, a Renault az új Scenic-et is piacra dobta. A kategória úttörőjeként és egyben egy évtizede élvonalaként, a Scenic régóta Európa legnépszerűbb családi MPV-je, közel 3,3 millió értékesített példánnyal 1996-os bemutatkozása óta. Az új Scenic ugyanazokra az erősségekre épít, amelyek a Scenic előző két generációjának sikerét is garantálták, ám még tágasabb utastérrel és még több kényelemmel, ráadásul mindent a limuzinok kezelhetőségével fűszerezve. Mindezek mellett rengeteget profitált a Renault douai-i gyárának kompakt MPV-kel szerzett tapasztalatából, hiszen a franciaországi üzem volt az előző két Scenic generáció gyártási helyszíne is.

Ötféle benzinmotorral kapható, köztük az új Tce 130-as aggregáttal. A hétféle dízel erőforrásból három kevesebb, mint 140g CO₂/km kibocsátású. Az új Scenic négy változata felel meg a Renault eco2 előírásainak, ami a márka azon modelljeit jelöli, amelyek teljes életciklusuk alatt csökkentett környezetszennyezést jelentenek.

Az új Scenic hossza 4,34 m, pontosan 80 mm-rel hosszabb, mint elődje. Utasterét gondos tervezést követően formázták meg, hogy minden utasa számára tökéletes élményt nyújtson. Az új Scenic ugyanazokra az erősségekre épít, amelyek a Scenic I és Scenic II előző két generációjának sikerét is garantálták, ám még tágasabb utastérrel és még több kényelemmel és rakhellyel.

ADÓ ÉS TB-VÁLTOZÁSOK

Az alábbiakban röviden igyekszem összefoglalni azokat a 2009. július 1-jétől érvényes adó- és társadalombiztosítási változásokat, melyek a taxis vállalkozókat, vállalkozásokat érinthetik.

Általános forgalmi adó (áfa)

A taxisok túlnyomó része alanyi áfa mentes, vagyis éves bevételük nem haladja meg az ötmillió forintot. Akik viszont e határ felett teljesítenek, vagy több gépkocsit használva alkalmazottakkal dolgoznak, és ezáltal lépik túl az alanyi áfa mentes határt, azoknak igen fontos változás, hogy 2009. július 1-jétől az áfa általános mértéke 20%-ról 25%-ra emelkedik. Egyúttal bevezetésre kerül egy – bennünket közvetlenül nem érintő – kedvezményezett adókulcs is, amely alá csak néhány termék tartozik, konkrétan a tej és tejtermékek, valamint egyes sütőipari áruk.

A csak végösszeget tartalmazó számlán (ún. egyszerűsített, vagy készpénzfizetési

számla) a 25%-os felülről számított adó mértéke 20%. Ezt a számot kell a számlán feltüntetni az áfas taxis vállalkozóknak. Alanyi áfa mentesek továbbra is AM, vagyis alanyi mentes jelölést alkalmazhatnak.

A taxaméreteket kizárólag az áfakörbe tartozó taxivállalkozóknak kell átállítaniuk, nekik viszont minél hamarabb:

„2009. évi XXXV. törvény 59. § (1) Az általános forgalmi adó-mértékváltozás miatt a gépi nyugta- és/vagy számlaadásra szolgáló pénztárgépet és taxamétert legkésőbb 2009. augusztus 31. napjáig az arra jogosított szervvel át kell állítani.

(2) Az (1) bekezdésben említett átállításig
a) a gépi nyugtaadásra szolgáló taxamétert és
b) az általános forgalmi adó nyugtán való feltüntetésére vagy számlakiállításra is alkalmas pénztárgépet használó, nyugta-, illetőleg számlakibocsátási kötelezettségének kézi kibocsátású nyugtával, számlával tesz eleget”.

Az alanyi mentes taxisok taxiórja „áfa mentes” feliratot nyomtat a nyugtára, ezt megváltoztatni nem kell.

Személyi jövedelemadó (szja)

2009. január 1-jétől visszamenőlegesen változnak az adóhatárok:

1 900 000 Ft-ig 18%

1 900 000 Ft felett 342 000 Ft + az 1 900 000 Ft feletti rész 36 %

A taxis vállalkozók többsége az átalányadózás körébe tartozik, az 1 900 000 forintos jövedelmi határt kilenc és fél millió forintos bevételnél érne el, ami kevésbé valószínű. Másodosok, ill. egyéb jövedelemmel is rendelkezők azonban beleeshetnek a felső adókulcs kategóriába.

Az eddigi gyakorlattól eltérően a családi pótlék is belekerül az adóalapba, bár önmagában nem adózik, de a többi jövedelmet alkalomadtán a magasabb adósávba „tolja”. Miután ennek részletei a médiában valahogy

nem jelentek meg kellő nyomtatékkal, idézem a hatályos jogszabály (2009. évi XXXV. törvény) idevonatkozó részét:

„13. § A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (a továbbiakban: Szja tv.) 11. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A családok támogatásáról szóló törvény szerint családi pótlékra jogosult és az adóévben ilyen bevételt szerzett magánszemély, a vele együtt élő házastársa, illetve az ilyen bevételt szerző magánszemély élettársa az adóbevallásában feltüntetett házastársa, illetve élettársa nevét, adóazonosító jelét (ennek hiányában természetes személyazonosító adatait és lakcímét). E rendelkezést munkáltatói adómegállapítás esetében is alkalmazni kell.”

14. § Az Szja tv. 28. §-a (az egyéb jövedelmekről - a szerk.) a következő (18)-(19) bekezdéssel egészül ki:

„(18) Családi pótlék címén az adóévben megszerzett bevételből egyéb jövedelem

a) a családok támogatásáról szóló törvény szerint jogosult magánszemélynél, a vele együtt élő házastársánál, illetve az ilyen bevételt szerző magánszemély élettársánál 50-50 százalék,

b) a családok támogatásáról szóló törvény szerint a családi pótlékra egyedülállóként, illetve egyedülállónak tekintendőként jogosult magánszemélynél – az a) pontban foglaltaktól eltérően – 50 százalék. ...”

Átalányadózás

Sokan érdeklődtek az átalányadózás kapcsán, lévén az a taxis vállalkozások egyik legkönnyebben alkalmazható és bizonyos tekintetben legkedvezőbb mértékű adófajtája. A július 1-jétől érvénybelépett változások az átalányadózást lényegében nem érintik, egyetlen kivétellel, ami az átalány-

adózás megszüntét, majd újra alkalmazhatóságát illeti:

„18. § Az Szja tv. 50. §-ának (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(7) Az az egyéni vállalkozó, aki az átalányadózását megszünteti vagy arra való jogosultsága megszűnik, ismételten átalányadózást – feltéve, hogy annak egyéb feltételei fennállnak – csak akkor választhat, ha a megszüntetés (megszüntetés) évét követően legalább 4 adóév eltelt. Ha a jogosultsága a bevételi értékhatár túllépése miatt szűnt meg, az előbbi rendelkezéstől eltérően az átalányadózás – ha annak egyéb feltételei fennállnak – attól az adóévtől kezdődően újra választható, amely adóévben az e törvényben előírt bevételi értékhatár növekedett.”

Az átalányadózás szolgáltatókra vonatkozó értékhatára jelenleg 15 millió forint.

Gépjárműadó

Lényegi változás nincsen. Egy kiegészítést tettek a törvénybe, hogy a kizárólag elektromos motorral hajtott személygépkocsi (van ilyen egyáltalán?) után nem kell gépjárműadót fizetni.

EVA

2009. évre az eva felső határa 25 millió forintról 26 millió forintra nő. Ennek oka az áfaszázalék emelkedése.

Járulékok

Először a törvény szövege:

„25. § A társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló 1997. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: Tbj.) 19. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A foglalkoztató és a biztosított egyéni vállalkozó által fizetendő társadalombiztosítási járulék mértéke:

a) a minimálbér kétszeresének megfelelő járulékalapig 26 százalék, ebből a nyugdíjbiztosítási járulék 24 százalék, az egészségbiztosítási járulék 2 százalék, amelyből a természetbeni egészségbiztosítási járulék 1,5 százalék, a pénzbeli egészségbiztosítási járulék 0,5 százalék,

b) a járulékalap minimálbér kétszeresét meghaladó része után 29 százalék, ebből a nyugdíjbiztosítási járulék 24 százalék, az egészségbiztosítási járulék 5 százalék, amelyből a természetbeni egészségbiztosítási járulék 4,5 százalék, a pénzbeli egészségbiztosítási járulék 0,5 százalék.”

Aki netán egy szót sem ért belőle, ne csodálkozzon: direkt ilyen kacifántos a fogalmazás. A nálunk honos elvok szerint ugyanis a törvényeket „nem baj ha nem érted, csak tartsd be!” Megpróbáltam tehát kicsit leegyszerűsíteni a dolgot:

A járulékok 2009. július 1-jétől változnak. A módosult számok szerinti bevallást és befizetéseket első ízben a július hónapra esedékes járulékok után, augusztus 12-ig kell teljesíteni. A járulékalap kétszereséig – amely jelenleg 143 000 Ft – csökkennek a járulékok – a taxis vállalkozók 95 százaléka ebbe a kategóriába esik –, ezen összeg feletti rész esetében viszont változatlanok maradnak. A járulékok csökkenése a munkaadó által fizetendő összegeket érinti, ám taxis egyéni vállalkozó esetén ez szinte mindegy, hiszen a munkaadóra és a munkavállalóra vonatkozó járulékokat is ő fizeti, mintegy önfoglalkoztatóként. Konkrétan az egészségbiztosítási járulék – amely eddig 11% volt, csökkent 8%-ra, és a 4%-os vállalkozói járulék 2,5%-ra, havi 143 000 Ft jövedelemig. (Jövedelem, nem bevétel!) A minimálbér alkalmazása utáni konkrét – a csekkre írandó – összeg a „fizetendő minimális járulékok” című állandó rovatunkban (táblázatban) olvasható. Alkalmazótakat foglalkoztató vállalkozók számára lényeges változás ezen felül, hogy a munkaadói járulék 3%-ról 1%-ra változott (szintén a fenti jövedelemhatárig). A nyugdíjbiztosítási és a magánnyugdíjnyújtásra fizetendő díjak nem változtak.

Táppénz

Csökken a táppénz mértéke 70%-ról 60%-ra és a passzív jogú táppénz időtartama 45 napról 30 napra.

„29. § Az Ebtv. 48. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A táppénz összege folyamatos, legalább kétevi biztosítási idő esetében a figyelembe vehető jövedelem naptári napi átlagának hatvan százaléka, ennél rövidebb biztosítási idő esetében vagy a fekvőbeteg-gyógyintézet ellátás tartama alatt ötven %-a, azzal, hogy a táppénz egy napra járó összege nem haladhatja meg a jogosultság kezdő napján érvényes minimálbér 400%-ának, a biztosítási jogviszony megszűnését követően a minimálbér 150%-ának harmincad részét.”

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

BALESETI HELYSZÍNELÉS PROFIKKAL

GORDULÓK3000™

Minden taxitársaságtól várjuk a jelentkezéseket, akik szeretnének a baleset helyszínén szakmai alapon biztos tanácsot kapni, éjjel-nappali kivonuló szolgálattal, és érdekképviselettel. Digitális fénykép, video rögzítés, segítség a felelősség kérdésének eldöntésében. Rendőri intézkedés esetén képviselet, szabálysértési ügyekben közlekedési szaktanácsadás.
INGYENES autómentés egy évben egy alkalommal, minden szerződött Kollégának. Díja: 1200.- Ft + áfa/hó/gk.
Sorrend: 1., szerződés megkötése 2., baleseti kivonulás igénybevétele
Érdeklődni lehet: napközben
(1) 2900626, (1) 2970252 vagy a
(70) 3706890, (70) 3706892 számokon.
Neten bővebben: www.gordulok.hu

RENŐRAUTÓ A TAXIÁLLOMÁSON



Hiába ígérték a rendőrség illetékes vezetői, hogy a beosztottak is tiszteletben tartják a taxiállomásokat. Sajnos a „kisrendőrök” nem törődnek a „vezérkar” álláspontjával. Ez a rendőrautó is békésen várakozik a VII. kerület Damjanich utcai taxiállomáson. Közben meg az utcai kamerák képei alapján a mozgássérült utasért beszóló taxist 30 ezerre büntetik...

Mészáros Szabolcs

Anya és a lánya esküvői ruhát választanak a lány esküvőjére.

- Úgy örülök, hogy ilyen szép fehér ruhában méysz férjhez! - mondja az anya.

- Mit jelent a fehér ruha?

- Tudod, a szokások szerint, ha valaki szüzen megy férjhez, akkor fehér ruhában járul az oltárhoz, egyébként pedig világoskékben.

A lány elpirul:

- És van fehér esküvői ruha kék kesztyűvel?

A gépkocsik hibrid és villamos hajtása

(1. RÉSZ)

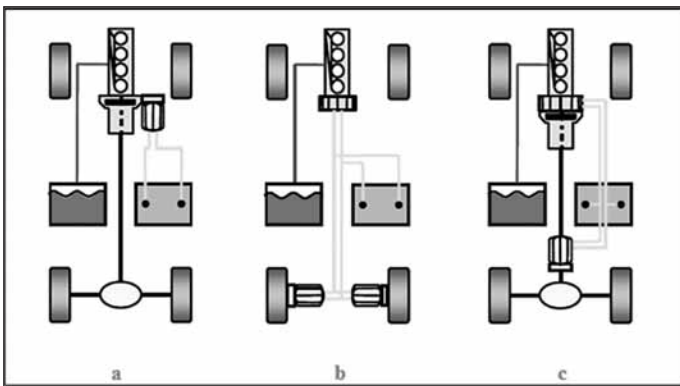
Az idén átlépte a másfél milliót a világ évente félmillióval bővülő hibrid-gépkocsi-állománya. Ennek kétharmada az amerikai, negyede az ázsiai-óceániai, a többi az európai kontinensen talált gazdára. Magyarország közútjain meghaladta az ezret a hibridautók száma. A hibridhajtás előremutató technika, mert úgy hordozza magában a gépkocsik villamos hajtásának lehetőségét, hogy bármilyen üzemanyagú gépkocsi mozgásához takarékos, és környezetkímélő megoldást kínál (a hidrogén üzemanyagot is ideértve).

többsége villamos hajtású volt. Az olcsóbb üzemanyagú benzinautókból csak 1912-től került több az amerikai utakra. A fejlődés korlátját azóta is a villamos energiát tároló akkumulátorok jelentik. Sok helyet foglalnak, nehezek és költségesek.

A Continental 2020-tól vizi-onálja versenyképesnek a gépkocsik villamos hajtását. Akkorra ugyanis a ma legjobb, ám 1000/kWh-ért előállítható lítium-ion akkumulátorainak költségét a folyamatos fejlesztések harmadára csökkenthetik.

Mindez közrehat abban, hogy még ma is igen kedvezőtlen a villamos hajtású gépkocsik megtérülése. A Ford egyik idei publikációja szerint a benzinmotorú, illetőleg mikro-hibridhajtású gépkocsi megtérülési időigénye 5, a full-hibridhajtásúé 10, a hálózatról tölthető hibridhajtásúé 20 esztendő. A tisztán villamos hajtású gépkocsinak 25 évre van szüksége a vételár megtérüléséhez. A dízelmotorú hibridhajtás hasonló időigénye 15 esztendő.

A villamos hajtás a gépkocsin belüli térkihasználás szempontjából is kedvezőbb hajtásmód, hiszen lehetőséget ad a hajtómotor kerekbe ágyazására. A kerekbe ágyazott villanymotor esetén nincs szükség sebességváltóra, hajtótengelyekre, differenciálműre, de tengelykapcsolóra sem. Használata egyszerűsíti az összerakéshajtást, a hajtás- és fékezésszabályozást, mindemellett alacsonyabb padlósínt kialakítást tesz lehetővé. Növeli viszont a rugózatlan tömegeket, rontja az utazáskényelmet, illetőleg a menetbiztonságot.



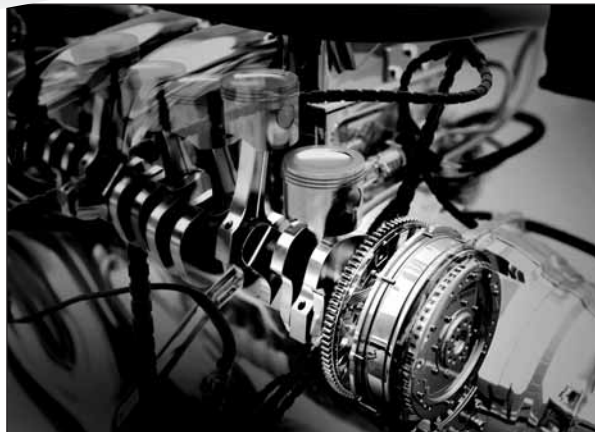
Jellegzetes hibrid hajtásmódok. a. Párhuzamos. b. Soros. c. Vegyes (soros-párhuzamos) hibrid hajtás

Bevezetés

A legalább két különböző erőforrással hajtott, és két különböző energiátároló rendszerrel gyártott gépkocsikat hibrid járműveknek nevezük. Erőforrások egyike belsőégésű, a másik villanymotor. Az utóbbiból egy járművön több is beépítésre kerülhet, akár a jármű valamennyi kerekére is.

A hibridhajtás legfőbb előnye a különböző erőforrások és energiátároló rendszerek előnyeinek egyesítése. A hibridjármű villanymotorja kiegészíti a belsőégésű motor teljesítményét, megnöveli a jármű gyorsítóképességét, és javítja a hajtás rugalmasságát. Nagyobb hatásfoka és emisszió nélküli működése miatt ugyanis a villanymotorral hajtott gépkocsinak a fosszilis üzemanyagú jármű – hosszú távon – nem alternatívája. Felváltására világszerte folyik a gépkocsihajtás villamosítása, ami a klímakárosító CO₂ emisszió-csökkentés alapstratégiája. Korlátozott energiasűrűsége, hosszú feltöltési időigénye és korlátozott hatósugara miatt azonban a tisztán villamos hajtás még várat magára. Fosszilis üzemanyaguk miatt a tisztán villamos hajtás felé mutató úton, a hibridhajtások valamennyi változata csak átmeneti megoldásnak tekinthető.

Száz évvel ezelőtt az amerikai gépkocsik



A hibridhajtás villanymotorja a belsőégésű motor és a sebességváltó közé kerül beépítésre

Hibrid hajtásváltozatok

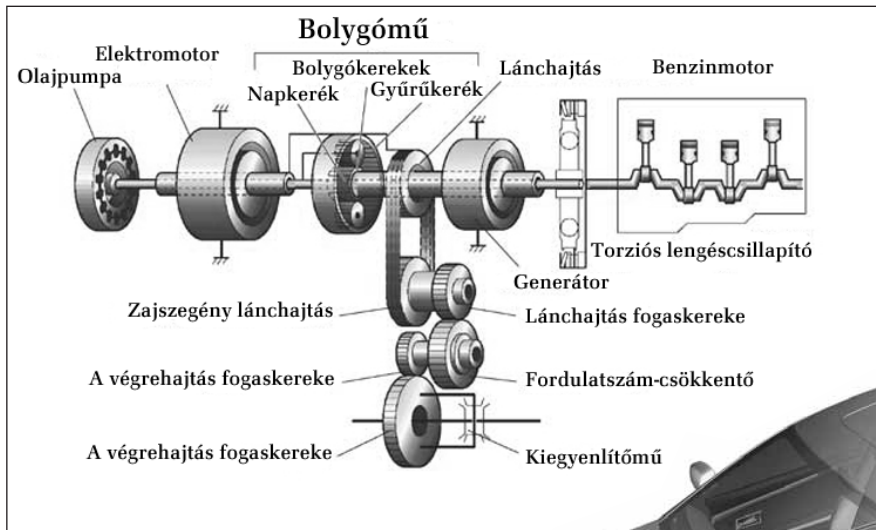
Napjaink városi közlekedésben leghatékonyabban a hibridautók hasznosítják az üzemanyag kémiai energiáját. Villanymotorjuk ugyanis kis tempóban nagyobb nyomaték kifejtésére alkalmas a belső égésű motorénál, mert annál nagyobb hatásfokon működik. A hibridjármű kedvezőbb üzemanyag-hasznosítása fogyasztás- és a légszennyezés-csökkenést von maga után.

A hibridjárművek szerkezetileg leegyszerűsített csoportját a mikro-hibridek képezik, amelyek különösen alapjáratú tartományban és féküzemben teszik takarékosabbá és kevesebb CO₂-emisszójúvá a benzinmotor működését. Náluk, szerkezetileg a „mild” vagy lágy hibridek bonyolultabbak, amelyek a belsőégésű motorén túl, jelentős többlet nyomaték kifejtésével javítják a jármű menetdinamikáját. A „full” (nagy méretű) hibridek villamos teljesítménye, és hajtónyomatéka összemérhető a belsőégésű motoréval.

A hibrid-benzinmotorúnál takarékosabb változatok a dízel-hibridek, és a hálózatról is tölthető, „plug-in” hibridek, amelyek napjainkban kerülnek rendszerbe állí-



A hibridhajtás villanymotorja korongszerűen lapos, háromfázisú tekercsek belsejében forgó rotort foglal magába

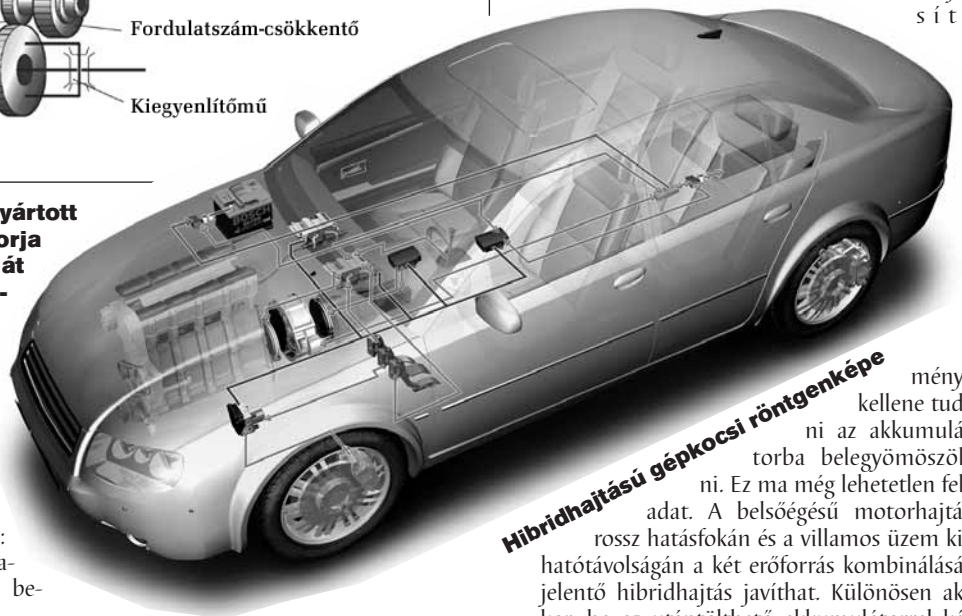


Az eddig legnagyobb számban gyártott Toyota Prius belsőégésű motorja bolygóműves teljesítményosztón át kapcsolódik, a kerekeket hajtó villanymotorhoz és generátorhoz

tásra. Az előbbieket Európában, az utóbbiakat az USA-ban és Japánban.

Miért érdemes hibridesíteni?

Az IPCC földi éghajlatváltozásról az év elején közzétett jelentése szerint, bolygónk klímája egyre gyorsuló ütemben melegszik. A jelentés készítői kimutatták: a légkör további felmelegedését megakadályozandó, a gázkibocsátások emberi beavatkozással mérsékelhetők.



Hibridhajtású gépkocsi röntgenképe

A hibridjárművek működésszabályozása

A hibridjárművek irányítóközpontja a hibridmenedzser egység, amely a pillanatnyi háladási és energetikai állapotoknak megfelelően optimalizálja a jármű kétféle erőforrásának működését és az akkumulátor töltését. A hibridmenedzser egység másodpercenként 20 ezer műveletet végez, így több mint háromszor gyorsabb a belsőégésű motorok 6000 utasítás/s műveleti sebességénél.

Gépkocsi-hajtásmódok alkalmassága

Gépkocsi-hajtásmódok	Korszerűség	Üvegházhatás	Légszennyezés
5. Benzinmotor	+/-	+	+
4. Benzin-hibrid	+	+	+
3. Biodízel	+	++	+
2. Villamos gépkocsi	++	+/-	++
1. Plug-in hibrid	++	+	+

++ kitünő + jó +/- megfelelő

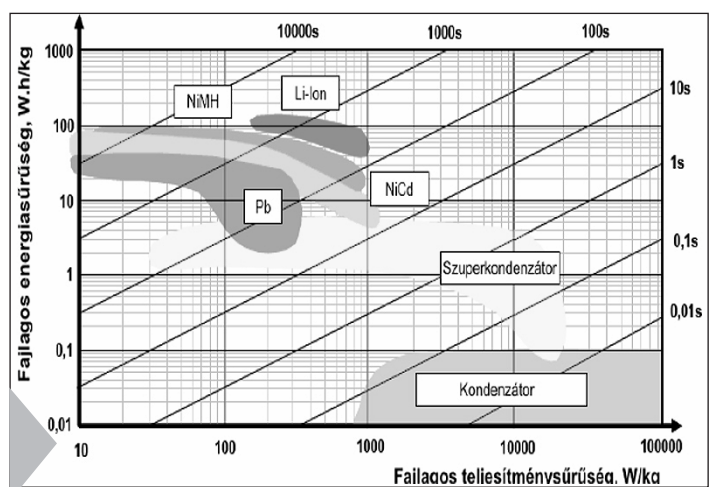
Ezért a gépkocsifejlesztőknek arra kell törekedniük, hogy az elkövetkező években egyre kevesebb környezetet és éghajlatot károsító jármű készüljön, a korábbiakénál nagyobb hatótávolsággal, üzemidejük pedig mind kisebb mértékben függjön a kőolajtól.

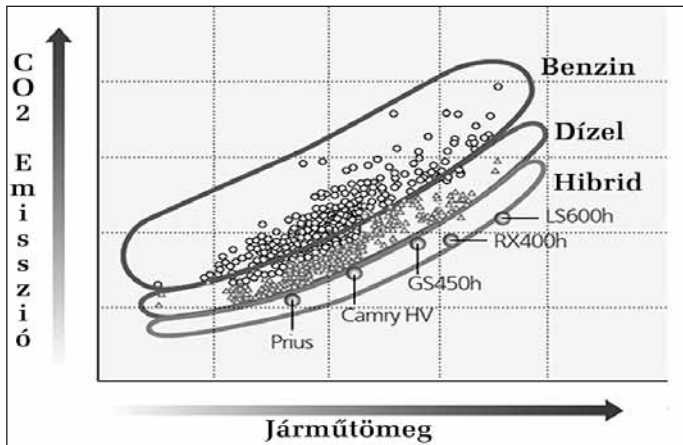
A környezeti célok megvalósításának kiváló eszköze a hibridesítés, amely a villamos hajtás hatótávolságának és dominanciájának növelésével és a belsőégésű motorok üzemidejének csökkentésével energetikai feladattá módosítja a környezetkárosításának problémáját.

Napjaink hibridautóinak ára a villamosenergia-tárolás miatt magas. A villamosener-

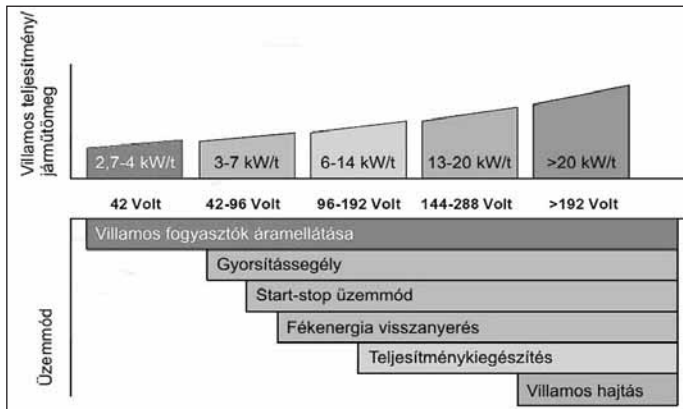
gia-tárolásra az elektrokémiai akkumulátorok és az ultrakondenzátorok kombinációja kínál ígéretes megoldást. A motorbenzinek (és dízel gázolajok) energiasűrűsége ugyanis e két tárolóelem együttes használatával közelíthető meg a legjobban.

A hibrid járművek villamos tároló elemeinek energetikai összehasonlításából kitűnik, hogy a gyártók miért a lítium-ion akkumulátorok és a szuperkondenzátorok fejlesztésére koncentrálnak

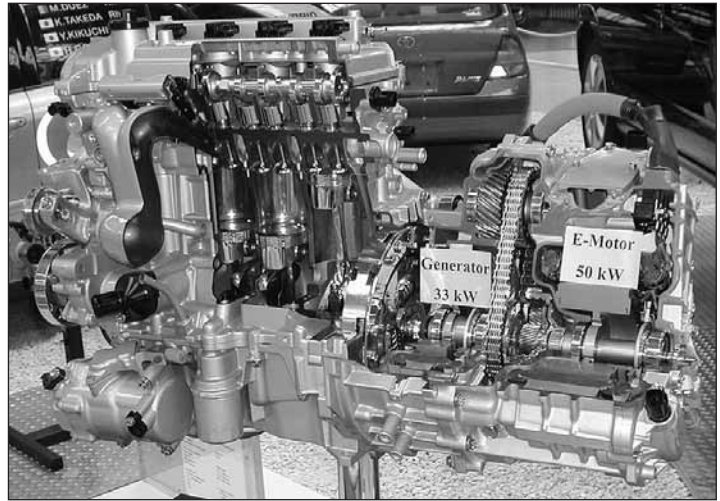




A Toyota és a Lexus járművek legfőbb fejlesztési eredménye a legkedvezőbb CO₂-emisszió



A nehezebb járművek villamos hajtása, valamennyi hajtáscsoportban, nagyobb feszültségű hajtórendszerek használatát igényli



A Toyota Prius belsőégésű motorjának, generátorának, és villanymotorjának metszete

A hibridjárművek működésének szabályozása eltér a tisztán belsőégésű motorral hajtott gépkocsikétól. Amíg ugyanis a tisztán belsőégésű motorral hajtott gépkocsikon a jármű erőforrásának működése teljes mértékben a vezető teljesítményigényét (gázadását) követi, a hibridjárműveken a teljesítményvezérlés emissziókorlátozott folya-

mat. Ez azt jelenti, hogy a jármű erőforrásainak állapotváltozása, az emissziónövekedéssel járó gyors (tranziens) beavatkozások elkerülésére, 1 másodperc körüli késedelemmel követi a kezdeményezett gyorsítási vagy lassítási folyamatokat. Az emissziókorlátozott vezérlésmód konvojban vagy akadályoztatott városi forgalomban való haladás esetén is lehetőséget ad a belsőégésű motor fokozott károsanyag-kibocsátással járó üzemiállapotainak kiküszöbölésére.

A hibrid járműváltozatok és továbbfejlesztésük bemutatásával cikkünk folytatásában foglalkozunk.

Petrók János

Ki kicsoda a budapesti utcanevtáblákon?

Benczúr utca

Benczúr Gyula (1844-1920) festőművész, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja.

Benedek Elek utca

Benedek Elek (1859-1929) író, újságíró, országgyűlési képviselő. A magyar gyermekirodalom megalkotója.

Benedikt Ottó utca

Benedikt Ottó (1897-1975) Kosuth-díjas villamosmérnök, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja.

Benkő István utca

Benkő István (1854-1920) tanár, református lelkész Rákospalotán. A református egyház telkét felparcelláztatta, ezt a részt ma is Benkő-telepnek hívják.

Benyovszky Móric utca

Gróf Benyovszky Móric Ágost (1796-1786) földbirtokos, utazó.

Kalandos élete során eljutott Madagaszkárra, ahol királlyá választották.

Beöthy utca

Beöthy Ödön (1796-1854) jogász, alispán, országgyűlési követ. Délvidéki kormánybiztos, majd erdélyi országos biztos, a magyar nyelv ügyének harcosa.

Bercsényi Miklós utca

Gróf Bercsényi Miklós (1665-1725) főispán, kuruc főgenerális. A szabadságharc egyik szervezője, irányítója.

Berda József utca

Berda József (1902-1966) költő. Évtizedekig lakott, a később róla elnevezett utcában.

Berky Lili utca

Berky Lili (1886-1958) színművésznő, érdemes művész. Férjével, Gózon Gyulával a kerület lakosai voltak.

Bertalan Lajos utca

Bertalan Lajos (1838-1901) mérnök, a folyók szabályozásának vezetője. A Közlekedési Minisztérium főmérnöke, a Közmunkák felügyelője.

Berzenczey utca

Berzenczey László (1820-1884) képviselő, országgyűlési követ, erdélyi kormánybiztos. A székely felkelés szervezője.

Berzeviczky Gergely utca

Berzeviczky Gergely (1763-1822) Közgazdasági író. A magyar jakobinus mozgalom résztvevője.

Berzsenyi Dániel utca

Berzsenyi Dániel (1776-1836) költő. A Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja.

Bessenyei György utca

Bessenyei György (1747-1811) filozófus, a magyar felvilágosodás írója. Nevét viselő díjjal

tüntetik ki a közművelődési dolgozókat.

Bezerédi Pál utca

Bezerédi Pál (1840-1918) mezőgazdász, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja.

Juhász Péter

A szobapincér a reggeli maradékát pakolja össze a szobában.

– Hozhatok még valamit, uram? – kérdi a vendégtől.

– Nem, köszönöm! – feleli a férfi.

A szobapincér ekkor észreveszi, hogy az ágyban fekszik egy nő is.

– És valamit a feleségének? – kérdi.

– Hmmm, nem rossz ötlet – mondja a vendég. – Legyen szíves, hozzon egy képeslapot.

Katona Károly élt 56 év

„Karcika” elment közülünk. Mindössze 56 esztendő élhetett. A sors nagyon sok mindennel adósa maradt, s most gyászoljuk őt és a benne immár örökre rejtve maradó értékeket, lehetőségeket. Karcsi hosszú éveken át hozzá tartozott a salgótarjáni utcák forгатagához. Állandó utasai jó ismerősként utaztak vele, nagyon sokan szerették, kedvelték őt Salgótarjában. Melegsívű, segítőkész ember volt, akít jó humorérzék is jellemzett. A taxis kollégák közt még a legutolsó időkben is gyakran feltűnt, s míg a „hatóság” engedte, taxizott ő is.

Nehéz évek voltak mögötte. Hosz-



szú idő óta küzdött az igazáért, harcolt a magánnyal, a létbizonytalansággal, ami felörölte lelkét, majd egészségét is. Igaz barátai, kollégái, a városbeli ismerősök próbáltak segíteni rajta, hiszen Karcsi már nem is értette ezt a felbolydult világot. Védtelen volt a rosszulnadalattal, a családsággal szemben. Elvesztette otthonát, az emberekbe vetett hitét, a reményt. Végül betegsége ellenére is hirtelen, váratlanul távozott örökre.

Bizzunk benne, hogy most békére, megnyugvásra talált egy igazságosabb világban Isten veled, Karcika! Nyugodj békében!

*A salgótarjáni barátok,
taxis kollégák*

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Veszélyes emelkedő”. Az ilyen helyen a taxi egy magasabb pontra küzdi fel magát. Az emelkedési ellenállást a jármű tömege és az emelkedési szög befolyásolja.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Zsákutca”. Az ilyen utcának a táblával ellentétes végét beépítették vagy lezárták.
- Helyes a „B” válasz.** Ez a jelzőtábla a gyalogosátkelőhely (zebra) kiegészítője. Különleges időjárási és látási viszonyok esetén megkönnyíti az útburkolati jel észlelhetőségét. A tábla nem pótolja a fel nem festett burkolati jelzést.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Elsőbbség a szembejövő forgalommal szemben”. A táblát olyan rövid útszakasz előtt helyezik el, amelyen két jármű egymás mellett biztonságosan elhaladni nem képes. Az ilyen helyen a közlekedés céljára nem áll rendelkezésre legalább 3 méter széles úttest. Ezt a szélességet az úttesten lévő bármely akadálytól kell számolni, hiszen a rendelet legalább 3 méter széles hely szabadon hagyását kívánja meg.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Gyalogos övezet (zóna)”. A kiegészítő tábla sem teszi lehetővé az övezetben az átmenő forgalmat.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése „Lakó-pihenő övezet”. Az ilyen helyen különösen ügyelni kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Kerékpársáv”. A kerékpársávot a besorolás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

- Helyes az „A” válasz.** Célszerű a gépkocsit egyenletes tempóban vezetni. A lehetőség szerint legmagasabb sebességi fokozatban alacsony motor-fordulatszám mellett csökken a fogyasztás.
- Helyes az „A” válasz.** Minél kisebb a gumibroncs profildeformálódása, annál kisebb az energiaszükséglet a haladás során. Például ne használjunk durva szerkezetű, téli gumibroncsot nyáron. Ezzel akár 10%-os tüzelőanyag-fogyasztás csökkenést érhetünk el.
- Helyes a „C” válasz.** A gumibroncsban lévő levegőnyomás csökkentése megnöveli a gumibroncs „gyúrását”, ami nagyobb gördülési ellenállást eredményez, valamint megnöveli a kiskakadásának a veszélyét is. Az előírtnál egy bárral alacsonyabb levegőnyomással üzemeltetett gépkocsi esetében a fogyasztás akár 5%-kal is növekedhet.
- Helyes a „C” válasz.** A nyomást a légnyomásmérővel rendszeresen, kb. kéthetenként célszerű ellenőrizni.
- Helyes a „C” válasz.** A vezetői engedélye birtokában is csak akkor szabad személytaxiját vezetnie, ha az orvosi érvényességét meghosszabbította.
- Helyes az „A” válasz.** A fényvisszaverő mellényt (ruházatot) lakott területen kívül – éjszaka és korlátozott látási viszonyok között kell viselniük a szabályban megjelölt helyen közlekedő kerékpárosoknak, gyalogosoknak.
- Helyes a „B” válasz.** A 3500 kg-ot nem meghaladó tehergépkocsi rakfelületén tilos utast szállítani.

ISMÉT GYÁSZOLNAK A KOCKÁSOK

Néhány nap alatt két kollégát is elvesztettünk. Két fiatal, a negyvenes éveiben járó kollégát. Életük delén távoztak közülünk. Sajnos már régóta jelezzük, sorban mennek el az ötvenes éveikbe épp hogy belépett taxisok. Döbbenet. Ám, hogy már a negyvenes éveiket taposó kollégák is itt hagynak minket egymás után, arra nincsenek szavak! Mi lesz ennek a vége? Mint egy kivédhetetlen ragályos kór, ami két-három hónap alatt elviszi embertársainkat.

Aztán itt van az önpusztító idegeskedés a mindennapok gondjaiban. Sokan nem tudják feldolgozni a rajtuk kívülálló okokból felgyülemlett problémahalmazt. A „mókuserék” amit a mindennapos harc jelent a megélhetésért, mindenkinek áthatja hétköznapjait. Egyre több a befizetetlen számla otthon, hiába dolgozunk többet, csak növekszik a hátralék.

Farkas Zsolt (URH 866)

tragikus hirtelenséggel távozott a kockások nagy csapatából. Fiatal, életerős kolléga, és nincs tovább. Élt 41 évet. Leírni is borzasztó!



Pintér Attila (URH 878)

hosszantartó súlyos betegség után hagyott itt bennünket. Élt 43 évet! A kollégák, a vezetők tudtak súlyos betegségéről, mindenben próbáltak segíteni, de életét nem tudták meghosszabbítani. Szeretettel emlékszünk fiatal kollégánkra.



A Fótaxi kollektívája nevében:
Juhász Péter