

XIX. évf. 5. sz.

2009.

Május

TARTALOM

Tovább fejleszt a Fótaxi	4.
Munkaidő-korlátozást	4.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	6.
Taxisok intézkedtek	9.
GYIK	10.
Szigorúbb ellenőrzések a taxiállomásokon	10.
Békés egymás mellett élest	11.
Honda Insight	14.
Civil autók a taxiállomásokon	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Defibrillátor a stockholmi taxikban	21.
Már kapható a Chevrolet Cruze	21.
Falra hányt borsó	22.
Nyaralás előtti körkép	23.
Újfajta sebesség-ellenőrzés Németországban	23.
Éves szemle a Tele5 Taxinál	26.
10 éve történt	28.
A szomszéd tehene	32.
Taxis kedvezmények 3M fóliákra	34.
World Series by Renault a Hungaroringen	37.
Találtunk egy verset	40.
Morfondáriák	43.
Rejtett jelzőtábla a repülőtéren	44.
Befejeztem!	44.
Fótaxi Old Boys – Békásmegyer 1-2 (1-2)	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

Fájni fog!

Ezt a kijelentést volt olyan kedves tenni újdonsült miniszterelnökünk, amikor a megszorító intézkedések bevezetésének szükségét indokolta. Fájni fog (nem kicsit, nagyon...) mindenki pénztárcájának az, hogy az ország a csődközeli helyzetéből kikerüljön. Konkrétan az egyéni vállalkozókat, vagy ezen belül a taxisokat mi érinti? – kérdezték többen. Bár nem vagyok híve a tervezetek ismertetésének, mert a legtöbbször a végleges változat köszönő viszonyban sincs az eredeti tervvel, most mégis kivételt teszek: a mozgástér ugyanis olyan kicsi, hogy a tervezett változások nagy valószínűséggel eredeti formájukban, vagy ahhoz nagyon hasonlóan fognak megszületni.

Nézzük mindjárt az egyik felkapott kifejezést: szuperbruttósítás. Egyéni vállalkozónak ez nem túl sokat mond, hiszen eddig is tisztában volt a fizetendő járulékokkal. A szuperbruttósítás ugyanis azt jelenti, hogy a bruttó jövedelemhez hozzáadják a munkáltató által utána fizetett járulékokat, és az így kialakult „szuperbruttóból” kell fizetni adót, járulékot meggyámszt. Minimálbérnél ez annyit tesz, hogy a bér 71 500-ról több mint százezerre emelkedik, ebből vonódnak le az adók és járulékok. Alapesetben a szuperbruttósítás nem jelent a dolgozó vagy a vállalkozó számára tehernövekedést, azonban egyes pénzügyi szakemberek már látják benne a rejtett adóemelési csirait.

Megszűnik a különadó (Figyelem: ez is csak tervezet egyelőre!), ezzel párhuzamosan azonban az adókedvezmények közel nullára redukálódnak. Átalányadós vállalkozókat ez utóbbi különösebben nem érint, hisz összevont adó jövedelem híján eddig sem tudtak adókedvezményeket érvényesíteni.

Bevezetik az ingatlanadót, bár mértékében és az adómentes határ tekintetében egyelőre bizonytalanság uralkodik. Lényeg, hogy nem lesz az ingatlan egy százalékánál magasabb mértékű, tehát egy tízmilliós lakás esetén évi százezer forintnál nem lehet több. Hurrá...

Adóterhet nem viselő járandósággá válik a családi pótlék és a GYES, tehát utána adót fizetni nem kell, ám adott esetben egyéb jövedelmünket egy magasabb adósávba tolhatja.

A tervezet a táppénz általános mértékét is csökkenti, 70 százalékról 60 százalékra, bizonyos esetekben 60 százalékról 50 százalékra. A módosítás lényegében csökkenti a befizetett járulékokért járó szolgáltatás mértékét, amely így egy kvázi járulékemelésnek is felfogható.

Sorolhatnánk napestig, de vajon van-e kiút? Megtarthatjuk-e életszínvonalunkat az eddighez hasonló szinten? Azt kell,

hogy mondjam: valószínűleg nem. Csökkenő életszínvonal mellett nehezebb munkavégzésre, kevesebb fuvarra, nagyobb konkurenciaharcra kell felkészülnünk. Célzerű gazdálkodásunkat úgy átrendezni, hogy a megváltozott körülményeknek megfelelően. Vizsgáljuk meg kiadásainkat, ahol lehet, változtassunk, egyszerűsítsünk. Vizsgáljuk meg bevételeinket, ahol lehet, növeljük. A magam részéről hibás lépésnek tartom azt az üzleti stratégiát, amelyet egyes taxitársaságok folytatnak, mármint hogy alacsonyabb árakkal csábítják magukhoz a megrendelőt. Aki ebben a válságos helyzetben még tud taxira költeni, annak, gyanítom, bizonyos határokon belül szinte mindegy, hogy egy-egy fuvar mennyibe kerül. Szervezzük át munkaidőnket, mert még mindig vannak olyan időszakok amikor bizonyos területeken taxihány van. Igyunk egy pohárral kevesebb sört, szokjunk le a dohányzásról, keressünk olcsóbb, de színvonalasabb lehetőségeket szabadidőnk eltöltésére (ha a taxisnak egyáltalán van olyan...). Dolgozzunk keményen, ám ne tegyük azt egészségünk rovására. Vegyük észre, hogy nagyon sok olyan dolog, nagyon sok tárgy és cselekvés, nagyon sok szokás, amit életünk nélkülözhetetlen részének hiszünk, egyáltalán nem fontos, nem lényeges. Talán hasznos lesz, ha megvilágítom egy példával: Egyik barátom nemrég kéthetes szakmai előadókörútra utazott külföldre. A legszükségesebb személyes dolgai és előadásának anyaga a kézitáskájában volt, a feladott dugig pakolt bőröndje azonban „annak rendje és módja

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

szerint" valamelyik repülőtéren elkeveredett, és nem érkezett meg a célállomásra. Az előadókörút sikeres volt, és hazaérkezés után a bőrönd is – kisebb világkörüli utazás után – megkerült. Barátom elgondolkodott: azoknak a dolgoknak a nagy része, amelyeket ő bőröndjébe csomagolt, mert elengedhetetlennek tartott egy kéthetes külföldi úthoz, mind-mind feleslegesnek, de legalábbis nélkülözhetőnek bizonyult, útja ezek nélkül is teljes és sikeres volt.

A gazdasági válságok nem ismeretlenek a modern történelemben. Mindig is voltak nehezebb időszakok, melynek során jó néhányan tönkrementek, mások egyszerűen túléltek, és igen sokan egyenesen megerősödve kerültek ki belőle. Ne hagyjuk, hogy tönkremenjünk egy olyan helyzet kapcsán, amit nem mi okoztunk. Maradjunk talpon, ha másképp nem megy, hát csökkentjük igényeinket és így éljük túl. Lehet, hogy hosszú lesz, lehet, hogy tényleg fájni fog, de mi mindenestre tegyünk meg mindent, ami rajtunk múlik, ne essünk pánikba, hanem fáradhatatlanul keressük a kitudat, és bár veszítsünk el mindent, amink van, egy dolgot mindenképpen őrizzünk meg: az optimizmusunkat.

NZ

Ki mit mondott...

- Idegesítenek azok az emberek, akik nem adják a nevüket ahhoz amit mondanak.

(Anonymus)

- Úgy kezdődött, hogy a körömöt rágtam...

(Milói Vénusz)

- Mindig is első szerettem volna lenni...

(II. János Pál)

- Elég legyen a valóságból! Igéreteteket akarunk!

(a nép)

- A fiaim vezetékneve eltér.

(Eltér János)

- Acélidegeim vannak.

(Robotzsaru)

- Azt mondták, hogy mindig a fehér csík mentén játsszak.

(Maradona)

- A barátom egy szörnyeteg.

(a szépség)

- Anyám egy egér.

(Mickey)

- Te vagy az egyetlen nő az életemben.

(Ádám)

- Jobb adni, mint kapni.

(egy bokszoló)

Előre menekül a patinás fővárosi cég

Tovább fejleszt

Az utóbbi hónapokban sok taxivállalat vezetőjét kerestünk meg azzal a kérdéssel, miként reagálnak a kialakult válsághelyzetre? Dudás Zoltánt, a Fótaxi taxiüzletág-igazgatóját az egyre kilátástalanabb helyzetről kérdeztük.

• **A hazai pénzügyi, gazdasági válság még nyilvánvalóan nem érte el a mélypontját, vagyis a helyzet egészen biztosan tovább romlik a következő hónapokban. Az emberek hangulata érthetően nagyon rossz, sokan megoldhatatlan problémákkal kerültek szembe. E szakmában is. Mennyire érezhető ez a legrégebbi taxiscégnél, a Fótaxinál?**

• Nyilvánvalóan az egész országban, de talán az egész világon sincs olyan vállalkozás, melyet ez a példátlan, az élet szinte minden területére kiterjedő válság valamilyen formában ne érintene. Az emberek természetesen megpróbálnak valamiféle választ adni erre a kihívásra. Megoldásokat keresnek annak érdekében, hogy minél kisebb veszteségeket elszenvedve kerüljenek ki abból a gödörből, melyet, lássuk be, mások ástak. Sajnos tény, hogy a pénzügyi-gazdasági válság az ipari termelés bizonyos szektorai mellett elsősorban a szolgáltatásokat sújtja. A szállodaipar, a vendéglátás, az utaztatás a legnagyobb vesztesek között szerepel. Mi taxisok pedig megrendeléseink jelentős részét innen kapjuk, vagyis ez úton is érintettek vagyunk. De amennyiben az emberi oldalt nézzük, akkor sem jobb a helyzet. Magánmegrendelőinket többek közt a megszünt munkahelyek, a létszámcsökkentés, az egyre nehezebben kifizethető törlesztő részletek, a bizonytalan jövőkép terheli. Csökken a bér, a nyugdíj, miközben a napi megélhetés költségei az egekbe szöknek. Nem akarok senkit elkészeríteni, de ebből a rövid, és egyáltalán nem teljes felsorolásból talán kiderül, nem lehet józan ésszel elvárni, hogy a taxizás a kivételek közé tartozzon, miközben utasaink az előbb felsorolt körből kerülnek ki. Mi a Fótaxinál még viszonylag szerencsés helyzetben vagyunk. Megrendelői állományunk összetételéből adódóan eddig csak minimális veszteségeket kellett elszenvednünk.

• **Konkrétabban ez milyen százalékos visszaesést takar? Változott az átlagos fuvar-távolság?**

• Ha számokat kell mondanom, akkor nálunk 5-10% közé tenném a fuvarszámcsökkenést. Ez pedig lényegesen kisebb, mint a szakmán belül tapasztalható átlagos visszaesés. Oka a Fótaxi megrendelői állományának összetétele, ami az elmúlt hosszú évtizedek alatt alakult ki és úgy tűnik, hogy válságálló. Bízunk benne, hogy így is marad. A fuvarhosszokra vonatkozóan nincsenek pontos információink, az árbevétel a taxisvállalkozóknál csapódik le, ebből helytálló statisztikát is ők tudnának saját maguk számára készíteni.

• **Változott a létszám a Fótaxinál? Úgy tudom, sokan elmentek.**

• Ilyen jellegű pletykák minden társasággal kapcsolatban keringenek. Valóság alapjuk nem túl sok van. Ami a konkrétumokat illeti, taxisaink létszáma jelentős mértékben nem változott. Vannak, akik végleg abbahagyják, vannak, akik máshová mennek át, de sokan jönnek hozzánk is. Mozgás van, de azt gondolom, a taxistársadalmon belül ez alól a Fótaxi sem kivétel.

• **Milyen tervekkel próbáljátok a válság hatásaitól megvédeni kollégáitokat és a céget?**

• Természetesen elkészítettük a magunk válságtervét. A Fótaxi vezetése és tulajdonosi köre úgy döntött, hogy a spórolással, a létszámleépítéssel, a visszafejlesztéssel szemben előre menekül. Ami azt jelenti, hogy a különböző fejlesztésekkel tovább növelhető minőségre helyezük a hangsúlyt. Mindent megteszünk annak érdekében, hogy a magunk elé tűzött célt valóban el tudjuk érni. Alapvetően a szolgáltatás színvonaláról van szó, és igyekszünk a taxis vállalkozókat is erre ösztönözni. Szeretnénk, ha az árainkon sem kellene változtatnunk, de ez elsősorban a többi piaci résztvevő lépésein múlik. Véleményünk szerint a jelenlegi helyzetben elsősorban a kornak megfelelő, korszerű gépjárműpark az, amellyel profi minőségi szolgáltatást lehet nyújtani. Kívánságunk nem jelenthet különösebb gondot vállalkozóinknak sem, hiszen meglévő gépjárműparkunkkal – úgy gondolom – elég jó pozíciót



Munkaidő-

Nincs tovább, most már követelni kell a taxitársaságok vezetőitől, hogy vessék be a munkaidőkorlátozását a taxisszakmában. Ne engedjék, hogy a taxisok 14-16 órát dolgozzanak egyhuzamban. A gazdasági világválság „begyűrűzött” kishazánkba is. Így van, akinek 20%-kal, van, akinek 50%-kal esett vissza a bevétele. Ezt sokan a munkaidő kitolásával szeretnék pótolni. Aki eddig 10-12 órát dolgozott, az most 14-16 órát szeretne. Ne engedjék! Csak egymástól vesszük el az utasokat, a bevételt. Az éjszakás nem este nyolckor kezd, hanem egyre többször már négykor. Sőt

a Főtaxi

foglalunk el. Ennek szinten tartása viszont vállalkozóink, gépkocsivezetőink feladata, amit szigorúan számon is kérünk majd rajtuk, ahogyan eddig is megtettük. A májusi szemlének egyik fő ellenőrzési szempontja a járműpark állapota. Nem titok az sem, hogy autóinkba hamarosan megkezdődik a bankkártyaelfogadó terminálok beszerelése, amivel az úgynevezett a félcsendes címkidás is elérhető közelségbe került. A fejlesztések még

elérhető minden kollégánk számára, ingyenesen. Terveink – válság ide, vagy oda – összességében komoly szolgáltatási színvonal növekedést hoznak majd, ahogyan az egyéb, már bevezetett, technikai fejlesztések is. Kítűzött céljait a Főtaxi végre fogja hajtani, hiszen pénzügyi tekintetben is stabil lábakon áll, a tulajdonosi kör pedig támogatja elképzeléseinket.

• **Gondolom, nem titok a Főtaxi vezetése előtt, hogy a taxisok a kisebb mértékű megrendelés-visszaesést is nagyobbban érzik, helyzetüket pedig sokan kilátástalannak tartják.**

• Természetesen látjuk mi is, hogy a taxis vállalkozásoknak az 5-10%-os árbevétel csökkenés is komolyabbnak tűnik. Ennek oka, hogy a bevételi oldalon elkönnyvelt csökkenés mellé a költségoldalon viszont nagyjából ugyanolyan arányú növekedéssel kell számolniuk. Így a negatív egyenleg minimum duplázódik, de van, akinél ennél is tragikusabb a helyzet. Kollégáink többségénél a devizában felvett gépjármű-hitel ugrásszerűen megnövekedett költségei, az emelkedő fenntartási- és üzemanyagköltségek, a megélhetés növekvő terhei, az ingatlan, az iskolázatással kapcsolatban felmerült váratlan költségek, a lassan duplázódó energiaárak mind a csökkenő bevételi oldalt terhelik, és így összességében szinte agyonnyomják a vállalkozóinkat. Emellett sokaknak már nem maradt a korábbi tartalékból sem, mert az elment a váratlan

kiadásokra. Látjuk, hogy taxisaink egyre több időt töltenek kint az utcán, hogy a bevételkiesést így pótolják. Ám a munkában töltött idő a végtelenségig nem növelhető következmények nélkül. Aki dolgozik, annak úgy tűnik, mintha magasabb lenne létszám a cégnél, pedig nem. Csak sokan 1-2-3 órával többet vannak kint a korábban megszokottnál, így csökkentve az egy főre jutó megrendelések számát. Ettől sokkal nagyobb a harc, a küzdelem kint az utcán is, aminek következménye, hogy egyenlőtlenebbül oszlik el az árbevétel a taxisok között, mint korábban. Az ún. „munkagép-kollégák” mellett ma már a korábban kevesebb címet felvevők is nagyobb szeletet igényelnek maguknak, átrendezve ezzel a megszokott belső viszonyokat. Ráadásul a városban nincsenek már olyan nagy csúcsforgalmi időszakok, mint a válságot megelőző időszakban. Ettől az egy fuvar teljesítésére fordított idő kevesebb, így hamarabb szabad státuszba kerül egy-egy taxis, aki újra beáll a címért küzdők sorába. Ezek az okok aztán összességében hozzák azt az érzést, hogy sokkal rosszabb a taxisok jelenlegi helyzete.

• **Gondolom, az inszegesebb időknek köszönhetően a korábban megszokottnál többen vannak kint a reggeli, illetve a délutáni csúcsban, így legalább nem kell máshová átvinni a saját címeiteket...**

• A helyzet valamennyit valóban változott, ám kollégáink egy része még mindig a korábban megszokott életvitelét folytatja. Vagyis, például reggel először gondoskodik a családjáról, csak azután áll készen arra, hogy a központtól címet tudjon felvenni. Sajnos a délutáni időszakban is hasonló a helyzet, de azért a számok azt mutatják, hogy a viszonyok szépen lassan normalizálódnak. Így egyre kevesebb saját címet viszünk át másik társasághoz. Természetesen mi is azt a megoldást támogatjuk, hogy inkább nagyobb időintervallumokkal, de próbáljuk meg házon belül eladni, értékesíteni a beérkező hívásainkat.

• **Térjünk át a tarifára. Ez meghatározó jelentőségű kérdés a jelenlegi viszonyok között. Van olyan cég, mely az árak csökkentésében, van, amelyik azok szinten tartásában látja a túlélés feltételét. Eme-**



Dudás Zoltán: – Jelenlegi létszámunkat nem kívánjuk bővíteni

a bevezetés előtti stádiumban vannak, így a részletekre más, későbbi időpontban térjünk vissza. Természetesen nem elhanyagolható a humán oldal sem, vagyis hogy a gépkocsivezetők maguk is magasabb szolgáltatási színvonalat tudjanak nyújtani. Ez alatt nem csak a külső megjelenést, az ápoltságot, öltözetek értjük, hanem tervezük képzések, oktatások bevezetését is. Az angolnyelv-tanítás évek óta

szint egymás elől vesszük el az utasokat. Mert a fuvar akkor sem lesz több egy adott társaságnál, ha 14-16 órát dolgozik a taxisok jelentős része.

És nem csak az anyagiakkal lesz gond. Nézzük meg a halálozási statisztikákat: 50, 55 éves fiatal emberek hagynak itt bennünket egymás után. Ne engedjük, inkább vezessenek

be időkorlátozást. 12 óra, és kész. Gyerünk haza, jöjjön a másik műszak. Ha valaki osztott műszakban dolgozik (egy kicsit kijön délelőtt, egy kicsit délután), akkor egy napra összesen legyen 12 órája, de ne több. A mai számítógépes világban ez nem lenne olyan nagy mutatóvány.

Ferenczy P. Károly

Korlátozást

néhány hete délután kettőkor is hallunk számos bejelentkezéseket. Ez pedig gondot okozhat, ha tendenciává válik. Ráadásul a nappal sem megy haza négykor, hanem kint marad hatig, nyolcig, vagy tízig. Így vi-

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

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

lésről ma már ábrándozni sem lehet. A nagyobb állami szervek által kiírt közbeszerzési eljárásokban, vagy a multi-cégek által lebonyolított tenderekkel kapcsolatosan a szakmán belül meglepő adatok keringenek. Ti ugyanúgy pályáztok továbbra is, mint korábban, vagy egy ésszerű határ alá már nem mentek?

• Erre az a rövid válaszom, hogy a Fótaxi üzletpolitikájával nem egyeztethető össze azok a mérhetetlen nagy kedvezmények, amelyekkel az utóbbi hónapokban kiírt pályázatokon a taxitársaságok részéről szembesülünk.

• **Lehetne egy kicsit konkrétan?**

• Nézzük például a legutóbbi – havi több milliós nagyságrendű – pályázatot, nevek említése nélkül, melyen a Fótaxi is elindult. Mi az érvényben lévő szerződéses tarifánkat – 300, 215, 53 – adtuk be és minimális 3,3%-os kedvezményt ajánlottunk fel. A győztes bruttó 250 Ft-os alapidj mellett Budapest és Pest megye területén, bruttó 126 Ft-os kilométerdíjat és bruttó 30 Ft. percdíjat vállalt, további 3%-os kedvezmény mellett 2 évre, változathatatlanság feltételekkel. A pályázat kiírásának értelmében ezt a díjat nem a nyertes cégnek, hanem közvetlenül a taxis vállalkozóknak kell vállalnia, így – értelmezésünk szerint – a tarifátáblán is meg kell jelennie. Úgy gondoljuk, ha nem így tesz a nyertes cég, akkor nem a pályázat szellemében jár el. Ilyen feltételek vállalására a Fótaxi nem kényszerítheti és nem is kényszeríti vállalkozóit.

• **Tényleg nem a hangulatrontás céljából mondom, de miközben mindennek emelkedik az ára, csökken a fuvarszám, a bevétel, sok taxiscég elkezdett lefelé menni az árákkal.**

• Azok a piaci tendenciák, melyekre céloztál, tények. Ezek ismeretében valóban elgondolkoztató, hogy korábban vidéken, majd Budapesten is elindult az árspirál lefelé. Ráadásul ennek a végét még nem is lehet látni. Az is tény, hogy a fővárosban van olyan társaság, mely 184Ft-tal, van, amelyik 175Ft-tal, sőt van olyan is, ahol 165Ft-tal dolgozik, hogy csak a leglátványosabbakat említsem. A legfrissebb szenczió pedig az előbb említett 126 Ft-os kilométerdíj. Nagyon óvatosan kell tehát annak nyilatkozni, aki azt próbálja felmérni, hogy az ár meddig fog zuhanni.

Függetlenül attól, hogy az említett – senki által ki nem kényszerített – árkalkuláció a piac költségoldalával teljesen ellentétes irányú. Nyugodtan ki lehet jelenteni, hogy az ilyen áron fuvarozó taxisok önként döntöttek úgy, hogy ártárogatásban részesítik a v e l ü k utazókat.

Fér-fia fodrásznál

ülve átszól a csinos manikűrös lánynak:

– Te, szépségem, nem vacsoráznál velem ma este? Gyertyafény, halk zene, a többi meg majd kialakul...

– Nem lehet, férjnél vagyok.

– Hát mondd azt neki, hogy egy barátnóddal mész moziba!

– Mondd meg neki te! Épp téged borotvál!

Lehet, hogy ez így első látásra sarkos megállapításnak tűnik, de gondoljunk csak bele: az árcsökkenésben a taxisok elég nagy része komolyan partner. Amikor azt kell látnunk, hogy az alacsonyabb áron fuvarozó társaságokhoz megindulnak a kollégák – mert ott átmenetileg több munka van – akkor el kell azon gondolkodnunk, vajon tisztában vannak azzal is, milyen károkat okoznak ezzel saját maguknak? Hiszen nyilvánvaló, hogy egy-egy ilyen kilométerdíjjal fuvarozó cégnek ezek után lesz elégséges kapacitása a beérkező megrendelések kiszolgálására, így talpon tud maradni. Ez a folyamat egyben üzenet is a megrendelői oldalnak, hogy lehetséges ilyen alacsony áron is taxis szolgáltatáshoz jutni. A lehetőséggel pedig élnek majd és választás elé állítják a ma még magasabb áron szolgáltatókat: vagy ők is beállnak a sorba, vagy elvesztik utasaikat. Amennyiben a ma még normál áron szolgáltatók is visszamennek a viteldíjakkal, kialakul egy újabb ponthelyzet. A korábban olcsóbb cégek tehát ismét kénytelenek lesznek aláigérni a többieknek, vagyis egy beláthatatlan következményekkel járó örvénybe kerül a szakma, mely nagyon hamar tönkreteszi az ebből élőket. Benne természetesen az árakat most lelkesen csökkentő cégeket is. Nyilvánvaló, aki elindít egy ilyen árspirált lefelé, nem tett egyebet, mint hogy rövid-

távú érdekeket szolgál ki. Átmeneti időre valószínűleg megrendelészám-növekedést tud generálni, amit a taxisok pozitívan értékelnek. Ezért azután egymásra talál a két rövidtávú érdeket szem előtt tartó fél. Így a taxi társaságoknál létszám-, illetve fuvarszám-növekedés generálódik. De csak átmenetileg! Mert a piacon lévő többi cég is lépni fog, ebben nem legyen kétsége senkinek! A talponmaradás érdekében lefelé viszi majd a tarifáit, aminek nem lesz más a vége, minthogy ugyanaz a leosztás következik, de már alacsonyabb árak mellett. A taxisok ugyanannyi fuvar teljesítésének majd, csak a bevételeik csökkennek. Kérdés, mit nyerne ezzel a most olcsóbb cégek? Semmit, mert kezdenek előlről az alágigértést, de milyen áron? Természetesen lehet azon is gondolkozni, hogy meddig lehet lefelé menni, mikor mondja majd a megrendelő, hogy már komolytalan, korrekt módon nem teljesíthető ajánlattal áll szemben? Ha valaki azt hinné, hogy ilyen nem lesz, téved! Már a többször említett 126 forintos bruttó kilométerdíj esetén is felmerült ez a kérdés a pályázató részéről...

• **Ugyanakkor szerkesztőségünkbe is eljuttattak azok a hírek, melyekben egyre többször szerepelnek olyan taxisok, akik kifejezetten arra kérik a cégvezetőket, tulajdo-**

Folytatás a 9. oldalon

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Úgy hallottam, eltörölték a különadót. Mióta nem kell fizetni?**

• Ha rajtam múlna, egyenesen megtiltanám, hogy a médiában adótörvény-tervezeteket és még hatályba nem lépett rendeleteket elemezzenek, kommentáljanak. Az emberek nagy része ezeket a híreket véglegesnek, eldöntöttnek gondolja. A különadó esetében is ez a helyzet, ugyanis az adótörvények tervezésekor került fel eltörlésének gondolata, ezt a sajtóban jól meg is szellőztették. Aztán válság lett, meg megszorítás, meg új miniszterelnök, úgyhogy a kérdés egyelőre lekerült a napirendről.

• A vállalkozói különadó tehát változatlan formában érvényben van, átalányadósoknak az átalányadó-alap után, tételeseknek a vállalkozói kivét és egyéb költségek levonása utáni nyereség után kell 4% különadót fizetniük. A különadó, hasonlóan a személyi jövedelemadóhoz, negyedéves előlegfizetési kötelezettséggel jár, a negyedévet követő hó 12-ig kell megfizetni.

• **Milyen jövedelemhatárokhoz kell alkalmazkodnom, hogy minél kevesebb adót fizessek?**

• A választ érdemes több részre bontani, ugyanis adók és járulékok tekintetében egyaránt léteznek ezek a bizonyos jövedelem- és az azt eredményező bevételi határok.

• Az alanyi áfamentes bevétel határa 2009-ben 5 000 000, azaz ötmillió forint. Szak-

mánkban ez a legfontosabb, figyelembe vevendő bevételi határ, ugyanis túllépése esetén a tárgyéven és az utána következő két teljes évben a taxis vállalkozó általános forgalmi adó fizetésére kötelezett úgy, hogy visszaigénylésre a speciális szabályok miatt nem nagyon van módja.

• A minimálbér jövedelemhatára 855 500 Ft ebben az évben. Főállású vállalkozóknál a jövedelem alatt csak az adók változnak, túllépése esetén viszont már a járulékok emelkedésével is számolnunk kell. Átalányadózó vállalkozók ezt a jövedelemhatárt 4 277 500 Ft bevételnél érik el.

• A fővárosban az iparüzési adómentesség 700 000 Ft korrigált nettó árbevételig tart. A korrigált nettó árbevétel tételes adózóknál a bevételeik, valamint az anyagköltség és alvállalkozói teljesítések különbözete, átalányadósoknál az szja szerinti adóalap 120%-a. Ez utóbbi esetben 2 916 660 Ft az a bevételi határ, amely felett már belép az iparüzési adó fizetési kötelezettség.

• A 18%-os szja sáv felső határa 1 700 000 Ft jövedelem, átalányadózó főállású vállalkozók ezt a határt meg sem közelítik (8 500 000 Ft bevételnél jelentkezne).

Felhívjuk még a figyelmet, hogy az előrejelzések szerint az idén minden adó- és járuléknemet érintő átfogó változásokra kell számítanunk, a szokásostól eltérően akár adóév közben is!

Folytatás a 6. oldalról

nosokat, hogy szerezzenek megrendeléseket, mindegy, milyen áron. A lényeg, hogy munka legyen. Márpedig ezeket a javaslatokat sem lehet figyelmen kívül hagyni egy fuvarszervező irodánál.

• Vannak ilyen igények, tudjuk mi is. De ezek a javaslatok egyrészt kétségbeesésből származnak, másrészt azért még nincsenek többségben a kollégák között. Nálunk a vállalkozók jelentősebb része abban bíz, hogy a jelenleg alkalmazott áron fogunk tudni számukra munkát biztosítani. De mint mondtam, ez ebben a piaci versenyben nem garantálható teljes biztonsággal. Jelenleg a Fótaxi vezetése amellet foglalkozást, hogy nem kíván árat csökkenteni! Viszont nem mondhatjuk azt, hogy ezt az elhatározást a végsőkig tartani lehet, ha az árcsökkenést kényszerítő piaci tendenciák erősödnek.

• **Az jól látszik, hogy a torta jelentősen kisebb, mint amire a korábbi években hozzászoktunk. A taxipiáci szereplők száma viszont a válság hatására nem csökken, sőt jól látható módon néhány városban már növekvő tendenciát mutat. Vagyis a kereslet-kínálat korábbi törékeny egyensúlya hosszú időre felborulni látszik.**

• Ezzel kapcsolatban először a saját véleményemet szeretném elmondani. A következő időszak egyfajta lassú halál állapot lehet néhány taxis vállalkozás számára. Sokan nem fogják majd túlélni, mert erejükön felüli túlvállalásaik vannak. Családi beruházások, korábban nélkülözhetetlenek tartott vásárlások, vagy bármilyen egyéb okból vállalt tartozás tartozhat e körbe. Tudom, hogy nehéz helyzetbe került kollégáink nagy része nem tengerparti üdülésre vagy játéképbe szórta el a pénzét. Sajnos ez a túlélés szempontjából nem számít, csak az a lényeg, tudja-e fizetni a váratlanul megemelkedett összegeket, vagy jön a bank és könyörtelenül elveszi azt, amiről úgy gondolja, hogy már az övé. Ettől még nem ringathatjuk magunkat abba a hitbe, hogy az így kiesett kollégák miatt csökkenni fog a taxis vállalkozók száma. Jönnek ugyanis majd az újak, tele reménnyel, hogy ebből meg lehet élni. Átéltünk már ilyen időszakot, nem is egyszer. Sajnos a pályára kerülés feltételei jelenleg olyan lazák, hogy bárki, bármikor megjelenhet a piacon taxisként, vagy ha korábbi munkájából rendelkezik elegendő tőkével, akkor akár vállalkozóként is. El fog tudni indulni, és mindaddig, ameddig fel nem éli a tőkét – nevezetesen az autóját, esetleg lakását, nyaralóját –, addig piacon marad. Fenntartva a túlkínálati állapotot. Tehát én azt gondolom, hogy egy nagyon furcsa, folyamatosan változó időszak következik majd, és mindaddig így lesz, ameddig a taxis piac átfogó szabályozása nem kerül napirendre. Márpedig ezt még távolibbnak látom, mint régebben. Ugyanis még a korábbi, konszolidált politikai és gazdasági helyzetben sem sikerült a szakma képviselőinek keresztülvenni a politikan az átfogó szabályozást. Mindaddig, amíg ez nem történik meg, csak vergődik majd a szakma. Benne sok taxissal, fuvarszervező irodával és kevés utassal.

• **Azt mondtad, ez a személyes véleményed. Mi az álláspontja a Fótaxi taxi-üzletág-igazgatójának?**

• Ahogyan a bevezetőben is utaltam rá, a Fótaxi megpróbálja a következő nehéz időszakban a minőségi fejlesztéseit tovább vinni, melyeket korábban eltervezett, és ettől nem kíván eltérni. E mellett szeretnénk vállalkozóink számára egyenlő esélyt biztosítani a tisztességes, korrekt munkához. Ez utóbbi célkitűzésben természetesen hangsúlyosan jelen van a megfelelő mennyiségű megrendelés biztosítása is. Aki pedig nem látja be, hogy a következő nehéz időszak mindenkitől maximális teljesítményt követel, aki nem megfelelő hozzáállással közelíti a Fótaxi céljaihoz, illetve az utazóközönséghez, attól rövid úton megválnak. Tesszük ezt azért, hogy megrendelőinket a továbbiakban is megtartsuk aki ebben a gazdasági helyzetben is megmarad, az nyilván joggal el-

várja a minőségi szolgáltatást. Nem szeretnénk létszámunkat sem tovább bővíteni. Éppen elegen vagyunk. Csak azok helyére vesszünk fel új kollégákat, akik elmentek, vagy akiket elküldtünk. Akik kiléptek és tudomásunk szerint a most olcsó árakkal akciózó konkurenciához mentek az elmúlt időszakban, azokat egyhamar nem vesszük vissza. A közösség jövőjét egyéni érdekeknek nem fogjuk alárendelni! Ezekkel a lépésekkel szeretnénk vonzóvá tenni a Fótaxit a taxisok számára, nem az alacsony tarifákkal. Ezek az alapvető célkitűzéseink.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

Kovács a főnökének panaszodik:

– **Így nem tudok dolgozni, a Szabó mindig seggfejnek nevez!**

– **Szabó, jöjjön ide! Ha még egyszer seggfejnek nevezi Kovácsot, kirúgom.**

Másnap Kovács megint a főnöknel van.

– **Na mi van? Megint leseggfejeste?**

– **Nem. De ahogy ittam a reggeli kávémat, oda-szólt: – Mi van kolléga, beöntés?"**

* * *

Állásinterjú az IKEA-ban:

– **Jó napot! Rakja össze azt a széket, és üljön le!**

Taxisok intézkedtek

A taxi-gépkocsivezető elviszi utasát „A” pontból „B” pontba. Ennyi. A taxis, az már más kategória. Szerintem. Ő is elviszi utasát „A” pontból „B” pontba, de még millió más ismervel is rendelkezik: kíváncsi utasára, ha kell, kérdez, ha kell, válaszol, ha kell, beszélget, ha kell csendben marad. Figyeli, hol van vízcsőtörés, nézi, hol hiányzik a jelzőtábla. Nem nézi tétlenül, ha kocsifosztogatókat lát.



A Déli pályaudvarnál a napokban vették észre taxisok, hogy egy parkoló autót ismeretlenek éppen próbálnak „megszerelni”. A „szakértelem” egyértelmű volt, mert miközben szerelték ki a fontos, eladható termékeket, folyt ki az autóból az üzemanyag és más gyúlékony folyadék. A taxisok látták ezt és riadóztatták a tűzoltókat. Mégsem normális, ha egy taxiállomás mellett kigyullad egy autó! A tűzoltók meg invitálták a rendőroket is egy kis helyszíni szemlére. A rendőroek megállapították azt, ami mindenkinek egyértelmű volt. A taxisok akadályoztak meg egy akár komoly bajt is előidéző folyamatot. A taxisok itt (is) jelesre vizsgáltak, köszönet érte.

Mészáros Szabolcs

GYIK

Az internetes oldalakon ezzel a rövidítéssel jelzik a gyakran ismétlődő kérdéseket. A vállalkozókban szintén felmerülnek időről időre olyan kérdések, amelyekre választ várnak valakitől. Szerkesztőségünk a „Taxisok kérdezik” című rovatban válaszol olvasóinknak. Ezúttal a többek által feltett, többször megismétlődő, néhány szóban megválaszolható kérdésekre kívánunk némi információval szolgálni.

• Köteles vagyok-e bankszámlát nyitni?

A vállalkozók és vállalkozások közül egyedül az alanyi áfamentes egyéni vállalkozók köre nem köteles vállalkozói bankszámlát nyitni, mindenki másnak kötelező. Megjegyezzük azonban, hogy az egyre elterjedtebb kártyás viteldíjfizetés már indokoltta teheti a családi bankszámlától elkülönülő vállalkozói bankszámla nyitását.

• Kell-e bélyegzőt használnom?

A bélyegző használata nem előírás, viszont célszerű abban az esetben, ha a taxis számlát ad ki. A számla kézzel való kitöltése időigényes, és a felhasználó részéről gyakran nehezen olvasható. A bélyegzőre javasolt adatok a vállalkozó neve, székhelye, adószáma, vállalkozói igazolvány száma.

• Miért kell ráírnom a lakcímemet a kiadott számlámra?

Nem lakcímet, hanem a székhely címét kell a számlán feltüntetni, bár tudjuk, hogy ez az esetek túlnyomó részében megegyezik a lakás címével. A miertre pedig az a válasz, hogy azért, mert a vonatkozó jogszabály előírja. A vállalkozó neve, címe és adószáma nélkül a kiadott bizonylat nem minősíthető számlának.

• Fizethetem havonta az adóelőleget?

Főfoglalkozású egyéni vállalkozók járulékaikat havonta, adóelőlegeiket negyedévente kötelesek fizetni. Azt, hogy valaki az előírtnál sűrűbben fizet, azt semmiféle szabály nem tiltja. Az adóbevallásban a negyedéves előlegek lesznek feltüntetve, az adóhatóság ennek figyelembevételével számítja az esetleges késedelmet.

• Ha majd nem tartok igényt a nyugdíjra, akkor is fizetnem kell a nyugdíjjárulékot?

Furcsa állapotok uralkodnának, ha mindenki eldönthetné, hogy fizeti adóit és járulékait, vagy nem. Gyanítom, legtöbben nem fizetnének, így aztán nem lenne nyugdíj, orvos és kórház, nem lenne rendőrség, tűzoltóság, nem mennének a villamosok, buszok és a négyes metró (ja, az egyébként se...). A lényeg: főállású vállalkozó legalább a mindenkori minimálbér alap-

ján köteles fizetni járulékait – ha tetszik neki, ha nem –, és tényleges jövedelme után adóját.

• Nyugdíjas vállalkozó mehet-e betegállományba?

Nem, a nyugdíj melletti vállalkozók táppénzt nem kapnak, viszont betegség, ill. munkaképtelenség esetére mégiscsak érdemes orvosi igazolást kérni, ugyanis a kereséptelenség időszakára nem kell fizetni az egyébként fix összegű egészségügyi szolgáltatási járulékot.

• Megállhatok a taxidroszt végében amíg elmegek ebédelni? (hiszen fizetek érte!)

A taxiállomásokról szóló fővárosi szabályozás szerint a droszt a taxik várakozására szolgál, de csak fuvarfelvétel céljából. Vagyis nem hogy egy ebéd időtartamára, de még egy percre sem szabad a taxit bezárva a droszton hagyni akár elől, akár hátul. A közterület-felügyelet ugyanúgy bünteti ezt, mintha egy magánautó ácsorogna ott.

• Van taxis jogsegélyszolgálat?

Hogyne lenne! Ugy hívják, hogy ügyvéd, és egy rakás pénzbe kerül! Ez megint egy olyan téma, amikor néhány kolléga azt hiszi, hogy valamely felsőbb hatalom merő szívósságból üzemeltet egy olyan intézményt, ami majd neki segít, ha baj van. Vegyük végre észre: nincs ingyen ebéd! (... Hogy én kiket idézek?!)

• Fizetem a magánnyugdíjpénztári tagdíjat, de a folyószámlám tartozást mutat. Hogy lehet ez?

Igy látatlanban azt mondanám, hogy a probléma oka a régi csekkre való fizetés. 2007. január 1-jétől ugyanis a magánnyugdíjpénztári számlákat is az APEH kezeli, ezért új számlaszámot, ezzel együtt új csekket kapott minden pénztár. A régi (2007 előtti) magánnyugdíjpénztári csekkre való fizetés az illető magánnyugdíjpénztár saját számlájára érkezik be, így ott túlfizetés keletkezik, amelyről a pénztárak a legtöbb esetben „elfelejtik” értesíteni a vállalkozót. A megoldás érdekében fel kell venni a kapcsolatot közvetlenül az illető magánnyugdíjpénztárral, és egy folyószámla-egyeztetést követően a 2007. január 1. utáni túlfizetést visszaigényelni.

• Két éve nem kapok adófolyószámlát. Honnan tudjam, hogy állok?

A főállású és másodos egyéni vállalkozók 2006 óta elektronikus ügyintézésre kötelezettek. Az ehhez szükséges feltételeket a vállalkozó saját maga, vagy könyvelője segítségével teremti meg. Az elektronikus ügyintézés célja sok más mellett a költségek csökkentése is, így az adóhivatal már nem küld folyószámla-kivonatot, hiszen az az ügyfélkapun keresztül bármikor naprakészen megtekinthető.

–N2–

Három új állomás, Szigorúbb

Az újonnan létesített drosztonokon kívül további három megálló engedélyeztetése is folyamatban van. Az ellenőrzések hétköznap este hétig történnek, de a hétvégeken is ak-

kezdjük ezt a beszámolót a taxisok számára legörömtelibb hírellel: a 2008-as évhez hasonlóan, 2009-ben sem emelték a taxiállomás-használati díjat a főváros-



Erzsébet körút 9-11. 3 férőhely

ban. Továbbra is a 2007-re megállapított árat, vagyis bruttó 25 000 Ft-ot kell fizetni minden Budapesti fuvarozó autós után. A mai inflációtól, recessziótól sújtott világunkban minden apró megtakarítás jól jön, és is. Jó hír továbbá, hogy három új taxiállomással gyarapodott a főváros. Az Erzsébet tér-Miattyánk utca sarkon 3 taxi állhat meg immár legálisan. Az Erzsébet körút 9-11., valamint a Kaposvár utca 2. előtt szintén építettek egy-egy új droszton. Változás, hogy áthelyezték az Irányi-Váci utca sarkon lévő, a Múcsarnok melletti, a Honvéd Kórház előtti, valamint a Helsinki úti állomást. Olvasóink rendszeresen kérdezik, végül is hány taxi számára van legális megállási lehetőség a fővárosban? Nos, nézzük az adatokat: 2008. január 1-jén 325 állomáson 1475 férőhely állt a budapesti kollégák rendelkezésére. 2009. január 1-jétől 328 droszton 1480 taxi várakozhat utasra. A közeljövőben a kht. szeretne 1-1 új állomást létesíteni a Krisztina

Egy oktató pilóta azt az utasítást kapta, hogy repüljön a gépével egy kezdő pilóta után, és segítsen neki kényszerleszállást végrehajtani egy, a bázishoz közeli területen. Mikor a megjelölt hely fölé ér, látja, hogy a fiatal pilóta már letette gépét egy olyan kicsi tisztásra, ami még a gyakorlott vezetőknek is kihívást jelentene. Minden igyekezetét összeszedve, nagy nehezen ő is leszállt gépével a tisztásra. Leizzadva má-

szott ki a gépből és odament a kezdő pilótához: – Mondja, hogy tudott leszállni erre a kicsi szabad területre?

– Látja ott a fák mögött azt a nagy rétet? Ott landoltam, aztán megkértem egy traktorost, vontasson ide, hogy magának is maradjon elég hely.

Aki fittyet hányt, az valószínűleg fittyet evett.

változatlan ár

ellenőrzések a taxiállomásokon

cióznak a Fővárosi Közterület-felügyelettel. A taxiállomás-használati matricák meglétét szigorúan számon kérik, és ha kell, évekre visszamenőleg is fizettetnek.

körúton, a Hengermalom utcában és a volt Skála előtt. Az egyeztetések, tárgyalások folyamatban vannak, de a végleges döntést továbbra is a kerületek, il-

terület tulajdonosával. Ez néhány, a közforgalom számára megnyitott magánút kivételével – repülőterek, plázák, bevásárlóközpontok – vagy a kerületeket, vagy a fővárost jelenti. Az ember azt gondolná, hogy ha egyszer már engedélyezték a drosztok működését, minek azt újra és újra kérni, de hát ez sem megy egyszerűen ebben az országban, hasonlóan annyi más dologhoz.

Az igazgató lapunknak elmondta, ő is hallott azokról a pletykákról, melyek szerint emelkedett a taxik száma Budapesten, ám ezt rögtön cáfolta is. Ugyanis az igaz, hogy a 2008.-ra – az előző év adatai alapján – 5530 főre tervezték költségvetésüket. Az is igaz, hogy a tényleges befizetések száma végül is 5764 lett, a látszat ellenére mégsem a taxik száma nőtt, hanem a kontroll vált hatékonyabbá. A matricák ellenőrzésekor ugyanis ennyi „bliccelőt” találtak, akiknek természetesen be kellett fizetni a korábbi évekből származó elmaradást is. Azonban ők eddig is a piacon voltak, számbavételükkel a tényleges létszám nem növekedett. Héray László szerint az utóbbi hónapokban körülbelül annyian adták vissza engedélyüket, illetve haláloztak el, mint amennyi az újonnan piacra lépők száma. A taxisokban valószínűsíthetően azért merül fel a létszámnövekedés érzése, mert a korábban megszokott fuvarszám csökkent erősen.

Felvetettük, hogy sok gondot okoz a taxisoknak, hogy az álta-

luk fizetett megállóban idegen autók parkolnak. A kht. igazgatója jelezte, a problémát ismerik és megpróbálnak a közterület-felügyelet munkatársaival ez ellen erőteljesen fellépni. A napi, illetve a havi statisztikai adatok a hatékonyság javulását mutatják. Természetesen szabálytalankodó autós mindig lesz – nemcsak a taxiállomásokon –, ám az ellenőrzés és a szankcionálás egyre nagyobb sikerrel zajlik. A kht. munkatársai két közterület-felügyelővel megerősítve, két autóval járják a várost. Ebből az egyik a 328 állomást járja végig, majd kezdi előlről. A tapasztalatokról jegyzőkönyv és szükség esetén fényképfelvétel készül. A problémás helyek, az ismétlődő jogsértések bekerülnek a másik – a két hatóság személyel járórozó – autó ha-

vi munkatervébe. Vannak ugyanis olyan állomások, melyeket szinte naponta ellenőriznek. Héray László kérdéseinkre megerősítette, hogy a két járórozó személyzete mellett a közterület-felügyelet két munkatársát is a kht. költségvetéséből fizetik. Munkájuk elengedhetetlenül fontos, mert ők hatósági személyként azonnali intézkedésre is jogosultak.

Átlagosan ez az autó napi 30–50 drosztot néz meg tüzetesen, előre elkészített havi munkaterv alapján. Ugyanakkor bejelentésre azonnal a megadott helyre sietnek, és ha kell, intézkednek is. Az utóbbi időszak kedvező változása, hogy az ellenőrzésbe besegítenek a Főpolgármesteri Hivatal munkatársai is. Ők kiterjedt hatáskörrel rendelkeznek, megnézhetik a taxit vezető személy okiratait is. Így kerültek látókörbe a nemcsak dosztrengedéllyel, hanem jogosítvánnyal sem rendelkező taxi-



letve a főváros kezében van. Mint ahogy azt Héray Lászlótól, a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. igazgatójától megtudtuk, a döntési mechanizmusban évek óta nincs változás. Minden egyes taxiállomásra és azok minden férőhelyére, évente új szerződést kell kötni a közte-



Békés egymás mellett élést

Örvendetesen szaporodik azon taxiállomások száma, ahonnan telefonos rendelésre „drosztel-ső”, vagy „sorelső” rendszerben küldik a taxikat az adott taxitársaságok. A Főtaxinak majd harminc ilyen megállója van már, de folytathatnánk a sort a többi társasággal. Ugyanis már olyan drosztokat is használunk, ahol két taxitársaság is működteti sorelsőrendszerét. A II. kerületi Báthory utcából küldi a kocsikat a Taxi4 és a Főtaxi is a közeli címekre.

Vagy a XIII. kerületi Váci úton levő taxiállomást a City és a 6x6 használja közösen. A békés egymás mellett élés ezeken a helyeken sérül. Ugyanis a taxisok nemcsak a fuvarát veszik fel röviden a rádióon, hanem egyesek sze-

retnek „szerepelni” unalmas perceikben. Mondják a magukét az URH-n akkor is, ha nem kell. Ráadásul sok esetben ilyenkor megzavarják a másik társaság forgalmazását. Van, amikor egy adott rádióban „se kép, se hang”, mert a mögötte levő taxis éppen „osztja az észt”.

Egyetlen kérést vegyen mindenki figyelembe: aki olyan taxiállomásra áll be, ahol más társaságbeli is áll, mérsékelje minimálisra az URH forgalmazását. Csak hallgassa a címetek, ha fuvarát kap, egy rövid visszajelzéssel igazolja azt, de semmiképpen se csacsogjon percegik, mert akkor a mások munkáját teheti tönkre!

Tasnádi Áron

A szőke nő bemegy a boltba:

– Fél kiló túrót kérek!

– Szőkéket nem szolgálunk ki!

Másnap a szőke visszatér, de most már barnára festett hajjal.

– Fél kiló túrót kérek!

– Szőkéket nem szolgálunk ki! – hangzott ismét a válasz.

Harmadnap szintén ez történt, szőke most már feketére festve ment be a boltba, de az eladó válasza ismét ugyanaz volt.

– Mondja, miért nem hajlandó kiszolgálni?

– Mert ez egy Media Markt szaküzlet.

sok. Volt, akinek a forgalmi engedélyt vonták be, mégis fuvarra várt a megállóban. Az ellenőrzést végzők, ha ilyen komolyabb problémával találkoznak, hívják a rendőrséget és az intézkedést átadják nekik. Ez történt az előbb említett esetekben is. Változott a korábban délután négykor véget érő munkaidő-beosztás is. Most már reggel 8-tól este 7-ig vannak szolgálatban a járórok, sőt több akcióit is szerveztek a hétvégekre, a problémás helyekre.

Végül, miután elég rendszeresen szerkesztőségünket hívják a taxiállomásokon parkoló idegen autók miatt, megkérdeztük a

közvetlenül hívható telefonszámot. A kht. igazgatója javasolta, hogy a szabálytalanságot, vagy egyéb problémát észlelő taxisok a /06 1/ 488-2118-as telefonra tegyenek bejelentést. Ezt követően általában 5-25 percen belül a helyszínen van a járőr, de volt hogy a taxis még le sem tette a telefont, a másik vonalon értesített ellenőr a felügyelet embereivel már a helyszínen volt és azonnal intézkedett.

Végül, mint általában minden évben legalább egy alkalommal, közöljük a fővárosi taxiállomások teljes listáját a befogadóképesség feltüntetésével:



Kaposvár u. 2. 2 férőhely

Cím	Férőhely						
I. kerület		Margit híd	5	Rózsa u. – Görgey u.	5	Kossuth L. tér 11.	3
Batthyány tér	8	Zsíroshegyi út 2-4.	3	Árpád u. – Váci út	5	Múzeum krt. 39	3
Szentháromság tér	4	III. kerület		Megyeri út, temető	3	Múzeum krt. 9.	3
Disz tér	3	Flórián tér, áruház előtt	7	Rózsa u. – Osz u. sarok	4	VI. kerület	
Pauler u. – Alagút u.	4	Szentendrei út 2.	6	Külső Szilágyi út –		Váci út – Nyugati pu.	10
Clark Á. tér	3	Nánási út eleje	4	Járműtelep u.	3	Teréz krt. (Posta)	4
Várhegy, Színház u.	3	Kolostor u. 20.	2	Árpád út – Virág u.	4	Nyugati tér – Skála	4
Hess András tér	8	Kerek u. –		Külső-Szilágyi út		Teréz krt. 46.	3
Bécsi kapu tér	5	Bogdáni út – buszvégáll.	5	– Sportcsarnok	6	Andrássy út 50–52.	4
Ostrom u. – Lovas u.	8	Római tér	4	Temesvári u. – Volánbusz	3	Andrássy út 92.	4
Széna tér	4	Búza u. – Köles u.	3	V. kerület		Andrássy út 22.	3
Déli pu. alsó (Krisztina)	4	Szépülvölgyi út – Kolosy tér-	6	Podmaniczky tér – Arany J. u.	4	Andrássy út 25.	3
Krisztina krt. 93–99.	5	Lajos u. – Dereglye u.	6	Petőfi S. u. 14.	5	Andrássy út – Káldy Gy. u.	4
Alkotás út Déli pu. felső	4	Szentendrei út,		Kossuth tér 7.	6	Podmaniczky u. 105.	5
Apród u. 10.	4	Aquincum HÉV-meg.	5	Jászai M. tér	5	Andrássy út 132.	6
Attila út – Dózsa szobor	3	Püinkösdfürdő u. – Kabar u.	5	Szabadság tér 16.	4	Városligeti fasor 50.	5
Döbrentei u. – Fátyol u.	3	Heltai J. tér , Vásárcsarnok	8	Roosevelt tér 7.	5	Váci út 1. W.C.C.	6
II. kerület		Ország út , Csobánka tér	8	Kecskeméti u. 1–3.	3	Oktogon tér 2.	2
Törökvész út – Csatárka u.	3	Vörösvári út – Flórián tér	7	Bécsi u. 4.	3	Bajcsy-Zs. út 19/B.	2
Margit krt. 101.		Pacsirtamező út – Viador u.	4	Irányi u. – Váci u.	3	Bajcsy-Zs. út 5.	4
(Trombitáskert)	4	Pacsirtamező út – Flórián tér.	4	Apáczai Csere János u. 2.	4	Bajcsy-Zs. út 43.	2
Tölgyfa u. – Margit krt.	5	Vörösvári út 88. – 96. ,SZTK.	3	Erzsébet tér – Miatyánk u.	3	Nagymező u. 33.	2
Gábor Á. u. –		Mátyás kir. út –		Nyugati tér 6.	2	VII. kerület	
Rózsakert üzletközpont	5	Karácsony S. u.	4	Március 15. tér 8.	4	Erzsébet krt. 43.	4
Mechwart liget	4	Bécsi út 154., Eurocenter	6	Belgrád rkp. NHÁ.	4	Damjanich u. 21.	6
Szilágyi E. fasor,		Bécsi út 270.	3	Kecskeméti u. 19.	3	Károly krt. 3/b	5
Budagyöngye bev.	3	Bécsi út – Váradi u.	4	Fővám tér	3	Erzsébet krt.9–11.	3
Bem József tér 2.	3	IV. kerület		Apáczai Csere J. u. 19.	5	Klauzál tér 9.	5
Bimbó u. – Ady E. út	4	István u. 1.	6	Hold u. 21.	5	Király u. 59/b.	5
Hűvösvölgyi út 116.	3	Óceánárok u. 3.	5	Szent István krt. 13.	5	Péterfy S. u. 8.	4
Bátori L. u. – Hűvösvölgyi út	3	Óceánárok u. Hajló u.	5	Semmelweis u. 2.	3	Erzsébet krt. 6.	4
Zsigmond tér	3	István u. 14.	5	Erzsébet tér	4	Károly krt. 17.	6
Frankel L. u. 42-44.	4	Pozsonyi u. – Berda J. u.	5	Belgrád rkp. sétahajó	5	Rottenbiller u. 2	5
Árpád fejedelem útja,		Külső Szilágyi út – Székes u.	3	Pesti alsórkp.,Balaton u.	10	Rákóczi út 42.	7
		Árpád u. – Rózsa u.	4	Bajcsy Zs. út 40.	2		

Folytatás a 16. oldalon

AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárholnan
bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

Egy szöke, egy fekete, és egy vörös nő állnak egy omlófémben levő sziklán. Otterem a jótündér, és felajánlja nekik, hogy madárrá tudja változtatni őket, hogy elrepülhessenek innen.

– Mondjátok, milyen madárrá változtassalak benneteket?

A fekete nő gondolkodik, majd ki-nyögi:

– Én sas akarok lenni! Az olyan

energikus és csodás! Átváltozik, és elrepül.

A vörös nő is gondolkodik, majd azt mondja: – Én sirály akarok lenni, mert az olyan király! Olyan szép fehér, meg minden. Sirállyá változik, és tovaszál.

A szöke nő gondolkodik...gondolkodik..., majd megszólal:

– Én pingvin akarok lenni, mert az olyan cuki!

Önéletrajz

Egy nagy szocialista vállalatnak voltam a vezérigazgatója. A reggeli kávémat egy szexi titkárnő készítette, munkába nagy fekete kocsival vittek. Egyszer felvetették, hogy adományozhatna a cégem 10 ezer forintot az egyik központi bizottsági tag temetésére. Azt mondtam, hogy ha csak a pénzen múlik, segíték eltemetni az egész Központi Bizottságot!

Ettől kezdve egy kis vállalatnak lettem az igazgatója... Napi kávémat egy idősebb titkárnő készítette, munkába egy kissé rozoga vállalati autóval jártam. Egyszer szememre vetették, hogy nem voltam ott az utolsó pártgyűlésen. Mondtam nekik, hogy ha tudtam volna, hogy ez az utolsó, biztosan elmentem volna rá, még transzparenst is vittem volna!

Ekkortól kezdve mesterként dolgoztam. Munkába saját autómon jártam, magam főztem meg a kávémat. A falon ott lógott a pártfőtitkár és Lollobrigida képe. Egyszer azt mondták nekem, hogy miért nem tüntetem el a falról azt a kurvát. Leakasztottam hát a pártvezér képét.

Ez időtől árokovázó munkásként dolgoztam. Munkába kerékpáron mentem, kávétermoszban hordtam magammal. Egyszer, amint éppen árkot ástam, jöttek utánam, hogy rejtsem el a kerékpáromat, mert errefelé jön a szovjet küldöttség. Mondtam, hogy ne aggódjanak, mert a kerékpár le van lakatolva.

Ettől kezdve munkanélküli lettem... Hosszú évekig munkanélküli voltam, mígnem jött a rendszerváltás...

Rehabilitáltattam magam. Manapság politizálok. Kávémat most már újra szexi titkárnő készíti, munkába személyi sofőröm visz Audin. Befogom a szám, és ha kell, szavazásra emelem a kezem. Életszínvonalam ismét emelkedik...

Újabb hibridautó a Hondától

Honda Insight



A Honda IMA hibridrendszerének koncepciója immár tíz esztendő – első ízben az eredeti, 1999-es Insightban mutatkozott be. Az IMA betűszó jelentése Beépített Segédhajtómű, amely egy alacsony belső sűrűdással működő, 1,3 literes benzinmotorból áll, mint az erő elsődleges forrása, illetve a rendszer része még egy ultravékony villanymotor és kompakt akkumulátor-

csomag, valamint egy fokozatmentes automatikus váltómű. Ezt a rendszert sikerrel alkalmazták nemcsak az Insightban, hanem a Civic IMA-ban, és utódjában, a Civic Hybridben is. Az évek során a rendszer to-

vábbfejlődött, egyre kisebb lett, csökkent a tömege, kedvezőbb lett az önköltsége, s legújabb változata az új Insightban az eddigi legfejlettebb IMA technológia a Hondától. Maga a benzinmotor is új, a Civic Hybrid 1,3 literes egységén alapul. A Civic Hybrid módosított i-VTEC erőforrását azoknak a tapasztalatoknak a birtokában fejlesztették tovább, amelyekre az új Jazzzel kapcsolatban tettek szert, s a változások célja a fogyasztás csökkentése volt. Az alacsony sűrűdésű bevonattal készülő dugattyúkat új kialakí-



tá-
sú katalizátorral ötvozték, hogy még tovább optimalizálják a már eddig is nagyon hatékony erőforrást. Ezek a megol-



dások és a még tovább stabilizált égési folyamatok további 2 százalékkal javították ennek az egyébként is nagyon hatékony motornak a fogyasztását.

Lassítás közben, amikor a hengereken nincs terhelés, az égés mind a négy hengerben leáll, és valamennyi égéster zárva van. Ez gyakorlatilag megszünteti a szívási veszteségeket, s így a villanymotor/generátor hatékonyabban működhet, és több visszanyert energiával töltheti az akkumulátorokat. A hengereket lezáró technológiát, a VCM-et (magyarul változó hengervezérést) szintén alkalmazzák a hengerek lezárására olyan helyzetben, amikor csak kevés nyomaték szükséges – például egyenletes haladás kis sebességgel –, hiszen ilyenkor az Insight villanymotorja maga is képes mozgatni az autót, a benzinmotor dugattyúi pedig szabadon futnak. Emellett gyakorlatilag minden lehetséges eszközt megragadnak annak érdekében, hogy a motorban csökkentsék a súrlódás mértékét. Többek között síkban eltolt főtengelyt és hajtókarokat alkalmaztak, a hengerek belső felülete hónolt, hogy simább legyen, illetve a dugattyúhoz tartozik egy kis súrlódású, második olajlehuzó gyűrű is. A benzinmotor maga 88 lóerős, nyomatéka 121 Nm, ám a hibridrendszer lényege az a többleteljesítmény, amelyet a villanymotor nyújt, hogy nagyobb legyen az erő, illetve a lehetséges minimumra csökkenjen az emisszió és a fogyasztás. Természetesen ma még sokakban felmerülhet a kérdés, mi is az a hibrid-hajtás? Nos, a hibrid a benzines és a villanymotor kombinációja. A villanymotort tápláló akkumulátorok automatikusan töltődnek, amikor lassulás vagy fékezés közben működésbe lép a regeneratív, azaz energia-visszanyerő fékrendszer. Ily módon az Insight soha nem igényel feltöltést külső áramforrásról. A beépített villanymotor segít a benzinmotornak gyorsítás közben, és javítja a fogyasztási értékeket is. Alapjáraton az autó hibridrendszere működteti a kocsit alrendszerét, és a károsanyag-emisz-

zió csökkentése érdekében ilyenkor a benzinmotor nem működik; így amikor az autó egy lámpánál megáll, akkor a motor leáll. Az eredmény olyan autó, amely teljesítmény szempontjából benzinmotoros gépjárműként viselkedik, kevesebb CO²-t bocsát ki, mint a hozzá

ták, s azok hatékonyabban használják fel az energiát, illetve gyakrabban képesek tölteni a villanymotort. Az akkuk mindkét oldalon lévő villanymotor az autó hátsó szellőzőjének külsejéhez vezető csöveken keresztül szívja a hűtőlevegőt (a Civic Hybridben a légebeömlő a kalaptartón volt, így véletlenül le lehetett takarni). Az akkuk regenerációs képessége felgyorsult, azaz az energia-visszanyerő fékezés során termelt árammal gyorsabban tölthető fel, s így rendszeresebben táplálhatja a villanymotort.

A benzines és a villanymotor együttes teljesítménye ideális a városi forgalomban, jók a gázreakciók, a gyorsulási idő pedig vetekszik egy hagyományos, 1,6 literes benzinmotorral és automatikus váltóval szerelt autóéval. Az Insight álló helyzetből 12,6 másodperc alatt éri el a 100 km/órás sebességet, végsebessége 186 km/óra.

A CVT váltó alkalmazása egy hibridautóban sima és kiszámítható haladást eredményez, illetve segít abban, hogy az IMA-rendszer a leghatékonyabb működési tartományban dolgozhasson. Az Insightban a Civic Hybridben már alkalmazott, nagy nyomatékátvitelre képes CVT-váltónak továbbfejlesztett verziója működik. Ennek a CVT váltónak rövidebb a végáttétele (4,200 helyett 3,937), azaz a gyorsítás megkezdésekor az autó hevesebben reagál. Az indító tengelykapcsoló vezérlését átalakították, hogy teljes mértékben kihasználhassák az IMA villanymotorjának nagy nyomatékát kis fordulatszámon. Mivel a villanymotor kisebb fordulatszámotól



mérhető dízelmotoros autók, és nagyon keveset fogyaszt.

Az új benzinmotor mellett az Insightba új, továbbfejlesztett villanymotor került, amelyben sűrű tekercselés és nagy teljesítményű mágnesek találhatók – az erőforrás teljesítménye 14 lóerő, nyomatéka 78 Nm. Ám ezzel a villanymotorral kapcsolatban az igazi előrelépés a méret és a forma terén történt – a legújabb változat sokkal keskenyebb, mint a jelenlegi Civic Hybrid villanymotorja (35,7 mm-rel szemben a 61,5 mm), vagyis a teljes IMA-rendszer jóval kompaktabb és könnyebb. Módosításokat hajtottak végre a nagy teljesítményű akkumulátorokon is, amelyek a csomagtartó alatt helyezkednek el, ezzel is elősegítve az alacsony tömegközéppont kialakítását. Az IPU kisebb és könnyebb lett, mint a Civic Hybridé, a méret 19, a tömeg pedig 28 százalékkal csökkent. Az akkumulátorok hűtőrendszerét is nagymértékben átalakították, s azok hatékonyabban használják fel az energiát, illetve gyakrabban képesek tölteni a villanymotort.

kezdve segíti a gyorsulást, hozzájárul a fogyasztás csökkentéséhez is.

Honda hibridautón első ízben alkalmazták a kormánykerék mögé szerelt váltófüleket – így a volán mögötti karokkal, sokkal gyorsabban lehet kapcsolgatni.

A hibrid hajtáslánc legnagyobb előnye természetesen az, hogy képes csökkenteni az emissziót és a fogyasztást. S ha egy ilyen rendszer egy hibridnek tervezett, áramvonalas karosszériába kerül beépítésre, akkor ezek az előnyök hatványozottan jelentkeznek. Az Insight remekül teljesít a hivatalos emissziós és fogyasztásmérő teszteken: szén-dioxid-kibocsátása 101 g/km, átlagfogyasztása vegyes üzemben 4,4 l/100 km.

Az Insight gyártása a szukai üzemben zajlik majd; ugyanott, ahol a Civic Hybrid és több más, egyébként nem hibrid modell is készül.

Havi aforizma

A sikeres ember az, aki reggel felkel, este lefekszik, és e kettő között azt csinálja, amihez kedve van.

Bob Dylan

Folytatás a 12. oldalról

Rózsák tere	4	Nagyvárad tér - István kórház	5	Rétköz u. - Nagyszeben tér	4	Váci út 178., Duna Plaza	4
Bethlen G. tér	5	Üllői út - Ecséri út	3	Október 23. út - MOL székház	5	Váci út, TESCO	6
Erzsébet krt. 34.	4	Üllői út - Pöttyös u. sarok	4	Budaörsi út -		Róbert K. krt. - Lehel út	7
Városligeti fasor 1.	3	Napfény u. - Lobogó u.	3	Bozókvar u. , ABC	3	Pap Károly u. (Honvéd K.)	4
VIII. kerület		Könyves K. krt. Lurdy Ház - Mester	6	Október 23. u. SKÁLA	7	Béke tér	5
Múzeum krt. 6-8.	6	Könyves K. krt.		Fraknó u. - Tétényi út	3	Lehel u. - Hun u.	3
József krt. 54.	5	Lurdy Ház (parkoló)	8	Móricz Zs. ktér - Himfy u.	2	Kárpát u. - Bessenyei u.	5
Blaža L. tér	6	Határ út - Europark.	5	Fehérvári út 86.	4	Ditrói M. u. 1.	6
József krt. 4.	4	Gyáli út 17-19.	4	Bartók B. út 2.	3	Margitsziget - Thermál	5
Rákóczi út 29.	6			Boldizsár u. -		Margitsziget - Ramada	2
Üllői út 38-40.	4	X. kerület		Rimaszombati u.	4	Dózsa Gy. út 65. - Volga	6
Baross tér - Keleti pu.	11	Kőbányai út - Shell kút	5	Gazdagréti út -		Béke út - Fiastyúk u.	5
Kerepesi út - Keleti pu.	12	Albertirsai út - Expo főbej.	6	Gazdagréti tér	4	Váci út - Bulcsú u.	
Teleki tér 25.	5	Albertirsai út - II. kapu	10	Bartók B. út - Fadrusz u.	4	(Lehel Csarnok)	6
Kálvária tér 23-24.	4	Albertirsai út - III. kapu	4	Karolina út - Diószegi u.	3	Váci út - Victor H. u. sarok	4
Köztársaság tér, Erkel színház	5	Lavotta u. Kórház	3	Budaörsi út 43-mal szemben	3	Béke út - Fáy u.	4
Nagyvárad tér (Üllői út)	5	Üllői út - Könyves K. út s.	5	Fehérvári út 85-89.	4	Szabolcs u. 33-35. Kórház	6
Nagyvárad tér-Orczy út	5	Gyömrői út 24.	4	Bocskai út - Daróci út	3	Madarász V. u. - Gyöngyösi u.	4
Szigony u. 2.	5	Szent László tér - Állomás u.	5	Pannonthalmi út 41.	4	Váci út - Róbert K. krt.	2
Szigony u. - Üllői út sarok	5	Kozma u. - Köztemető	3	Rétköz u. - Tűzkő u.	4	Árboc u. 2.	5
Üllői út 78.	5	Liget tér	10	Savoya park	4	Váci út 22-24. SKANSKA	5
Korányi S. u. 2.	5	Bihari u. - Zágrábi u. s.	4	Kaposvár u. 2.	2	Margitsziget,	
Illés u. - Práter u. sarok	5	Harmat u. - Sibrik M. u. s.	5			Árpád hídi felhajtó	3
Fiumei út 19.	8	Tavas u. - Bányató u.	4	XII. kerület		Pesti rakp. - Dráva u.	30
Üllői út 28.	3			Eötvös u. - Diana út	4	XIV. kerület	
Rákóczi tér	5	XI. kerület		János Kórház	8	Olof Palme sétány -	
Kőbányai út - Könyves K. krt.	3	Menyecske u. - Vőfély u.	2	Istenhegyi út - Pethényi u..	3	Műcsarnok	3
Orczy tér	4	Hegyalja út - Németvölgyi út	2	Szilágyi E. fasor Körszálló	6	Állatkerti út - Szépm. M.	5
Baross tér 7-8.	5	Bartók B.út. -Ménési út	3	Kútvolgyi út, Kórház	3	Olof Palme s. - Műjégy pálya	4
Üllői út 4.	4	Bartók B.út - Lágymányosi u.	4	Györi út - Alkotás u. s.	6	Állatkerti út - Állatkert	3
IX. kerület		Móricz Zs. ktér - Fehérvári út	4	Csörsz u. - Sirály u.	5	Állatkerti út - Vidámpark	5
Mester u. 62.	3	Fehérvári út 12. - SZTK	3	Magyar Jakobinusok tere.		Kerepesi út, HÉV-végáll.	6
Soroksári út 12.	4	Rétköz u. - Törökugrató u.	2	/Maros u./	4	Iffjúság útja - BS	7
Boráros tér - HÉV-végáll.	4	Fehérvári út - Vegyész u.	4	Apor Vilmos tér	4	Kerepesi út 32.	5
Ferenc krt. 1.	3	Tétényi út - Bornemisza tér	3	Jagelló út - Gesztenyész kert	5	Egressy út 7.	5
Lechner Ö. fasor-Vágóhíd u.	5	Fehérvári út - Kondorosi út s.	4	Németvölgyi út, temető	3	Thököly út - Stefánia út	5
Üllői út 131., Volánbusz pu.	5	Tétényi út - Etele út s.	3	XIII. kerület		Thököly út - Hermina út	3
Soroksári út -		Márton Áron tér	4	Déryné köz	4	Mexikói út - Földal. Áll.	7
Kvassay út -kifélé	5	Szirtes út /Búsuló Juhász/	5	Róbert K. krt. - József A. Sz.	6	Bosnyák tér	7
Kvassay út-HÉV végáll.	4	Gellért tér - Műegyetem rkp.	5	Dagály u.- Váci út	3	Nagy Lajos kir. útja 214.	3
		Kelenföldi pu.	6	Váci út - Babér u	3	Öv u. 210.	3

A Fővárosi Taxiállomásokat Kezelő és Üzemeltető Kht. munkatársától hallottuk a következő két történetet:

Taxis, akinek soha nem volt jogosítványa

Az egyikben egy Móricz Zsigmond körtérről dolgozó alkalmazottról van szó. Ő olyan akciónak köszönheti lebukását, amelyben a kht. a Közterület-felügyelettel közösen ellenőrizte a drosztokon álló fuvarosok papírjait. Az autó, mellyel a taxis(?) dolgozott, már korábban szemet szűrt a főváros ellenőreinek és a kht. munkatársainak. Ugyanis az minden esetben elmenekült, ha az ellenőri autót észrevette. Am ahogy a mondásban is írva van, addig jár a kórsó a kútra... Vagyis egy alkalommal sikerült az ellenőröknek úgy parkolni a már régebben figyelt taxi mellé, hogy az nem tudott elmenekülni. Így aztán következett a papírok ellenőrzése, ám a sofőr egyetlen szükséges iratot sem tudott felmutatni. Mondván, az a lakásán van. Majd hamarosan az is kiderült, ott sincs. Így az ellenőrzést végzők kihívták a rendőrséget, akik megállapították a taxis személyi adatait. Ekkor kiderült, hogy jogosítványa sincs a jóembernek. Am amikor a rend őrei az után érdeklődtek, hogy miért is vonták be a vezetői engedélyt, számukra is meglepő válasz következett: a taxisnak SOHA sem volt jogosítványa. Ezt követően emberünket előállították a kerületi kapitányságra és megindult ellene az eljárás, aminek kimenetelére a kht.-nak sajnos már nincs rálátása. Csak remélni lehet, hogy az őt alkalmazóval szemben is eljárnak. Mert az tényleg elgondol-

kodtató, hogy a főváros frekvenciált pontjáról, saját matrica védelme alatt dolgozó taxi vezetője úgy lehet alkalmazott valakinél, hogy még jogsija sem volt soha.

Drosztdíj és érvényes műszaki vizsga nélkül

A másik történet is szolgálat tanulsággal. Az ebben szereplő taxist már két évvel ezelőtt is „megfogták” az ellenőrök, mert nem volt érvényes taxiállomás-használati engedélye. Azóta többször is feljelentették, így azután bement a Krisztina körúti irodába, hogy fizet. Am akkor érte a meglepetés, amikor kiderült, ezt csak úgy teheti 2009-re, ha a visszamenőleges tartozását is rendezi. Két évet kifizetett, de a 2009-et már megint nem, mert elmondása szerint nem volt nála annyi pénz. Azóta bujkál, vagy megszakította a tevékenységét, mert eltűnt az ellenőrök szeme elől. Nem így az a társa, akivel ugyanarról az állomásról dolgoztak közösen. Neki sincs rendezve az ideji díja. Őt is szinte minden alkalommal feljelentik az ellenőrök, sőt legutóbb a rendőrséget is ki kellett hívni. Ekkor kiderült, hogy autójának forgalmi engedélyét a Nemzeti Közlekedési hatóság korábban már bevonta. Vagyis azzal közlekedni sem lehetne, nemhogy taxizni. A rendőrségi intézkedés eredményéről, az ügy következményeiről szintén nincs a kht. munkatársainak visszajelzése. Talán jól jelzi a hatósági szigor mértékét, hogy azóta ismét látni az autót, szabadjelzővel, sárga rendszámmal, utassal...

Örs vezér tér, IKEA	3	XVI. kerület
Örs vezér tér	8	Szabadföld út - Vidámvásár u.
Egressy tér	4	Csőmőri út 70.
Róna u. 154.	5	Jókai u., Gyógyszertár
Füredi út - Vezér út	4	Futórózsa u. 68.
		Veres Péter út 62.

XV. kerület

Drégelyvár u. 25.	2
Páskomliget u. 8.	5
Páskomliget 59.	3
Zsókavár u. 6.	4
Nyírpalota út 35.	5
Kolozsvári u. 2.	4
Szöts Á. u. - Régi Fóti út	5
Kossuth L. - Fő u. sarok	3
Rákos út 75-77., SZTK	4
Fő út 92.	4
R.palota - Újpest v.á.	4
Bánkút u. 100-zal szemben	3

XVII. kerület

Pesti út - Ferihegyi út	4
Pesti út - Kis u.	2
Pesti út - Ferihegyi út söröző	4
Pesti út 170.	4

XVIII. kerület

Csapó u. - Havanna u.	5
Barta L. u. - lakótelep központ	5
Barta L. u. - Csontváry u.	5
Üllői út - Margó T. u.	4
Ráday G. u. 14.	5
Üllői út - Béke tér	4
Vasút u. 49.	4
Repülőtér 2 A	9

Repülőtér 2 B	6
Repülőtér 1.	4

XIX. kerület

Üllői út - Határ út, vill.-végáll.	5
Vak Bottyán u. - Katica u., KÖKI	10
Kossuth tér	5
Ady E. út - Arany J. u.	8
Ady E. út 122., SZTK	2
Üllői út - Kossuth L. u.	3
Üllői út - Vas Gereben u.	3
Puskás F. u.1. (Stadion)	6
Nagykőrösi út - Autópiac	4

XX. kerület

Baross u. 1.	3
Helsinki u. 15.	5
Baross u. 46.	5
Topánka u. - Erzsébet Á.	2
Kossuth L. u. 95.	3
Köves u. - Dél-Pesti K.	4
Határ út - Lajtha L. u. s.	3

XXI. kerület

Ady E. u. 66.	5
Szent Imre tér 6.	8
Kossuth L. u. - Orvosi r.	3
Petz F. u. - Csepel Plaza	5
Kossuth L. u. - Völgy u.	3
Kikötő u. 11.	3

XXII. kerület

Városház tér	7
Nagytétényi út 240.	5
Nagytétényi út - Rózsakert u.	4

XXIII. kerület

Hősök tere 7.	4
---------------	---

A 18-08, 18-09 és a 18-10-es számmal megjelölt drosztokat a Föv. Kgy. 59/1999.sz. rendelet 14. szakasza alapján, az Airport Rt.-vel kötött szerződés szerint a pályázon győztes fuvarszervező cég autói használhatják. **T. Á.**

Továbbra is

Civil autók a taxiállomásokon



X. Gyömrői út

Tudomásul veszünk, hogy hétköznap sem ellenőrizi a taxiállomásokot. Bár azért ebbe igazán nehéz belemegyek. Am hétköznap sem foglalkoznak a drosztokkal. A mellékelt képek hétköznap készültek munkaidő alatt.

Nem a magyarizációkra vagyunk kíváncsiak, hanem tettekre. Ne nekünk kelljen birkózni a civil autósokkal! Nem a mi dolguk a „bokszolás” azokkal, akik nem tisztelik a törvényt. Van közterület-felügyelet, van Taxiállomás Kht., van rendőrség és van érvényes rendelet.

A taxiállomás mind a miénk, ezekért mi fizetünk. Védelmet kérünk, méghozzá azoktól, akiknek ez a dolga.



VII. Klauzál tér



XVIII. Margó Tivadar út



II. Tölgyfa u.

Tasnádi Áron

A rendőrök mennek a helikopterrel. Az egyik felnezi és megkérdezi a másiktól:

- Te, mi az ott fent, ami felettünk forog?
- Nem tudom. Talán a klíma lehet, mert az előbb mikor leállt, a pilóták rendesen leizzadtak..

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Okozhat-e valamilyen problémát, ha lakott területen kívül egy ilyen tábla hatálya alatt több kilométert kell vezetnie?

- a) Igen, hiszen a tábla arra kényszeríti, hogy az utazósebességénél lényegesen lassabban haladjon.
b) Csak akkor, ha lassú haladása miatt az utasai elégedetlenségüket hangoztatják.
c) Nem, mert így több időt tud fordítani a környezet szépségeinek a látványában, és a baleseti kockázat is lényegesen kisebb.



2. Mitől függ, hogy milyen összegű közigazgatási bírságra számíthat a jelzést figyelmen kívül hagyó gépkocsivezető?

- a) A sebességtűllépés százalékos mértékétől.
b) A sebességtűllépés km/h-ban megadott mértékétől.
c) A közlekedési nyilvántartásban lévő előéleti pontoktól, ha még nincs az illetőnek pontja, akkor megúszhatja egy figyelmeztetéssel.



3. Utasa megkéri, hogy várjon rá, amíg egy boltban bevásárol. Várakozhat-e taxijával a táblától mért 20 méteren belül 09–19 óra közötti időszakban?

- a) Igen, tíz percet nem meghaladó ideig akár Ön is elhagyhatja taxiját, amíg elintézi postai vagy egyéb más rövid teendőit.
b) Csak akkor, ha a taxijánál marad és áruszállító jármű érkezésekor annak beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.
c) Nem.



4. Megszünteti-e az ilyen tábla a „Sebességkorlátozás” tilalmi tábla hatályát?

- a) Igen, minden esetben.
b) Csak akkor, ha a tilalmi táblát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával együtt helyezték ki a helységbe bevezető utakra.
c) Sohasem.



5. Mit jelez a tábla?

- a) A gyermekeknek az úttestre lépésével a járművezetőknek számolniuk kell.
b) A gyalogosok közlekedésére szolgáló önálló utat.
c) Fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésére.



6. Lakott területen kívül e táblát elhagyva, haladhat-e 40 km/h sebességnél gyorsabban, ha a vasúti átjáróban a jelzőört sehol nem látja?

- a) Igen.
b) Nem.



7. Lakott területen kívül a táblával jelzett helyen közlekedik. Vét-e a jobbra tartási kötelezettsége ellen, ha taxijával nem hajt a kasparkodósávrá?

- a) Igen, minden olyan esetben, amikor a mögötte gyorsabban haladókat akadályozza.
b) Csak akkor, ha sebessége kisebb, mint 70 km/h.
c) Igen, ha nem az útra megengedett legnagyobb sebességgel halad.



8. Mi a teendője, ha a táblával jelölt úton haladva taxiján a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztető műszaki hibát észlel?

- a) Feljegyzi a hiba okát, és a következő szerviz alkalmával a szerelőkkel elvégzetteti a javítást.
b) Fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton a legközelebbi olyan helyig megy, ahol a hiba elhárítható.
c) A munkanap végeztével visszatér a telephelyére, és a meghibásodást megszünteti.

9. Helyes-e, ha a kisebb tüzelőanyag-fogyasztás érdekében a taxi gumiabroncsainak a levegőnyomását az adott típusra előírt értéknél nagyobbra növeljük?

- a) Igen.
b) Csak a fagymentes időszakokban.
c) Nem.

10. Befolyásolja-e a taxi tüzelőanyag-fogyasztását, ha a gumiabroncsok levegőnyomása kisebb az előírtnál?

- a) Igen, a fogyasztás csökken.
b) Igen, a fogyasztás növekszik.
c) Nem.

11. Befolyásolja-e a szemből közeledő gépkocsi távolságának pontos becslését, hogy a jármű milyen színű?

- a) Igen, az ugyanolyan nagyságú sárga színű járművet közelebb levőnek, a kék színűt pedig távolabb lévőnek véljük.
b) Igen, az ugyanolyan nagyságú kék színű járművet közelebb levőnek, a sárga színűt pedig távolabb lévőnek véljük.
c) Nem a jármű színe, hanem a róla a szemünkbe jutó fény erőssége módosíthatja a becsült távolság nagyságát.

12. Az alábbiak közül mikor köteles irányjelzést adni?

- a) Útkereszteződésben kanyarodó főútvonalon való továbbhaladás esetén.
b) Az úttest szélén történő megállás jelzésére.
c) Körforgalmú útra történő behajtás esetén.

13. Taxijával egy olyan közúti baleset színhelyére érkezik, ahol egy személy súlyosan megsérült. Mikor teljesíti helyesen a segélynyújtási kötelezettségét?

- a) Ha elsősegélybe részesíti a sérültet.
b) Ha a sérültet taxijával azonnal kórházba szállítja.
c) Ha azonnal telefonál a mentőknek és sürgős segítséget kér.

14. Szabályosan szállítja a képen látható vezető a 3. életévét még be nem töltött gyermekét?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozta.
c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Évente 11 ezer svéd hal meg infarktusban

Defibrillátor a stockholmi taxikban

Mintegy száz taxit szereltek fel defibrillátorral április végén a svéd fővárosban, melyek használatára a gépjármű vezetőit kiképezték. A program szervezői abban bíznak, hogy ennek köszönhetően kevesebben halnak meg infarktusban, szívleállás miatt, mert később érkezik a segítség. Svédországban évente 11 ezren szívítik életüket szívelégtelenség következtében.

A taxisok a világ minden táján éjjel-nappal az utcákat róják, így jelen vannak minden eseménynél, illetve megtalálhatók annak közelében. Ez adta az ötletet, miszerint a sofőröket érdemes kiképezni arra, hogy hogyan nyújtsanak elsősegélyt hirtelen szívleállás esetén. Az utasok nélküli taxik gyakran közelebb vannak a beavatkozás helyszínéhez, mint a mentősök, és minél hamarabb segítenek a betegen, annál nagyobb a túlélés reménye. Minden eltelt perccel, 10 százalékkal nagyobb az

esély, hogy a beteg agykárosodást szenvedhet. A defibrillátorokat a legnagyobb létszámú társaság, a Taxi Stockholm gépjárműveibe szerelték be. A program felelőse, Jeanette Lindström nyilatkozatában hangsúlyozta: – A taxisok nem konkurálnak a mentőszolgálat munkatársaival, a jövőben sem kívánnak részt vállalni a sürgős és azonnali beavatkozást igénylő esetekben, ám ha azt tapasztalják a helyszínen, egy rosszullétnél, hogy embertársuk szíve leállt, akkor a rendelkezésükre bocsátott eszközzel – a megfelelő oktatásnak köszönhetően – újraindíthatják a beteg szívét, amellyel életet menthetnek – summázta a program lényegét.

Joakim Svendsen, aki az elsősegély-tanfolyamon sikeresen vizsgázott, az egyik rádióban a következőket nyilatkozta: – Amennyiben meggyőződünk arról, hogy a bajba jutott szíve leállt, úgy a defibrillátort használjuk, amely nem igazán bonyolult. Elég felemelni a fedelét, bekapcsolni, és a készülék kiírja a követendő

utasításokat. Természetesen a tanfolyamon több módját is megtanították, hogyan lehet felismerni a szív leállását, és mi ilyenkor a teendő. Elsők között kell értesíteni a mentőket, ha ezt addig még nem tették meg. Nem gondolom, hogy bármelyik társam ezután lépten-nyomon, minden rosszullétben szenvedőt újra akar majd élesíteni, de az mindenképpen jó érzéssel tölt el, hogy ha baj van, ezzel az eszközzel akár életet is menthetek – fogalmazott a sofőr.

E program tapasztalatai alapján a jövőben a különféle biztonsági szolgálatok több tucatnyi kocsiját is felszerelik az életmentő eszközzel. A közintézmények legtöbbjében található kitelepített defibrillátor, amelyet már több esetben is használtak. A Svéd Szív- és Légzőszervi Betegek Szövetsége abban bízik, minél több készülék lesz – szükség esetén – elérhető közelségben, annál kevesebben halnak bele egy-egy infarktusbba.

Cash

Már kapható a Chevrolet Cruze



Április első napjaiban Békásmegyeren akadt dolgom, és a Chevrolet Gombos kereskedés előtt elhaladva észrevettem, hogy az új Cruze már a szalon előtt áll, vagyis megtekinthető közelebről is. Nem sokat gondolkodtam, megpróbáltam a már ott nézegető taxisok között ismerkedni az új Chevi-vel. Összességében igazán jó hatást tett nemcsak rám, hanem a már említett kollégákra is. Ám a szubjektív értékelés helyett nézzük inkább a hivatalos adatokat. Az európai ízlésnek megfelelő Cruze márciustól kapható, egy sor, hozzá ha-

sonló megjelenésű és minőségű új termék előfutáraként. Ugyanis a hírek szerint a Chevrolet megújítja teljes termékpalettáját. Ennek első darabjaként Magyarországon is vásárolható a Cruze. Az elődjénél szélesebb és hosszabb az új típus. Nézzük a méreteket, zárójelben a Lacetti ismert adatai, az összehasonlítás kedvéért. A Cruze hossza 4597 mm /4515/, szélessége 1788 mm / 1725/, magassága 1477 mm /1445/. A tengelytáv 2685 mm /2600/, a csomagtartó mérete 450 liter /405/.

Felsőbb kategóriás felszereltség és ki-dolgozás, harmonikus utastér, „dupla pilótafülke”-hatás, 1,6/1,8 literes benzinmotor változó vezérléssel, 2,0 literes turbódízel, 5,6 L/100 km fogyasztással, az európai igényeknek megfelelő futóműhangolás

A manuális légkondicionáló opció az alapmodellben, illetve standard az LS változatokban, míg az LT-hez kétzónás klímaautomata jár. A szellőző levegő por- és szagszűrője, valamint a fűthető hátsó szélvédő egyetlen modellből sem hiányzik.

Az alap- és LS-kivitelben AM/FM/CD rádió van, digitális RDS jelfeldolgozással, MP3-lejátszással és kétszínű kijelzővel. Az LT-hez hatlemezes műszerfali CD-váltó, és a középrészen elhelyezett USB-csatlakozó tartozik, iPod részére. Mindegyik specifikációhoz lehet DVD-alapú navigátort rendelni, hétcoloros színes kijelzővel – ez is kategóriaújdonság a Chevrolet-nél.

Az új motorválaszték 1.6-os és 1.8-as, alumíniumépítésű benzinesekből, illetve egy 16 szelepes, kétliteres turbódízeltől áll. Mindkét benzinmotor változó vezérlésű. Az 1.6-os tel-

Két barát beszélget:

– De szeretném, ha annyi pénzem lenne, amiből egy golyóálló Mercedest vehetnék!

– Minek neked egy golyóálló Mercedes?
– Semminek, csak szeretném, ha annyi pénzem lenne...

jesítménye 113 LE/83 kW 6400/percnél, nyomatéka 153 Nm 4200-nál. Az 1.8-as megfelelő adatai: 141 LE/104 kW 6200-nál és 176 Nm 3,800-nál, amelynek 85 százaléka 2000 és 6300 között rendelkezésre áll. Fajlagos teljesítménye a piac legjobbjává teszi. Manuális sebességváltóval a száza gyorsítás ideje 12,5 illetve 10,0 másodperc, a fogyasztás a gyári adatok szerint 6,7, illetve 6,8 liter/100 km.

Még zsugoribban bánik az üzemanyaggal a közös nyomócsöves, változó geometriájú turbóval (VGT) ellátott, 150 LE/110 kW teljesítményű turbódízel: az 5,6 liter/100 km több mint ezer kilométeres hatótávolságot eredményez. A karbantartásmentes részecskecsű-

A turbódízel csak az LT-hez kapható, a 125 LE/92 kW teljesítményű kivitel pedig az alapmodellhez és az LS-hez kínálják majd. A dízelekhez csak manuális váltómű rendelhető. Elődjéhez képest stabilabban fekszik az úton a Cruze, nyomtávja elől 1,544 mm (+ 64 mm), hátul 1,558 mm (+ 78 mm), míg az 2,685 milliméteres tengelytáv 85-tel nőtt. Az első futómű MacPherson rendszerű; az oldalero kiegészítése csökkenti a surlódást. Az alsó lengőkarok hidraulikus bakokkal kapcsolódnak a bőlcsőhöz – ezt a kiváló rezgés csillapítási megoldást csak jóval drágább autókön szokták alkalmazni. Hátul helytakarékos, állandó kerékdőlést biztosító csatolt lengőkaros, torziós futóművet találunk, amelynek lengőkarjait szabadalmazott mágneses ívhegesztéssel rögzítik. Ez lehetőséget ad arra, hogy a motortól és a

járműsúlytól függően változtassák a falvastagságot és a csatlakozási szöveget, így mindegyik változat karosszériádőlése és saját kormányzása finoman hangolható legyen. A négy féktárcsa közül az elsők belső hűtésűek, a hátsók tömörök. Alapfelszerelés a blokkolásgátló (ABS), a kipörgésgátló (TCS) és az elektronikus fékerő-elosztó (EBD), míg az utóbbi kettő funkciót is tartalmazó elektronikus menetstabilizálót (ESC) opcióként lehet kapni az LT változatokhoz. A hidraulikus rásegítésű fogasléces szervokormány direkt áttételű, vezetés közben csak kevés kormányforgatásra van szükség.

Természetesen tisztában vagyunk a legfontosabb kérdéssel: mindez mennyibe kerül majd? Nos, miután a taxisoknak kedvenc márkakereskedéseikben speciális árral szolgálnak, javasoljuk az érdeklődőknek, keressék fel azokat. Így legalább lehetőségük nyílik az új Cruze megismerésére is.



rő alapfelszerelésként tartozik hozzá. Nyomatékmaximuma 320 Nm már 2000 ford./percnél, 10,0 másodperc alatt gyorsítja száza az autót, de még lenyűgözőbb a gyorsítási rugalmassága: 80-tól 120-ig ötödikben csak 12,5 másodperc telik el. Az év folyamán csatlakozik majd hozzá egy 125 LE/92 kW teljesítményű változat is. Az 1,6-liter motor standard az alap- és az LS-változatokhoz, míg az 1,8-as standard az LT-hez és opció az LS-hez. Mindkettő kapható az ötfokozatú manuális sebességváltó mellett az új, hatfokozatú automatával is, amely megint csak egy „kategóriaelső” a Chevrolet-től.



Falra hányt borsó



DVD lejátszó, GPS a műszerfalon. A taxis meg kávézik...

Örülünk annak, ha egy írásunk pozitív visszajelzést kap, vagy jó eredmény születik általa. Ugyanakkor szomorúak vagyunk, ha ezt nem érjük el, ha nem értik meg kérésünket. Jeleztük korábban, hogy alkalom szüli a tolvajt, semmit se hagyjunk a műszerfalon.

Vajon hány taxis mérgeződött az elmúlt időszakban, mert feltörték taxiját és elvették az URH-t, a GPS-t, illetve minden mozgathatót? Pedig egyszerű a védekezés! Semmit se hagyjunk a műszerfalon, vagy az utastérben. Még a GPS tartóját is rejtjük el a csomagtartóban.

A mellékelt fotó a napokban készült egy budapesti taxiállomáson, ahol minden taxi üres volt. Ez egy külön történet, mert a taxiállomás nem ingyenes parkoló, hanem egy biztos pont, ahol a taxis

találkozik (találkozhat) az utassal. Éppen ezért nem szabadna elhagyni a taxit a taxisoknak a rendelet szerint sem. Ezt sokszor ellenőrzik az illetékesek, és bizony meg vannak sértődve a taxisok, ha meglátják a büntetési csekket! De ez egy külön történet!

E sorok most a taxiban „felejtett” érték tárgyakról szólnak, melyeket ne hagyjunk látható helyen. A megélhetés romlik, egyre többen csak az alkalmat lesik, hogy egy kis bevételre tegyenek szert. A miénkben...

Tóth Tibor

Mi a legjobb védelem az orosz-lántamadás ellen?

– Egy almát kell vinni a kezünkben. ... De azt baromi gyorsan...

Egységes Európa, változó szabályokkal

Nyaralás előtti körkép

Világválság ide, gazdasági megszorítások oda, aki csak teheti, hosszabb-rövidebb időre megpróbál idén is kikapcsolódni, nyaralni és feledni az egész éves lótas-futást. Nyilván akadnak majd olyan családok is, akik nem csupán a belföldi lehetőségeket veszik számba, hanem határainkon túlra is kimerészkednek. Összeállításunkat a legfontosabb tudnivalókról számukra készítettük. Ennek ellenére mindenkinek érdemes indulás előtt tájékozódni az aktuális állapotokról.

Generális szabály, hogy ugyan legtöbb szomszédunk már az EU tagja, mégsem furikázhatunk a jövedéki termékekből korlátlan mennyiséggel. Az unión belül a tagállamoknak lehetőségük van a hozzájuk érkezőket nem csak a korábbi államhatár közvetlen közelében, de a tagállam bármely területén ellenőrizni. Ennek során személyes használat címén nem lehet személyenként több mint 800 szál cigaretta vagy 400 db szivar, vagy 200 db szivar, illetve maximum 1 kilogrammnyi dohány az ellenőrzött 18 éven felüli birtokában. Alkoholból 10 liter szesz, vagy 20 liter szeszezett bor, portói, sherry stb., vagy 90 liter bor, amelyből maximum 60 liter lehet pezsgő, illetve 110 liter sör. Nyilván, ha az utazás valós célja a nyaralás és nem a csencselés, akkor ez nem is szokott problémát okozni. Amennyiben ettől nagyobb mennyiségű árut találnak a vámosságok a gépjárműben, akkor annak számlával kell bizonyítani a forrását, a jövedéki adó megfizetését, s ha ezek nincsenek, akkor eljárás alá vonják ügyeskedő honfitársunkat. Mindez sajnos nem az élettől elrugaszkodott példa, hiszen fordult már elő a közelmúltban olyan is, hogy valaki nagy mennyiségű, Ukrajnában dobozott márkás cigarettával tartott Németországba, ahol

Ha hullócsillagot látsz, a kívánságod teljesül.

Kivéve persze, ha a hullócsillag éppen egy nagy meteor, ami kipusztítja a földi életet.

Kivéve persze, ha éppen az volt a kívánságod, hogy kipusztuljon a földi élet.

azt eladta, és a bevételből nyaralt. S ha már a szomszédos országoknál tartunk, nem árt azt is tudni, hogy Romániában készített cigaretta esetén 200 szál az engedélyezett.

Üzemanyagnál a teli tank mellett maximum 10 literes pótkannáért még nem akadékoskodnak a vámosságok, ettől nagyobb mennyiségű hajtóanyagért eljárást indítanak, nem is szólva az átalakított gépjárművekben rejlő tartályokról. Aki nyaralni indul, annak nem is szokott ilyen gondja lenni a hatóságokkal. Induljunk előbb északi szomszédunkhoz, Szlová-

SZLOVÁKIA

Jelenleg több mint 350 km autópálya-hálózattal rendelkező szomszédunknál a 7.500 kg-ot meghaladó tömegű tehergépjárműveknek és járműszerelvényeknek az autópályán tilos előzni. Az autópálya használatáért díjat kell fizetni, ehhez matricát kell vásárolni, amelyet ki kell helyezni a szélvédőre. A kínálatban heti, havi és éves matricák szerepelnek, melyek árai 2009. január elseje óta a heti 4,90, a havi 9,90 míg az éves 36,50 euró. Ez 3,5 tonnásig érvényes. A matricákat üzemanyag-töltő-állomásokon, postán lehet beszerezni, de a határ közelében Magyarországon is megvásárolhatók. Akik a szlovák sztrádkákat kívánják használni, célszerű, ha még idehaza beszerzik a matricákat, mert akit azon érnek tetten, hogy jogosulatlanul veszi igénybe a pályákat, magas bírsággal sújtják.

A sebességkorlátozások ma

már az európai közlekedési szabályokkal megegyezők. Lakott területen 50, kívül 90 km/óra. Autóúton és autópályán minimum 80, maximum 130 km/óra, míg ha ez lakott területen vezet át, akkor a minimális sebesség 65, míg a maximált 90 km/óraban engedélyezett. Alkohol fogyasztás után senki ne üljön a volán mögé, mert Szlovákiában is a zéró-tolerancia elve van érvényben. Aki visszautasítja a szonda megfújását, az 300-1200 eurós bírságra számíthat. Az ittas vezetést 200-1500 euróig terjedő bírság szabható ki, míg a gyorsajtásért 150-800 közötti összeget „kérnek” a rendőrei.

A biztonsági öv használata kötelező, a 150 centiméternél alacsonyabb nebulóknak biztonsági gyermekülésben kell utazniuk. Az első ülésen 12 évnél fiatalabb gyermeket és állatot szállítani tilos. Február elseje óta a tompított fény használata kötelező. Zetetés

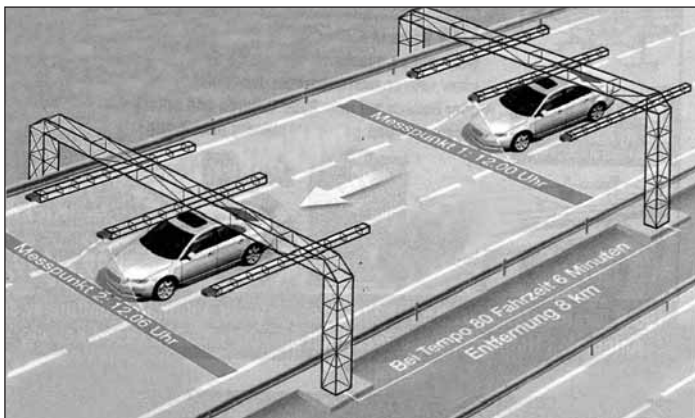
Újfajta sebesség-ellenőrzés Németországban

Újfajta sebesség-ellenőrzéssel találkozhat az autós Németországban, ott is, ahol nincs sebesség-ellenőrző berendezés. Erről a német autókлуб lapja, az ADAC MOTORWELT számolt be. Az autópályákon, a világon majdnem mindenhol kamerák ellenőrzik az autósokat, például azért, hogy megvásárolták-e az autópálya-matricát. Ilyen kamera több is van egymás után. Most már csak azt kell megfigyelni, hogy a két kamera között mennyi idő telik el, amíg egy adott autó elhalad. Például, ha a két kamera 10 kilométerre van egymástól, és az autós, a taxis 10 perc alatt teszi meg az utat, akkor 60 kilométer/óra sebességgel közlekedik. Ha ugyanezt a távolságot 5 perc alatt teszi meg, akkor az átlagsebessége - nyilvánvalóan - 120 kilométer/óra. A gond csak akkor van, ha ezen az útszakaszon a megengedett maximális sebesség - például - 110 kilométer/óra! Mert akkor az autósnak legalább egy esetben át kellett lépni a megengedett sebességkorlátozás felső határát. Köztudott, hogy a német autópályákon általában nincs sebességkorlátozás. Vagyis mindenki annyival megy, amennyivel akar.

Kivéve, ahol valamilyen egyedi, eseti ok miatt sebességkorlátozást vezettek be. Na, ezeken a helyeken nagyon szigorúan tartunk be a szabályokat. Még akkor is, ha nem látunk sebességmérő autókat vagy készülékeket. Vigyázni kell arra is, hogy a németeknél nincs akkora tűrőhatás, mint nálunk. Jobb, ha mi is precízek vagyunk.

Ezt a fajta sebesség-ellenőrzést Magyarországon is szerették volna bevezetni vagy fél évvel ezelőtt, de egyelőre elbukott a dolog. Ám ahogy mondják, ami késik, nem múlik...

Juhász Péter



közben tilos telefonálni, és a szlovák rendőrség megbünteti azokat is, akik sebességmérő jelzőt vagy zavaró eszközt használnak.

A négykerekes motor vezetőjének /qvad/ és utasának szemüveget kell viselnie, és a 45 km/óra sebességet meghaladó eszköz esetén a bukósisak is előírás.

A gépjárművek kötelező felszerelése: minimum 1 db pótbiztosíték a használt valamennyi típusból. Ugyanez érvényes a pótzóokra is. A sofőrtől közúti ellenőrzéskor kérhetik az emelőt, a kerékszerelő kulcsot, a pótkereket gumibroncsra szerelve, a vonókötelet, az elakadásjelző háromszöget valamint az elsősegélydobozt. A fényvisszaverő mellénynek olyan helyen kell lennie, hogy szükséghelyzetben történő kiszálláskor minden személynek viselnie kell.

Azt nem tudom, hogy azokhoz a gépjárművekhez, amelyet már defekttűrő abronccsal szereltek minek kellene a kerékcseréhez szükséges eszközök? Arra se töltem várjon az olvasó választ, ha ilyenell találkoznak, azzal szemben intézkednek-e a hatóság emberei? Erre vonatkozóan ugyanis nem találtam előírást.

Újdonság az is, hogy ha a sofőr nem tudja kifizetni a helyszíni bírságot, elkobozzák a jogosítványát, amit csak a tartozás kifizetése után kap vissza. Erre az időre ideiglenes, 15 napig érvényes engedélyt adnak a vezetésre, amely csak Szlovákia területén érvényes.

Továbbra is van rá lehetőség, hogy a baleset résztvevői egymás között, megegyezéssel tisztázzák az ügyet. A rendőrséget akkor kell a helyszínre hívti, ha a baleset során valaki megsérül vagy meghal, illetve ha a keletkezett kár túllépi a 4000 eurót.

A parkolás kényes pont. A városközpontokban csak a kijelölt helyeken szabad magára hagyni a gépjárművet. A nagyobb városokban parkolókartájkát lehet vásárolni a trafikokban, újságárusoknál, amelyeket jól láthatóan a szélvédő alá kell elhelyezni. A tilosban parkolók bírságra, kerékbilincsre számíthatnak, rosszabb esetben az autót el is szállítják.

Csökkent látási viszonyok esetén a településeken kívül az úttest szélén haladó gyalogosnak fényvisszaverő elemekkel felszerelt, vagy nem zöld színű fényvisszaverő mellényt kell viselniük. Védősikak használata is kötelező a kerékpárosoknak – a felnőtteknek csak lakott területen kívül, gyermekeknek 15 éves korig viszont lakott területen is. Településen kívül biciklizők kötelesek fényvisszaverő mellényben tekeríteni a pedált.

CSEHORSZÁG

Ma már nem szomszédos állam Csehország, de számos olyan közkedvelt turistaparadicsommal rendelkezik, ahová egyre több honfitársunk ellátogat, nem is szólva azokról, akik áthaladhatnak rajta, a legfontosabb

ismérvekkel nem árt, ha tisztában vannak.

Csehországban 878 km autópálya és gyorsforgalmi út üzemel. A sztrádákat csak érvényes matriccával lehet használni, amit postán, benzinkutaknál lehet megvásárolni. Ennek értéke: heti használat 200 cseh korona, a havi 300, míg az éves 900 korona. A 3,5–12 tonna közötti járművek esetében a heti 650, a havi 1750, míg az éves 7000 cseh korona.

A biztonsági öv használata itt is kötelező minden ülésen, gyermeket 150 cm, vagy 36 kg alatt csak biztonsági gyermekülésben szabad szállítani. Az első ülésen 15 év fölötti és 150 centiméternél magasabb gyermek utazhat.

Egész évben, folyamatosan kötelező a tompított fényszóró használata. Csehországban három sebességi övezet van: lakott terület, ahol 50 km/óra a megengedett sebesség, lakott területen kívül 90-nel lehet maximum haladni, míg az autópályán 130 km/óra a maximum. Ezek csekély mértékű túllépése esetén lakott területen 20 km/óraig, azon kívül 30 km/óraig többnyire 500–2000 cseh korona /20–70 euró/ között mozog a kiszabott bírság összege.

Itt is a zero tolerancia elvét követik a hatóságok az alkohol és a tudatmódosító szerek fogyasztása esetén. Ha ezek közül bármelyik kimutatható a vezető vérében, akár 3 év szabadságvesztést és 25 000–50 000 cseh korona /900–1800 euró/ bírságot koc-

kázta. Azonos mértékű a pénzbüntetés a szondázás vagy a vétel elutasítása esetén.

Csehországban nem engedélyezett a vezetés közben a mobiltelefont kézben vagy vállal tartani. A szabály megszegéséért akár 50–90 euró bírságot is kiszabnak a rendőrök.

A gyalogosoknak abszolút többségük van a gyalogosátkelőkön, a vezetők kötelesek megállni és átengedni őket.

Balesetkor, ha személyi sérülés történt, minden esetben rendőrt kell hívti, amennyiben anyagi káros esetről van szó, akkor 50 000 cseh koronát /1800 euró/ meghaladó kár esetén a rendőrök jegyzőkönyvet vesznek fel az eseményről. A kár rendezésébe a biztosítókat is be kell vonni. Egyéb esetekbe a baleset többi résztvevőjével személyes egyezséget is lehet kötni.

Amennyiben kedvenc háziállatát is vinni kívánja a beutazó, úgy annak állatútlevéllel, vagy az adott ország behozatali feltételeinek megfelelőeséről kiadott, állatorvosi igazolással kell rendelkezni. Amely állatoknál ez előírás, azoknál mikrochipes vagy tetovált azonosítóval jelöltnek kell lennie a kedvencnek. A vesztettség elleni védőoltás is előírás.

AUSZTRIA

Külföldre utazáskor minden esetben célszerű az európai egészségügyi biztosítási kártya kiváltása, emellett az utasbiztosításról sem érdemes lemondani. Tekintve,

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

2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 660 000 Ft.



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

VDO autó rádiómagnó eladó! VDO autó rádiómagnó, 4x 35 W, kitűnő állapotban,

csak 3 hónapot használt, áron alul eladó. Ára: 5000 Ft.

Érdeklődni lehet a
06/20-806-3428 tel.számom.

2006 májusi Lacetti Combi gáz-benzin üzemű, taxinak felszerelve, 1 millió Ft készpénzzel és hitelátvállalással eladó. Esetleg kisebb autót beszámítok.

Érd.: 06/70-3838-817
telefonszámon.

Eladó profi taposógép idő-kalóriaszámlálóval 10.000 Ft-ért, alig használt, újszerű Csini masszázógép, profi 4 funkcióval masszázssóval 23 000 Ft-ért.

Érd.: 06/70-3838-817
telefonszámon.

Balatonon – Gyenesdiáson – felszerelt apartman vagy ház nyáron kiadó, akár 10 személynek is. Ár megegyezés szerint.

City 41. Telefonok: 06/30-685-8331 és 06/30-561-0717

Eladnám vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyszögöl alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillsütő, nagy terasz, elektromos bárpult, 2 hálófülkés, fürdőszoba-zuhanyzó, csatornázott, (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, vízőra van. Irányár: 14 000 000 Ft.

Érdeklődni: Kiss Gábor
06/70-383-8004

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.

hogyan az egészségügyi ellátás költségei Ausztriában jóval magasabbak, mint idehaza, ezek megtérítése rendkívüli anyagi terheket jelenthet az érintett számára.

Ausztriában az autópályák szintén fizetősek. A díjfizetési kötelezettség – függetlenül az autópályán megtett szakasz hosszától – már az autópályára történő felhajtással megvalósul. Az osztrák autópálya-matrica Magyarországon is megvásárolható. A rendőrség a matricával nem rendelkező, vagy azt a szélvédőre fel nem ragasztó gépjárművezetőt megbírságolja.

A 3,5 tonnát meghaladó gépjárművek a menetteljesítményüktől függően úthasználati díjat kötelesek fizetni nem csak az autópályákon, hanem a gyorsforgalmi utakon is. 2009. március elsejétől a 3,5 tonnát meg nem haladó járművek a 10 napos 2410, a 2 hónapos 6950, az éves 23 090 forintért szerezhető be. Motorkerékpárok esetén ez a 10 napos 1380, a 2 hónapos 3480 forint. Ebben a járműkategóriában éves matricát nem lehet vásárolni.

A megengedett sebesség autópályákon 130 km/óra, az országúton 100, lakott területen 50, nagyobb városok belvárosaiban 30 km/óra.

Még az autópályáknál maradva. A fényvisszaverő mellényt az utastérben kell tartani, mert szükség esetén ennek használata itt is kötelező, és az autóból – adott esetben – már ebben kell kiszállni. De ami talán még ettől is fontosabb: az osztrákok úgynevezett **követésitávolság-mérő készülékeket** helyeztek el a sztrádák mellett. Ennek segítségével videó és radarműszerek felhasználásával út-idő diagramot készítenek, hogy a vezető betartotta-e a 0,8 másodperces követési távolságot. Amennyiben ettől közelebb haladt a gépjármű, úgy szabálysértés miatt eljárnak vele szemben. (A gyakorlatban ez **130 km/óra sebesség esetén kerekítve 29 méter** követési távolságot jelent, ami egy átlagautó 4 méter hosszát alapul véve, közel 8 autónyi követési távolságot jelent.)

Mi magyarok időnként még a rendőrrel is vitatkozunk. No, ez a sógoréknál nem ajánlott, mert a közlekedési szabálysértés megtörténtét vitató magyar turistát az osztrák rendőrség – a hatósági eljárás lefolytatásának akadályo-

zásának szabálysértése jogcímén – további pénzbüntetéssel sújthatja. Ezért tanácsos együttműködni, nyelvi nehézségek esetén, telefonon azonnal a konzuli szolgálathoz fordulni.

Ausztriában megengedett az alkohol kismértékű fogyasztása, amennyiben a véralkoholszint nem magasabb, mint 0,5 ezrelék. Ez alatti alkoholfogyasztás esetén, amennyiben a közlekedési rendőr úgy látja, hogy a vezetőnek a forgalomban való további részvétele veszélyt jelent a többi közlekedőre, akkor a gépjármű vezetőjétől elveheti a jármű indítókulcsát, továbbá 72–2180 eurós büntetést is kiszabhat, de a vezetői engedélyét nem vonhatja be.

Amennyiben az alkoholszint 0,5–0,8 ezrelék között van, a pénzbüntetés 210–3600 euró. E fölött a szabálysértési tétel esetén 580–5800 eurós bírságra és a vezetői engedély bevonására számíthat az ittas sofőr.

Gyorshajtás esetén a bírság összeghatára 72–2180 euró között változhat, a szabálysértés mértékének függvényében. Egy példa: aki lakott területen belül 40 km/órával, autópályán 50 km/órával túllépi a sebességet, annak a jogosítványát is bevonják, ezen túl hosszabb időre is eltilthatják az Ausztriában történő vezetésétől.

Kisebbségi közlekedési szabálysértések esetén, így a biztonsági öv bekapcsolásának elmulasztásakor, a mobiltelefon kihangosító nélküli használatakor 25 euró a minimum összeg. A Várakozni vagy Megállni tilos tábla alatti parkolásért már 20–50 eurós büntetésre lehet számítani. Ráadásul ha az így leállított jármű akadályozza is a közlekedést, akkor azt elszállítják, ez esetben az autóért 180–220 eurót is elkérnek. Nemcsak a rendőrség, de a közterület-felügyelet is intézkedhet.

A turisták és természetesen a helyi lakosok között is egyre népszerűbb a Bécsben létrehozott „Citybike” szolgáltatás: alacsony bérleti díjért olyan kerékpár bérelhető, amit a használata után a város különböző kijelölt helyire kell leállítani.

Nem árt tudni:

Helyszíni bírság esetén: amennyiben a vezető elismeri a helyszínen a szabálysértés elkövetését, továbbá kifizeti a meghatáro-

zott büntetést, akkor a pénzbüntetés kiszabására vonatkozóan további panasszal, jogorvoslati lehetőséggel nem élhet.

Feljelentés esetén: amennyiben az eljárás alá vont személy nem ért egyet a pénzbüntetés kiszabásának okával, vagy a pénzbírság összegét vitatja, akkor az illetékes rendőrség erről jegyzőkönyvet vesz fel, majd a feljelentését továbbítja az illetékes hatósághoz. Ez a hatóság a szabálysértési eljárás alá vont személy részére a határozatát kézbesíti, amely ellen 14 napon belül az érintett fellebbezéssel élhet. Ezt írásban és szóban is elő lehet terjeszteni.

Amennyiben az eljárás alá vont személy a kiszabott pénzbüntetés nagyságát nem kifogásolja, de az eljáró hatósági személy, azaz a rendőr magatartását vagy az eljárás lefolytatásának módját sérelmezi, akkor panasszal élhet a rendőrség felettes szervéhez.

Olyan külföldi állampolgár esetében, akik Ausztriában nem rendelkeznek lakóhellyel – pl. átutazók, turisták –, és velük szemben szabálysértési eljárás indul, a magyar jogszabályoktól eltérően az osztrák rendőrnek joga van arra, hogy a kiszabható pénzbüntetés fedezetül ideiglenes biztosítékot vegyen az érintett személy-

től. Ez lehet kisebb pénzösszeg vagy az utazónál lévő értéktárgy, kamera, fényképezőgép, laptop, mobiltelefon stb. Az eljárás jogerős lezárását követően, amennyiben az ügyben elmarasztaló határozat születik és a szabálysértő a kiszabott pénzbüntetést kiegyenlíti, akkor ezt az értéktárgyat visszaadják, illetve a korábban átvett pénzösszeget beszámítják. Amennyiben az érintett a pénzbüntetést nem fizeti be, akkor a hatóság a lefoglalt értéktárgyat nem adja vissza.

NÉMETORSZÁG

Ma már Németország sincs elérhetetlen távolságra, hiszen autópályán lehet elérni az egykori birodalmat, amelynek 11 000 km sztrádahálózatáért nem kell fizetni. A legfontosabb közlekedési szabályok azonosak a kontinensen elfogadottakkal, mégis vannak kivételek. A megengedett legnagyobb sebesség lakott területen 50 km/óra, bár nagyobb városokban, sűrűn lakott területeken ezt gyakran 30 km/óra korlátozzák, és ennek betartását megkövetelik honfitársaiktól éppúgy, mint a külföldiektől. Lakott területen kívül 100 km/órával lehet autózni, míg az autópályán nincs általános sebességszor-

Egy ismerősöm ismerősével történt, írta valaki a web-en.

Elvittem az autót szerelőhöz, hogy nézzék át. Megnéztük a kerekeket is ...stb. Jövök visszafelé, gondoltam le is mosom, meg kap egy tank üzemanyagot.

Állok a sorban a kútnál, jön egy kislány, valami kikent-kifent cabrióval, előttem áll a sorban a pénztárnál, látszólag valamilyen okból zaklatott, de én nem nagyon voltam képbem a kábulattól, amit a parfümje okozott, amit biztos egy dézsából magára borított. Szóval jön ő a kutashoz:

Csaj: Hali, egy autópálya matricát lécci...

Kutas: Milyet?

Csaj: Ccc, nem tom. Hány napos van?

Kutas: Ilyen meg ilyen.

Csaj: Ilyen jó lesz.

Kutas: Ok, rendszám?

Csaj: Most szívatasz?

Kutas: Nem, ha pályamatricát akarsz venni, nekem kell a rendszám.

Erre ő: Jól van, de erre még lehet, hogy ráb@sztok (bocs a szavakért, de ezt mondta a kislány) és kirohant.

Nézzük a kutással, hogy mit csinál, mert eltűnt a kocsija mögött. 3 perc múlva visszajött, letette a hátsó rendszámabláját az asztalra, és közölte a pultossal, hogy ilyen még vele nem történt, letört a körme, és a barátja már úton van, mert nem tud így vezetni, miféle eljárás ez?

Kutas: Nem kellett volna behozni, elég lett volna, ha bemondod.

Erre a csaj: Úúú, igen?

Jött is a csaj pasija pár perc múlva egy jó nagy Mercivel, bement, megkérdezte, mi történt? Elmondták neki, és a kutással egymást támogatták a röhögéstől, Ő jó fej volt.

látozás, ám ahol ezt még is indokoltak tartják, ott ezt következetesen kontrollálják is.

Kötelező a biztonsági öv használata elöl és hátul, lakott területen és azon kívül egyaránt. A biztonsági gyermekülés használatától sem tekintenek el 12 éves korig és 150 centiméterig.

Akik nem európai – azaz kék jelzésben szereplő felségjellel ellátott – rendszámmal érkeznek, azoknak kötelező a H betű jól látható elhelyezése a gépjárművön. Tilos a kihangsúlyozó nélküli telefonhasználat!

Aki lakott területen óránként 21 km/órával gyorsabban halad a megengedettnél, az 80 euró bírságot fizet. 31 km/óra sebességnél már 160-at, míg lakott területen kívül ugyanezért a kihágásért 120 euró a „jutalma” a gyorshajtónak. Lakott területen kívül 50 km/órás túllépés 240, a 60 km/órás már 440 euró. Amennyiben a látótávolság – eső, hó

vagy köd miatt – 50 méternél kevesebb, a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/óra. 30 km/óra sebességtúllépésnél lakott területen kívül ez már 120-at ér. Aki autójával a bal oldali sávban közlekedik anélkül, hogy előzne – például azért, hogy levágjon egy kanyart –, február óta 25 euró bírságot fizet. Aki közben más autósokat veszélyeztet, 40-80 euróig terjedő bírságra számíthat.

Németországban 0,5 ezrelék az engedélyezett alkoholos befolyásoltság, ám ha valaki így okoz balesetet, akkor ez súlyosbító körülmény. Az alkoholos és drogbefolyásoltság szabálysértésnek minősül, első esetben 500 eurós bírságot jelent. Akit másodszorra kapnak rajta, az 1000 eurót fizet, harmadik alkalommal pedig 1500 euró a büntetés.

Aki közlekedési lámpa tilos jelzésén hajt át: 90-360 euró bírságra számíthat. Az összeg nagysága

attól függ, mikor váltott pirosra a lámpa. A „késői sárgaként” emlegetett fényviszonyokért jár a 90 eurós bírság. Amennyiben ehhez veszélyeztetés is társul, úgy 200 euró és egy hónap vezetéstől eltiltás a szankció. Németországban is figyelik a követési távolság betartását, így aki 80 km/óra sebességnél kis követési távolságot tart, legalább 75 eurós bírsággal számolhat. A maximális büntetés – 130 km/óránál nagyobb sebesség esetén – 600 euró, továbbá három hónapra eltilthatják a vezetéstől a vétkes sofőrt. A veszélyes előzésért 250 eurót kell fizetni, anyagi kárral járó baleset okozásáért 300-at.

Németország egyre több városában úgynevezett környezetvédelmi zónákat hoztak létre, ahová csak külön matricával lehet behajtani. Ennek ára 5 euró, kiállításához viszont szükséges a gépjármű forgalmi engedélye, illetve a zöldkártya, amely a gépjármű

károsanyag-kibocsátását igazolja. A matrica az egész ország területén érvényes, tehát nem kell külön városonként beszerezni. A forgalmi rendszámot tartalmazó piros, sárga és zöld színű matricát csak egyszer kell megvásárolni és egyelőre a szennyezéstől függetlenül még be lehet hajtani a táblákkal jelölt, elsősorban belvárosi részekre. 2010-től azonban már csak a zöld jelzésűek közlekedhetnek korlátozás nélkül. Aki úgy hajt be a környezetvédelmi zónába, hogy nem rendelkezik ehhez matricával, az 40 eurós bírságra számíthat. Matricákat felárral online is meg lehet rendelni, de egyébként a gépjármű-ügyintézővel foglalkozó irodák – a hazai okmányirodáknak megfelelő intézmények – állítják ki az igénylők részére.

SZLOVÉNIA

A júniustól szeptemberig tartó szezon idején számos, a hegy- és sziklamászásnak, vagy egyéb ext-

A farmer bemegy a városba, hogy bevásároljon. Vesz a vaskereskedésben egy üllöt, egy vödört, majd betér az állatkereskedésbe és vesz két csirkét, meg egy libát. Amikor el akarja vinni, rájön, hogy ez a sok dolog nem fér el a kezében. Mivel gyalog van, a farm meg messze, ezért leül tanakodni, mitévő is legyen?

A boltos megsajnálja, és a következő javasolja neki:

– Rakja az üllöt a vödörbe, ezt vigye az egyik kezében, a csirkéket rakja a hóna alá, a másik kezében pedig el tudja vinni a libát. A farmer megőrül, felpakol, és elindul. Ahogy kéri a város határába, látja, hogy egy fiatal, nagy mellű szépség álldogál az úton. A lány megkérdi tőle:

– Meg tudja nekem mondani, hogy jutok a Mockingbird Lane 1515-be?

– Nos, hölgyem, én a Mockingbird Lane 1616-ba megyek, az ott van nem messze. Jöjjön velem, tudok egy rövidebb utat az erdőn keresztül.

– Hohó! És mi a biztosíték arra, hogy az erdőben nem támad le, nem dönt neki egy fának, nem tépi le a blúzomat és nem erőszakol meg?

– Látja, hölgyem, hogy egy üllő, egy vödör, két csirke és egy liba van nálam! Ugyan hogy tudnám én így megerőszakolni?

– Hát... Mondjuk leteszi a libát a földre, letakarja a vödörrel, ráteszi az üllöt, a csirkéket meg megfognám én...

Szigorú szempontok szerint

Éves szemle a Tele5 Taxinál

A május 4-től 6-ig megtartott éves szemle alkalmából az összes taxit átvizsgálták a Tele5 Taxinál. A szempontok a válság ellenére szigorúak voltak. Ahogy azt Sipeki József ügyvezető igazgatótól megtudtuk, az ellenőrzésen a tárgyi és a személyi feltételek meglétére egyaránt figyeltek. A taxi, mint munkaeszköz kiemelt szerepet kapott az ellenőrzést végző munkatár-

saknál. Nézték az esztétikai állapotot, a sérülésmertességet, a tisztaságot, az ülések, a kárpitozás milyenségét. Természetesen attól függően, hogy az autót milyen kategóriába sorolták be. Megtudtuk, hogy a szemle alatt 700 gépkocsiból 71-nél találtak hiányosságot, és 35 taxit minősítettek vissza alacsonyabb kategóriába. 71 kolléga egy hónap haladékot kapott a talált



rém sportoknak hódoló külföldi turista utazik Szlovéniába, akik azonban nem minden esetben vannak kellően felkészülve a magashegyi éghajlati és domborzati viszonyokra.

A külföldiek körében történt balesetek és szerencsétlenségek oka leggyakrabban a túrázók tájékozatlanságából fakad, nem rendelkeznek pontos helyismerettel és információval a kijelölt útvonalról, úti célról, nem ismerik a környéket. Gyakori probléma, hogy a nyári időszakban sokan könnyű ruházatban (bakancs nélkül, papucsban vagy szandálban), megfelelő felszerelés nélkül indulnak el. Nagyon fontos, hogy a túrázók figyelemmel kövessék az időjárás-előrejelzést és a különböző veszélyjelzéseket, különösen, ha valaki a Triglavra indul. 1500-2000 m felett nagyon gyorsan változhat a hőmérséklet és az időjárás. Az elmúlt egy év során több természeti katasztrófa pusztított a Juliai-

Alpokban, amely teljes útszakaszokat zárt le vagy mosott el. Kiemelten fontos, hogy megfelelő tájékozódó felszerelést vigyenek magukkal a túrázók, iránytűt, térképet, lehetőség szerint GPS-t, amellyel helyzetük is pontosan meghatározható szerencsétlenség esetén. A menedékházakban javasolt bejegyezni az indulás időpontját és az úti célt, hiszen szerencsétlenség esetén ez lényegesen lerövidítheti a keresés idejét és megkönnyítheti a mentést.

A szlovén Alpinista Szövetség fokozottan felhívja a figyelmet a fizikai felkészültség, illetve a mentális kondíció fontosságára is. Veszélyhelyzet vagy katasztrófa esetén a 112-es segélyszámon hívható segítség a szükséges adatok megadásával. A segélyhívószám kikapcsolt mobiltelefonról is működik.

Miután a turisták által sűrűn látogatott szlovéniai üdülőhelyek környékén az orvosok döntően magánpraxisban működnek, ille-

tőleg a Szlovén Köztársaságban a magyarországinál szűkebb a társadalombiztosítás keretében igénybe vehető szolgáltatások köre, továbbá egy külföldön elszenvedett baleset esetén a hazaszállítást csak kivételes esetben fedezi a kötelező egészségbiztosítás, javasolt a Szlovéniába utazó turistáknak – különösen a szabadidős sportok kedvelőinek – az utasbiztosítás.

Szlovéniában az autópályák és a jelentősebb gyorsforgalmi utak, valamint néhány alacsonyabb rendű út, összesen mintegy 6500 km hosszú útszakasz használatáért díjat kell fizetni. Igaz ebből mindössze 470 km a sztráda és gyorsforgalmi út, amely használatát matrica megvásárlásához kötik, éppen ezért célszerű tájékozódni indulás előtt, hogy mely útszakaszok fizetősek. Szlovéniában jelenleg vegyes rendszer van érvényben. A teherautóknak, buszoknak továbbra is a fizetőkapunál kell befizetniük az útdíjat,

míg a személyautóknak matricát kell vásárolniuk és felragasztani a szélvédőre. Egyelőre féléves matrica a legkisebb időtartamú jelzés, amelyet autók vásárolhatnak. Ennek az ára 35 euró. Az éves matrica 55 euróba kerül. Motorkerékpároknak az éves 27,50 a féléves pedig 17,50 euróba kerül.

A tervek szerint július elsejétől – az EU nyomására – Szlovénia is bevezeti a heti matricát, amelynek 15 euró lesz az ára, ám ezzel egyidejűleg a féléves matrica megszűnik, míg az éves díja 95 euróra emelkedik. A matricák megvásárolhatók a benzinkutakon, postahivatalokban, valamint szlovén és külföldi autóklubok irodáiban. A matrica nélkül közlekedőket a szlovén rendőrség vagy a közlekedési felügyelet 300-800 euró büntetéssel sújthatja. A szlovén közlekedési szabályokat megsértők szigorú hatósági fellépésre számíthatnak. A megengedett sebességek: lakott



hiányosságok megszüntetésére. A szemlén ellenőrizték az URH-berendezéseket és a taxiőrök plombáit, valamint a szerződés szerinti reklámok meglétét és azok sérülésmentességét. Az ellenőrzés kapcsán 13 kollégával szemben kényszerültek szerződésbontásra. Az antennákra a Tele5-nél nincs korlátozás, így az ellenőrzés ezekre nem terjedt ki. A taxisoknak be kellett mutatni a szükséges okiratokat, és megnézték azok érvényességét is. Sipeki József elmondta, hogy az éves ellenőrzés jó néhány problémára rávilágított, így hasznos volt. Ugyanakkor leszögezte, a megrendelők színvonalas kiszolgálása érdekében az arra felhatalmazott munkatársak a szemleidőszakon túl is figyelik a Tele5 taxisokat. A lazítás a közöösség érdekében nem megengedett az év további napjain sem.

területen 50 km/óra, kívül 90 km/óra, gyorsforgalmi út 100 km/óra, míg autópálya 130 km/óra. Lakóövezetknél itt is jellemző a 30 km/órás korlátozás, míg sétálóutcában a 10 km/óra. Rendkívül szigorúan szankcionálják a szlovén rendőrök a sebességtűllépést. Lakott területen 10 kilométert nem meghaladó gyorsajtás 80 euró, 20 km/órától pedig tízesével 50 euróval növekszik a bírság összege, ám ha valaki a sétálóutcában 10 km/óra helyett 20-al megy, azt 250 euróra bírságozzák, és minden további 10 kilométeres túllépés további 250 eurót ér. A gyorsajtásért 50–300 euró közötti bírságra lehet számítani a sebességtűllépés arányában. A véralkoholszint 0,5 ezrelékig 150 euró, 0,5–0,8 ezrelék között 400, 0,8–1,1 között 750 és e fölött 950 euró büntetést von maga után.

Egyes 250 eurót meghaladó szabálysértések esetén a gépjármű elkobzására, súlyosabb esetben 6–12 óra szabadságvesztésre is sor kerülhet.

A szabálytalan sávváltás, az indokolatlan sávhasználat 40, míg sávváltás torlódó vagy álló forgalomban 120 euró. Úgy tűnik, itt egészen új fogalmakat is el kell sajátítaniuk a gépjárművezetőknek: Jobb oldalról történő szabálytalan előzés 200, míg a nem megengedett körülmények között és nem megengedett helyeken történő előzés 150–500 euró. Emellett az irányjelző használatának elhagyásáért járó 40 euró már aprópénznek tűnhet. A követési távolság be nem tartásáért 120 euróra lehet számítani, és a közúti forgalomba történő szabálytalan besorolás, elsőbbség meg nem adása 300 euró. Aki vasúti átjáró előtt nem áll meg és

úgy halad át, azt, ha rajtakapják, 250 eurót fizethet. 300-as kategória még az elsőbbség megadásának elmulasztása az útkereszteződésben, valamint a kerékpárosok és gyalogosok elsőbbségének figyelmen kívül hagyása is.

Mobiltelefon használata csak kihangsúlyozó szettel engedélyezett, az ettől eltérő megoldásokat 120 eurós bírsággal díjazják. Kötelező a biztonsági öv használata elől, hátul, lakott területen és kívül is. Aki erről megfélekedezik, máris készítheti az újabb 120 euróját. Motorosok és lovasok részére is kötelező a bukósisak, aki ezt elmulasztja, beléphet a 120-asok klubjába, mint ahogyan azok is, akik nem megfelelő módon használják a lámpákat, alagutakban és a változó időjárási viszonyok közepette. A fényviszszaverő mellény használata a leállósávban tartózkodóknak kötelező,

aki ezt elmulasztja, 40 eurójától vehet búcsút.

Szóval az extrém sportok országában extrém módon ügyelnek a szabályok betartására is, érdemes a legapróbb részletekre is odafigyelni.

HORVÁTORSZÁG

A magyarok imádják az Adriát, s aki teheti, akár csak egy hosszú hétvégére is leugrik a tengerhez. Időnként akadnak olyan idegenforgalmi érdekek, amelyek ezt gátolni próbálják, de nem szabad mindennek „felülni”. Idén az angol BBC olyan híreket adott közre Horvátországgal kapcsolatban, miszerint bűnbándák leselkednek a külföldiekre, megtámadják őket, kirabolják, lakókocsijukat felgyújtják és egyéb horrortörténeteket idéztek. Mint később kiderült: mindennek semmi más célja nem volt, minthogy a brit befektetők spanyol és portugál területeken érdekeltek, így próbálták meg honfitársaikat ezekben a magasabb árfekvésű üdülőövezetekbe „átirányítani”. Mi ettől függetlenül szeretjük a tengert, és a legutóbb hazatérők elmondása szerint már a rendőrök sem állítják le úton-útfélen a magyar gépjárműveket minden vélt vagy valós indokból.

2009. március 31-én hatályba

Erről írt a *Taxisok Világa* 10 évvel ezelőtt, 1999 májusában

10 éve történt

Szükséges-e a kötelező kamarai tagság?

Ezt a körkérdést tette fel a lap taxitársaságoknak, érdekképviselőeknek, taxisoknak. A válaszokból egyértelműen kiderült, hogy ebben a kérdésben nem ért egyet a szakma (mint annyi más kérdésben sem...). A vélemények a teljes elutasítás és a teljes elfogadás között igen széles spektrumban oszlottak meg:

Budapest Taxi: Nem szükséges. Minden olyan dolog ami kötelező, bennem negatív érzéseket vált ki

BTI: Kell a kötelező tagság, keltenek a szabályok. Kell egy olyan szakmai vezetés, amely az eddigi-eknél sokkal határozottabban, mondhatnám agresszívebben képviseli a taxis gazdasági érdekeket, amely nem „megpróbál”, hanem „elér”. Persze hozzátesszem: ez a kamara még nem az a kamara...

City Taxi: Nem a kötelező kamarai tagsággal van baj, sokkal inkább azzal, hogy milyen szolgáltatást nyújt a tagjainak. Van bőven mit javítani... Nem gond, ha kötelező a tagság, de érezzük úgy, hogy érdemes ide tartozni.

6x6 Taxi: Hatékonyan működő kamarai munkához szükséges a kötelező tagdíj... Sajnos a taxitár-

saságok vezetőinek széthúzása, ellenérdekltsége végett nagyon sok javaslat megrekedt.

Rádiótaxi: A magyar átlagembernek soha, semmi nem tetszett, ami kötelező volt. ... Bár híve, sőt elkötelezettje vagyok az együvé tartozásnak, és a pontos, naprakész információnak, de nem gondolom, hogy egy erőszakkal létrehozott, a politizálás mezszyéjét súroló szervezetet kéne működtetni, kvázi új adóval terhelve az ide belépésre kötelezettek.

Taxi 2000: Nem! Szakmánk szempontjából a kamara a kezdet kezdetén halálra volt ítélve. A kamara nem más, mint egy működő gazdaság, ha tetszik piacgazdasági gazdasági önkormányzata. Szakmánk gazdasági helyzetére sok mindent el lehet mondani, de azt, hogy működőképes, azt nem. Talán a legjobb kifejezés az, hogy túlélő és kivárára berendezkedett...

Termál Taxi, Debrecen: A kamara a legcsekélyebb mértékben sem képes a vállalkozói érdekek megjelenítésére, valamint a vállalkozói terhek csökkentésére. A kamara a hivatal, alkalmazottai a hivatalnok szerepét töltik be.

Hírös taxi, Kecskemét: Valahová tartozni kell, hiszen a közigazgatási feladatokat valakinek továbbra is el kell látni. Ugyanak-

kor nem kellene kötelezővé tenni. A szolgáltatásért fizetni kell, csak nem mindegy, hogy mennyit.

Non-stop taxi, Miskolc: Én a kötelező tagság mellett voksolnék, annak ellenére, hogy a taxisok többsége úgy érzi, számára eddig csak negatív intézkedések, rendeletek születtek. Amíg nem érez a vállalkozó a tagságban előnyt, addig önkéntes alapon miért fizetne?

Euro taxi, Pécs: Nem szükséges, ill. a mi szakmánkban eddig semmi olyan előny nem adódik belőle, ami vonzóvá tenné a kollégák számára.

Udvardi Sándor, Szombathely: A kötelező kamarai tagság szükséges a vállalkozók általános érdekérvényesítéséhez. Véleményem szerint az önkéntes tagság szétforgácsolja az erőket, a sokféle érdekképviselőt egyezkedése közben elvesznek az „ügyek”.

Turul Taxi, Tatabánya: A kamarai tagság kötelező jellegét szükségesnek tartjuk, mivel a tisztességesen dolgozó vállalkozások védelmének érdekében módjára van intézkedni.

Fenti véleményeket azért gondoltam ilyen terjedelemben ismertetni, mert napjainkban ismét aktuális az összefogás kérdése. Bár kötelező kamarai tagságról ezúttal nincs szó, a taxisok érdekérvényesítő képességének növelése létszükséglet. Lásd e tárgyban „a szomszéd tehene” című cikket.

Bemegy egy ember a bankba.

– Jó napot! Be szeretnék tenni az önök bankjába tízezer forintot, de nem merem, mert nem tudom, hogy visszakapom-e a pénzem, ha önök nem tudnak kifizetni?

– Nyugodjon meg kedves uram, ha mi nem tudjuk kifizetni önt, akkor a budapesti központtól kapja meg a pénzt.

– És ha az egész bank csődbe megy?

– Nézze, a kormány erre a célra létrehozott egy alapot, és abból fizeti ki önt.

– És ha a kormány is megbukik?

– Most mondja meg, de őszintén, ha megbukik a kormány, az nem ér meg önnek rongyos tízezer forintot?

lépett a horvát idegenrendészeti törvény módosítása, amelynek értelmében a kiskorúak horvátországi beutazásához nem szükséges a törvényes képviselő, szülő korábban közjegyző által hitelesített, később egyszerűsített bejegyző nyilatkozata. A horvát határrendészeti szervek továbbra is vizsgálni fogják, hogy a kiskorú nem utazik-e a törvényes képviselő akarata ellenére, pl. egyedül a vonaton stb. Szükség esetén konzultálni fognak a szlovén, a magyar és más szomszédos országbeli kollégáikkal.

Tilos nyers húst, tejterméket, tojást, házi kolbászt és sonkát, növényi eredetű élelmiszereket, zöldséget, gyümölcsöt és előre lefőzött húsételeket bevinni Horvátországba! Téliszalámból és hasonló tartós hústermékből, valamint kemény sajtból személyenként összesen egy kilogramm vihető át a határon. Más tartós élelmiszerből – például konzervekből, száraz tésztából, kenyérből – továbbá italokból – például ásványvízből, üdítőből, sörből – csak személyenként 300 kuna (mintegy 10 ezer forint) értékben lehet vámmentesen bevinni, de kizárólag annyi mennyiséget, amennyi az ott tartózkodásra elegendő.

17 év feletiek vámmentesen vihetnek Horvátországba egy liter tömény szeszt, öt liter bort vagy likőrt, valamint egy karton cigarettát.

A tulajdonos kíséretében beléptetett, illetve az országon átutazó házi kedvencek (maximum 5 db): kutyák, macskák, rágcsálók és házinyulak, gerinctelen állatok (méhek és rákok kivételével), trópusi díszhalak, kételtűek, hüllők, bármely madárfajta (kivéve a szárnyasok, amelyeket ke-

reskedelmi mennyiségben szállítanak állatkertek és állatkereskedések részére), emlősök, rágcsálók, nyestfélék, amennyiben itt tartózkodásuk ideje alatt a tulajdonos vagy a tulajdonos által felhatalmazott más személy figyelemmel kíséri őket, és amennyiben nem értékesítés, vagy más tulajdoni átruházás céljából érkeznek, a következő feltételekkel léptethetők be Horvátország területére: az állat egészségi állapotára vonatkozó nemzetközi kísérőlevél vagy igazolás (állatorvosi igazolás), melyben az állat származási országának erre felhatalmazott állatorvosa igazolja, hogy az állatok egészségesek, hogy nem mutatnak – bejelentési kötelezettség alatt álló – fertőző betegségekre utaló jeleket, valamint, hogy nem származnak olyan területekről, melyekben az adott állat által terjeszthető fertőző betegségek felbukkanhatnak. A kutyák, macskák nyestfélék: tisztán, egyértelműen olvasható tetoválással, vagy elektronikus azonosító rendszerrel (transzpenderrel) kell rendelkezniük. Erre illetékes az állatorvos által kiadott nemzetközi útlevél, mely igazolja, hogy a veszettség elleni oltás, vagy emlékeztető oltás a vakcinát előállító laboratórium ajánlásaival összhangban, az adott állatfajta vonatkozóan inaktívált

vakcinával, dózisonként legalább egy antigén egységgel (WHO standard) megtörtént, és amely az első, primáris oltást követően min. 30 napon belül került kiadásra: a 3 hónapnál fiatalabb állatok, melyek nem estek át a veszettség elleni oltáson, születésüktől fogva ugyanazon a helyen tartózkodtak, és nem érintkeztek vadon élő állatokkal, amit a nemzetközi útlevélben az illetékes állatorvos igazol, vagy még az anyjuk társaságában vannak, akitől még nem történt meg a leválasztás.

Horvátország az elmúlt években rendkívül intenzív autópálya-építésbe kezdett, amely napjainkban is tart. A különböző szakaszok között kapuknál kell fizetni a használatáért. Itt lehető-

ség van euróval és kunával is leróni a kötelezettséget, de a bankkártyát is elfogadják. Amennyiben az utazó készpénzt használ, úgy célszerű előre kikészíteni az összeget és pontosan annyit adni, amennyi az adott útszakaszért jár, mert a díjbeszedő munkatársak igen nagyvonalúan tudnak visszaadni. S mivel a sofőr legtöbbször csak elveszi a visszajárót és beteszi a tárcájába, azt nem számolja meg, észre sem veszi a különbséget. Erdemes előre megtervezni az útvonalat, ezen belül a fizetős és nem fizetős útszakaszokat. Horvátországban híd- és alagútpénzt is szednek, így annak költségeivel is számolni kell. Az alábbiakban a magyar határtól, Letenyétől pár kilométerre található Goricántól adjuk meg a leg-

GORICAN	Mkp.	szgk.	utánfutó, lakóautó
Zágráb	21	36	54
Zuta Lokva /Senj, Rab, Pag/	53	89	107
Gospic /Prizna, Pag, Karlobag/	67	112	177
Maslenica /Starigrad/	81	136	213
Posedarje /Novigrad/	83	139	218
Zadar1 /Nyugat Zadar/	84	141	221
Benkovac /Biograd/	91	153	238
Pirovac /Murter, Tribunj, Vodice/	97	162	251
Sibenik /Primosten, Rogoznica/	101	170	262
Prgomet /Trogir, Mali/	109	182	280
Dugopolje /Split, Omis/	115	193	297
Blato na Cetine /Omis/	122	204	315
Sestanovac /Makarska, Drvenik/	124	207	319

Forrás: www.utikalauz.hu



OPHEL ALKATRÉSZ CENTRUM
1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergo.hu

13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
25%

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

BALESETI HELYSZÍNELÉS
PROFIKKAL



Minden taxitársaságtól várjuk a jelentkezéseket, akik szeretnének a baleset helyszínén szakmai alapon biztos tanácsot kapni, éjjel-nappali azonnali kivonuló szolgálattal, és érdekképviseléssel. Digitális fénykép, adatellenőrzés, segítség a felelősség kérdésének eldöntésében. Rendőri intézkedés esetén képviselő, szabálysértési ügyekben közlekedési szaktanácsadás.

INGYENES autómentés egy évben egy alkalommal, minden szerződött Kollégának.

Érdeklődni lehet: napközben
(1) 2900626, (1) 2970252 vagy a
(70) 3706890, (70) 3706892
számokon.
Weben bővebben: www.gordulok.hu

Virágos hangulatban érkezik haza hajnalban a férj. – Ne haragudj, drágám – szabadkozok –, hogy ilyen sokáig kimaradtam! Versenyt it-tunk a haverokkal.
– Azt látom. És ki lett a második?

TV-szervízben: – Morzsás a kép.
– Mikor jön elő ez a probléma?
– Amikor reggelizünk.

Szőke nő a kollégájának:
– Laci, hogy kell kinyitni a pénztárgépet?
– Nyomd meg a C-t!
– Laccuccci, hogy kell kinyitni?

inkább felkeresett helyek autópályadíjait, kunában:

A nyári szezon idején még szigorúbb rendőri jelenlétre számíthatunk Horvátország területén. Most megpróbáljuk összefoglalni a fontosabb szabályokat és büntetési tételeket.

Minden Horvátországba belépő autóban kötelező gépjárművenként legalább egy sárga-sárgászöld fényvisszaverő mellény megléte. A hazainál sűrűbb és szigorúbb közúti ellenőrzésekkel kell számolni. A rendőrség fokozott közúti ellenőrzést tart, különösen az idegenforgalmi szezonban és főleg a hétvégeken. Az ellenőrzés az előírt sebesség (radaros sebességmérés) és a követési távolság betartására, a zöldkártya érvényességére, a gépkocsitartozékok meglétére és az alkoholos befolyás alatt álló gépkocsivezetők kiszűrésére irányul. Nem vannak maguk után szabálysértési eljárást, hanem helyszíni bírság (300, 400, 500 kuna) kifizetésével rendezhetők a közlekedés biztonságát nem veszélyeztető kisebb szabálysértések.

Közlekedési balesetnél mindenképpen rendőrt kell hívni. Amennyiben a balesetben valaki sérülést szenvedett, a rendőr a

balesetben részt vevő gépjárművek vezetőit alkoholtesztnak (szonda) veti alá. Amennyiben a balesetnek halálos áldozata is van, a rendőr azonnal elrendeli a balesetben részt vevő gépjárművezetők vérvételét. A szabálysértés elkövetőjének útlevelét a rendőrség bevonja, és a szabálysértési eljárás befejezéséig, illetve maximum 72 óráig azt a rendőrség visszatartja. A rendőrség által készített helyszínelési jegyzőkönyv és feljelentés alapján hozható határozatot a szabálysértési bíróság. Ezért fontos, hogy a helyszínelés során valamennyi részletről a jelenlevő rendőr meggyőződjön, és arról tájékoztassa a bíróságot.

Kisebbségi koccanásos baleset esetén elegendő, hogy a baleset résztvevői kitöltsék az ún. európai baleseti bejelentő nyomtatványt. Ezenkívül fontos, hogy a magyar gépkocsivezető vegye fel a másik fél vagy valamennyi résztvevő kötelező biztosítási kötvénye számának, a biztosító társaságának, a gépkocsinak, illetve vezetőjének az adatait. Ilyen esetekben is ajánlott rendőrt hívni, mert a rendőrtől igazolást kell kérni a magyar jármű sérüléséről, amely nélkül nem hagyható el az ország!

A hazautazást követően a balesetből származó kár megtérítéséhez, amennyiben az ún. európai baleseti bejelentőn kívül a biztosító egyéb iratokat is kér, az adott biztosító nemzetközi osztályának meg kell kérnie a baleseti rendőrségi jegyzőkönyvet. Amennyiben a biztosító a rendőrségi jegyzőkönyvből nem tudja megállapítani a vétkes felet, annak tisztázásához kérheti a balesetet okozó személy ellen az illetékes rendőrség által tett feljelentését, vagy a szabálysértési bíróságnak az ügyben hozott határozatát, amelyeket közvetlenül a helyszínelés szerint illetékes rendőrségtől, illetve az illetékes szabálysértési bíróságtól kérhet meg. Az elmúlt évek gyakorlata azt mutatja, hogy egyes esetekben a baleseti helyszínelési jegyzőkönyv tartalmazza a balesetet okozó személy ellen tett rendőrségi feljelentést, ami egyben még nem jelent vétkességet. A baleseti rendőrségi jegyzőkönyvet, a rendőrség által tett feljelentést, illetve a szabálysértési bíróság határozatát az illetékes horvát rendőrség, illetve szabálysértési bíróság, diplomáciai úton küldi meg a külképviseletnek, amelyet az a Külügyminisztériumnak to-

vábbít. A baleseti helyszínelési rendőrségi jegyzőkönyvek beszerzése 2-4 hónapot vesz igénybe (változó), a szabálysértési bíróság határozatára pedig esetenként a várakozási idő 1 év is lehet.

Sebességkorlátozások: autópályán 130 km/óra, autóúton 110 km/óra, egyéb utakon 90 km/óra, míg lakott területen 50 km/óra.

2000-5000 HRK közötti pénzbírságot fizet az a vezető, aki gépjárművel nem a menetirány szerinti jobb oldalon közlekedik. A járművezető köteles a megengedett, illetve az útviszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedni, aki ez ellen vét, az 500 HRK büntetésre számíthat. A sofőr a vezetés módját nem változtathatja meg a sebesség hirtelen csökkentésével, mert ezért a szabálysértésért is 1000 HRK bírság jár.

Lakott területen a megengedett legnagyobb sebesség 50 km/óra 5000-15 000 HRK pénzbírsággal, vagy 60 napos elzárással számolható az a gépjárművezető, aki 50 km/órával nagyobb sebességgel halad. 2000-re, aki 30-50 km/órával, és 1000 kunával, aki 20-30 km/órával nagyobb sebességgel halad.

A szomszéd tehene

Az emberek jó részének mentalitására jellemző - tisztelet az egyre kevesebb kivételnek -, hogy ha valami neki nincs, vagy neki nem sikerül, akkor másnak se legyen, másnak se sikerüljön. Dögöljön meg a szomszéd tehene is! - szól a nagyon jellemző mondás. Vagyis az egyik legősibb tulajdonság, az irigység lép itt színre.

Ezek a gondolatok - bármilyen furcsa - a cégautóadó kapcsán jutottak eszembe. Amelyet ugye az átalányadós és EVA-s egyéni vállalkozó kivételével mindenkinek fizetnie kell. Fizet a vállalkozás, ha tulajdonában autó van, fizet a magánszemély, ha munkáltatójától költségtérítést kap, és fizet a tételesen adózó egyéni vállalkozó is, a vállalkozásában használt személygépkocsi után, függetlenül attól, hogy milyen vállalkozást üz. Fizetnie kell, legyen akár kőműves vagy könyvelő, balett-táncos vagy kőfaragó, taxis, vagy gépjárművezetést oktató... illetve, hopp! Ez utóbbi szakmában mégsem kell fizetni. A gépjárműoktató szakma kivétel a gépjárműadó alól. Vajon miért és hogyan? Illetve ha ők igen, a taxis miért nem? Vagyis fordítva: ha ők nem, mi miért igen? Utánajártunk.

A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (a továbbiakban: Gjt.) 2009. február 1-jén hatályba lépett szabályozása szerint cégautóadó-kötelezettség terheli többek között a ma-

gánszemély tulajdonában lévő, illetőleg általa használt személygépkocsit akkor, ha az után tételes költségelszámolással költséget számol el. Az adó alanya alapesetben a személygépkocsi hatósági nyilvántartás szerinti tulajdonosa. Vizszont:

„A 124/1994.(IX.15.) Korm. rendelet 1. §-ának (1) bekezdése alapján a járművezető-képzés tevékenységet folytató munkáltató, valamint a járművezető-képző tevékenységet folytató társaság a járművezető-képzésben közreműködő - vele munkaviszonyban, illetőleg tagsági viszonyban álló - szakoktatójának a saját tulajdonú járműve gyakorlati oktatási célú használatáért a kormányrendeletben meghatározott költségtérítést fizethet. A járművezető-oktató saját járműve oktatási célú használatáért kizárólag az ezen kormányrendelet szerinti költségtérítést, azaz a külön jogszabályban meghatározott üzemanyag-felhasználási ellenérték és a kormányrendelet 2. §-ának (1) bekezdésében szereplő táblázat szerinti költségösszegeben megállapított költségtérítést veheti igénybe.

Az szja-törvény 3. számú mellékletének II. fejezete az igazolás nélkül elszámolható költségeket sorolja fel. E fejezet 8. pontja az említett költségátalányt igazolás nélkül elszámolható

költségnek minősíti, tehát annak alkalmazása nem tekinthető tételes költségelszámolásnak. Amennyiben az oktatási tevékenységet munkavállalói vagy tagsági jogviszonyban ellátó oktató saját tulajdonú személygépkocsija után az említett kormányrendelet szerinti átalányon kívül más költséget tételes költségelszámolással senki sem számol el (sem maga az oktató esetlegesen más tevékenységére tekintettel, sem pedig más használó), a személygépkocsi tulajdonosát cégautóadó-fizetési kötelezettség nem terheli.

Az előzőekben meghatározott összeg egyéni vállalkozók esetében is igazolás nélkül elszámolható összegnek minősül azzal, ha az egyéni vállalkozó a kormányrendeletben meghatározott összeg felül további költséget nem számol el, akkor nem keletkezik cégautóadó-fizetési kötelezettsége.”

PM Jövedelemadók Főosztálya 1387/4/2009 - APEH Ügyfélkapcsolati és Tájékoztatási Főosztály 2278811975

Két okból idéztük be ezt a nem rövid állásfoglalást, bár nem is a taxira vonatkozik. Egyrészt okulásul! Hogy lássuk, van olyan szakma, amely érdekérvényesítő képessége folytán el tudta érni, hogy mind a cégautóadó-törvényben, mind a személyi jövedelemadó-törvényben külön, kiemelt tevékenységként kezeljék. Nem kell cégautóadót fizetniük, mert az ő költségelszámolásuk nem minősül tételesnek. (Azt azért

Lakott területen kívül 50 km/órás sebességtúllépésért 3000–7000, a 30–50 km/órás gyorshajtasért 1000, aki a megengedettnél 20–30 km/órával ment gyorsabban 500 kuna pénzbírsággal büntethető.

Szabálytalan előzés esetén a gépjárművezető 1000 HRK pénzbírságot fizet; kétsávos úttesten kétirányú forgalom esetén alagútban, hídon, beláthatatlan kanyarban tilos előzni, ha a gépjárművezető ellentétesen cselekszik, büntetése 2000 kuna. Többsávos úttesten az ún. szlalomozásért 1000 a bírság. Autópályán tilos megfordulni, illetve egyik sávból a másikba szlalomozni, a szabálysértésekért járó pénzbírság 2000 HRK. Alagútban tilos megállni, parkolni, vagy megfordulni, a szabálysértésekért 1000–2000 HRK pénzbírság jár. A követési távolság be nem tartása 500 kuna pénzbírsággal sújtandó.

A tompított fényszóró használata nappali fénynél is kötelező, téli időszámítás idején, amennyiben nincs bekapcsolva, a szabálysértés 300 HRK pénzbírságot von maga után. Motorbiciklin és mopeden a tompított fényszóró használata nappali fénynél is kötelező egész évben. 16 éves kor

alatti gyermekek részére bukósisak használata biciklizés közben kötelező, a szabálysértésért 300 HRK a bírság.

Ha a gyalogos tilos jelzés ellenére, vagy nem az arra kijelölt helyen kel át, a szabálysértés büntetése 300 HRK. Amennyiben a gépjárművezető nem ad elsőbbséget a gyalogosoknak, a szabálysértés 1000 HRK, amennyiben a mellette haladó gépjármű megáll átengedni a gyalogost, de a gépjárművezető nem, büntetése 2000 HRK.

Gépjárművön olyan teher nem szállítható, amellyel együtt a gépjármű a megengedett össztömeget meghaladja, illetve a teher nem veszélyeztetheti a közlekedésben részt vevőket. E rendelkezés be nem tartása 5000–15 000 HRK pénzbírsággal büntetendő.

Ha a gépjárművezető tilos jelzés ellenére, vagy a leengedett sorompó ellenére vasúti átjárón áthajt, 2000–5000 kuna büntetés szabható ki.

A gépjárműben legfeljebb a forgalmi engedélyben bejegyzett számú személy szállítható (két 10 éves kor alatti gyermek 1 felnőtt személynek számítandó), a jármű zárt részén, mely belülről

nem nyitható, személyek szállítása tilos, amennyiben a gépjárművezető ettől eltér, 5000–15 000 kuna büntetésre számíthat.

A vezető és utasai részére egyaránt kötelező a biztonsági öv használata, ha nincs bekapcsolva, a szabálysértés 500 HRK pénzbírsággal jár. Első ülésen 12 éves kor alatti gyermek nem utazhat, 5 éves korig gyerekülés használata kötelező, a szabálysértés 500 HRK pénzbírságot von maga után.

Közúti baleset részesei kötelesek a helyszínen maradni, a baleset helyszínét biztosítani, a rendőrséget értesíteni; amennyiben elhagyják a baleset helyszínét, a szabálysértés 3000–7000 HRK-val büntethető. A baleset részesei kötelesek kitölteni és aláírni az ún. „európai baleseti bejelentőt”, vagy bármilyen más módon személyes adataikat és gépjárműveik adatait kicserélni. Ha ezt nem teszi meg valamelyikük, a szabálysértés 2000–5000 HRK pénzbírsággal jár.

A baleset helyszínén a felek alkohol – esetleg drog – szondateszten esnek át, és amennyiben az 0,000 ezreléktől eltér, a helyszínelő rendőr orvosi vérvételre kötelezi az érintettet. Ha ennek ellenáll, a szabálysértésért járó

büntetés 5000–15 000 kuna, vagy 60 napos elzárás.

Vezetés közben mobiltelefon kézzel történő használata tilos, a szabálysértésért járó pénzbírság 500 HRK.

Amennyiben a gépjárművezető nem rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel, a szabálysértés 1000 HRK. Ha a gépjárművezető olyan mértékben fáradt vagy beteg, hogy nem képes a biztonságos vezetésre, nem vezethet; ha ezzel ellenkezően cselekszik, részére 1000–2000 HRK pénzbírságot szabnak ki.

* * *

Számos előírás és szabály van, amelyre utazás előtt érdemes odafigyelni. Célszerű az érintett országok budapesti nagykövetségét megindulás előtt felhívni és tájékozódni az éppen aktuális jogszabályokról. A közlekedési tudnivalókban a Magyar Autóklub is segítséget tud nyújtani, mint ahogyan az adott országokra, térségekre szakosodott utazási irodák igénybe vehetők az információgyűjtésre. Mindez azért fontos, hogy útközben ne ériék a nyaralni vágyókat kellemetlenségek, és a pihenés valódi felüdülésről szóljon.

Kovács Zoltán Tamás

meg kell jegyeznünk, hogy a gépjárművezető-oktatásra vonatkozó költségelszámolás eltér a taxiétól – például óránként csak 21 km-t vehet figyelembe stb.). Pedig amire a cégautóadó „ki lett találva”, mármint hogy a saját célú használatot megadóztassa, az nyilván az oktatók esetén is fennáll – legtöbbször nincs külön családi autó.

A gépjárművezetést oktatóknál azonban nyilván működik az összefogás, nyilván van olyan erős szakszervezetük, érdekképviseletük, miégy-más, amely el tudta érni, ki tudta harcolni, hogy szakmájukat külön kezeljék, a számukra hátrányos előírások alól felmentést élvezzenek. Vajon van nekünk is érdekképviseletünk? Hogyan lenne! Ha csak az országos hatáskörű, bejegyzett taxis érdekképviseleteket nézzük, mindjárt ötöt is találunk! De hát akkor miért nem sikerült nekik is elérni azt, amit az oktatóknak?

A választ az érdekkellentétek környékén kell keresnünk. Érdekkellentét van a taxis és a fuvarszervező között, a taxis és taxis között, a fuvarszervező és fuvarszervező között. Utoljára talán a taxisblokáid idején volt igazi összetartás, bár már az sem volt teljes. Mára azonban a helyzet – nyilván sok más szakmához hasonlóan – gyökeresen megváltozott. Ma az utcán nem taxizás folyik, hanem háború. Baseballütővel, szamurájkarddal, gumikiszúrással, enyhébb esetekben „csak” ordítózással, megfélemlítéssel. A

csapatoknál sem fuvarszervezés folyik, hanem fuvarvásárlás, egymás tarifái alá ígérés, teljesíthetetlen feltételek bevállalása. Nincs, és nem is lehet egyetértés, még a legapróbb ügyben sem (hasonlatosan a nagypolitikához – jegyzem meg csendben...). Hiába van olyan téma, ami a taxisok túlnyomó részének érdekét szolgálja, a többieknek meg közömbös lenne, ha az érdekképviselet a másik szapulásával van elfoglalva, vagy önnön fennmaradásáért küzd. Évek óta halljuk az ígérgetéseket, eredmény azonban semmi (szintén hasonlóan a politikához...). Az üzemenyag-afát ma sem igényelhetjük vissza, a drosztokon nincs minden rendben, a létszámok, az ellenőrzés kevés. Miközben gazdasági válság szakadt a fejünkre, ráadásént megkaptuk a cégautóadót. A taxisok büntetgetése a közterületi kamerák felvételei által ma más mindennapos, szegény vállalkozó úgy veszi fel

az ötezer forintos fuvart, hogy akár harmincezer is lehet a költsége rá, ha véletlenül másodikként állt meg a körúton az utasáért. Vannak tehát megoldandó szakmai problémák, és ne higgyük, hogy valaki helyettünk majd figyel ezekre. Ha szakma nem lép fel egységesen, a rendeletalkotó és a rendelet alkalmazója, vagyis a hatóság nem lesz sem elnéző, sem megértő velünk szemben. Lenne tehát feladata bőven a különböző taxis érdekképviseleteknek és szövetségeknek, lehetne véleményezni, felszólalni, „asztalt csapkodni”.

Mielőtt egyetérténel velem, és első felháborodásodban minden taxis vezetőt meg érdekképviselet rohadt ingyenélőnek nevezné, engedj meg, hogy csendben megkérdezzem: te melyik ilyen képviseletnek is vagy a tagja? Te melyik képviseletbe fizetsz tagdíjat? Vagy esetleg elvárod, hogy ingyen dolgozzanak érted?

Esziünk akkor is, ha nem

Rengeteg olyan kifejezés van a magyarban, ami valamilyen módon a kajával kapcsolatos. Például, amikor percelsz egyet. Vagy elmész csak úgy céltalanul kolbászolni a városba. Vagy rizsázol valakinek, például abból a célból, hogy később megrézárd, de az is lehet, hogy ő meg utána megmogoroz. Ilyenkor nem kell sokat tökölni, ha egyszer már lekenyerezted. Veled ne kukoricázzon. Persze ha éjszakai pillangó, akkor tejelned kell, mert kisajtolja belőled, ezt általában előre le is vajazzátok, amikor még úgy be vagy sózva, hogy borsózik a hátad, és nem gondolsz arra, hogy utána annyira fel leszal paprikázva, hogy majd' becsokizol. Kábé. Nem ér a nevem, káposzta a fejem. És ha erre nem tudsz mit mondani, akkor mákom van...

Visszatérünk hát az összefogás témájához. Többen, egyet akarva, egyetértve és persze az anyagi háttérrel biztosítva mi is elérhetnénk eredményeket. Akár komoly eredményeket is, mint a nyolcvanas- kilencvenes években. Széthúzással és egymásra mutogatással azonban csak arra leszünk itélve, hogy a fejünk fölött meghozott, legtöbbször számunkra hátrányos döntéseknek és ezek következményeinek alá vessük magunkat.

A másik ok, amiért foglalkozunk ezzel a témával, a versenysemlegesség, diszkriminációmentesség, hogy azt ne mondjam alkotmányosság kérdése. A vonatkozó jogszabály gépjárművezető-képzőkre vonatkozó része, mint a fenti állásfoglalásból is kiderül: „igazolás nélkül elszámolható költségek” minősít bizonyos költségeket. Nos, ilyen költsége a taxisnak is van, szintén az üzemanyag-elszámlással kapcsolatban: „A személyi jövede-

lemadóról 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-elszámlással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárát.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.” (www.apeh.hu - 2009-04-29)

Az szja-törvény 3. számú mellékletének II. fejezete az igazolás nélkül elszámolható költségeket sorolja fel. E fejezet 8. pontja az említett költségátalányt igazolás nélkül elszámolható költségeknek minősíti, tehát annak alkalmazása nem tekinthető tételes költségelszámolásnak.

E fenti mondat a gépjárművezetést oktató szakmára vonatkozik. Azonban ugyanezen melléklet (vagyis az igazolás nélkül elszámolható költségeket felsoroló) 4. pontja így szól: „A közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékéről szóló kormányrendelet szerint meghatározott üzemanyagfogyasztási norma.”

Ez utóbbi pont alapján számítja például a taxis vállalkozó üzemanyagköltségeit. Az a furcsa helyzet állt tehát elő, hogy egy jogszabályon belül az igazolás nélkül elszámolható költségeket bizonyos esetekben nem tekinti tételes költségelszámolásnak a jogalkalmazó, más esetben – például a taxis vállalkozók esetében – pedig igen. Biztos, hogy jól van ez így...?

-oli-

Ajándék napszemüveggel

TAXIS KEDVEZMÉNYEK 3M FÓLIÁKRA

Általában a hő- és fényvédő fóliázást azért kéri, hogy ne lássanak be az autóból, de alkalmazásával a légkondicionálót sem kell olyan intenzíven használni, és az autofeltörők dolgát is nehezíti. Van olyan fóliatípus, melyet a karosszéria védelmére használnak, és van, amelyik az ablakrácsot is helyettesíti.

Az utóbbi hónapokban jelentősen megnőtt a taxisok sérelmére elkövetett autofeltörések száma. Sok kolléga kérte, írjuk meg, hogy mások is okuljanak a történetükből. E témával korábban már állandó szerzőnk is foglalkozott. Ő a taxikban hagyott televíziókészülékekkel, GPS-ekkel kapcsolatban hívta fel a személyszállítók figyelmét arra, hogy még egy rövid étkezés erejéig se hagyják feltűnő helyen a drága berendezéseket. Ezt követően sokan telefonáltak, hogy értik a javaslatot, ám nem tudják az URH-t, a kártyalehúzózt és az „egyéb”, taxizáshoz valóban nélkülözhetetlen dolgot minden alkalommal kiszerezni és eldugni a csomagterembe, vagy az ülés alá. Mint mondták, rendszeresen előfordul, hogy be kell szólni valahová, vagy az utasnak kell segíteni sokszor emeletre fel, vagy le, ami bizony hosszú perceket vehet igénybe. Vagyis az autó ilyenkor valóban egyedül marad, aminek kikapolá-

sára nincs ideje a fuvarosnak. Nem így az autofeltörő brigádoknak. Nekik elég néhány begyakorolt mozdulat, és mire a taxis visszatér, már csak a kárt látja. Ráadásul, ahogy a megélhetési körülmények romlanak, úgy szaporodik majd az ilyen könnyen véghezvihető bűncselekmények száma is. Ellene nem túl sokat tehet az, aki kényszerűségéből hagyja értékeit jól látható helyen. Az egyik károsult taxis – miután autóját kirámolták az ügynökök és az ügynökök alatt – körbefóliáztatta taxiját. Ez a megoldás ugyan nem nyújt teljes körű védelmet, ám megnehezíti a

kocsifeltörők dolgát. Mert amit egy átlagos autóüveg esetén egy mozdulattal el lehet intézni, az fóliázott járműnél komolyabb erőfeszítést igényel. Ráadásul a lopás végrehajtásához szükséges értékes másodpercekből is többre van szükség ilyen autó esetén, így nő a lebukás veszélye.

A minőségi 3M termékekkel dolgozó Cool-Panther Kft. ügyvezetője, Szabadffy Károly kérdésünkre elmondta, többfajta fóliát is ajánlanak a hozzájuk betérő taxisoknak. A hazai és az európai szabályozás szerint

hatja – mondta az ügyvezető.

Ettől eltérően a vezető melletti ablakra, illetve az „anyósülés” mellé – szabály szerint – az átlátszó biztonsági fólia telepíthető csak – hívta fel a figyelmet a Cool-Panther Kft. ügyvezetője. Más fóliát ugyanis nem szabad telepíteni erre a két üvegre. E helyeken a fényáteresztő képességnek a jogszabály szerint 75% fölé kell lenni. Ez a fólia – a sötétítést kivéve – hasonló funkciókat lát el. Vagyis az UV sugárzást 99%-ban kiszűri, akadályozza a beltéri kifakulást, az üveget ütés esetén egybetartja, így nehezíti a bejutást a járműbe. Ami a hátsó ablakokat, illetve a hátsó szélvédőt illeti, ezekre a fóliát a taxis választja ki a bőséges kínálatból. Az egyik legfontosabb szempont, hogy kívülről ne lehessen észrevenni, ha egy táská vagy néhány apróság bennt maradt az autóban. Taxik esetében hatványozottan védendő a kombik csomagtere. Vagyis a hátsó



Egy pecás minden áldott nap felkelt négy óraker, hogy menjen pecázni, akár viharban, szélben, fagyban is. Egyszer nagyon rossz idő volt, meg fájta is a feje, és inkább hazament pihenni. Bebújik az ágyba, és mondja a feleségének, hogy nagyon zord idő van kint. Erre a felesége félálomban így szól vissza: – És képzeld, az én férjem még most is pecázik!

szélvédőre is érdemes a belátást gátló fényáteresztő képességű fóliát kiválasztani. Szabadffy Károlytól megtudtuk, lényeges, hogy az általuk kínált megoldásnál a ragasztó, valamint az összes segédanyag is a 3M fejlesztése. Ez biztosítja a termékek megfelelő minőségét. A 3M termék ezért úgy néz ki az ablakon, mint a

„B”

oszlóptól hátrafelé

SCOTCHGARD
KAROSSZÉRIA VÉDŐFÓLIA
 A NAGYARI ajándékával

csomagtér
 ajtónyitó
 motorháztető
 küszöb
 lökhárító

www.cool-panther.hu

„gyárilag” színezett üveg, de bármikor nyom nélkül eltávolítható. A 3-10 év (típustól függően) garancia csak egy ilyen minőségű termékre adható.

Az autófeltörések megnehezítése mellett a hővédő fólia légkondi működését is könnyíti. Minél sötétebb a védőréteg, az annál több hőt zár ki. Akár a meleg 40-50%-át is, ami a klímát használó taxisoknak nyáron komoly üzemanyag-megtakarítást jelenthet. Emellett alkalmazásával az a kellemetlen érzés is csökkenhet, amikor ember lába már szinte fázik, oldalról mégis szinte süt az ablak.

Ahogy az ügyvezetőtől megtudtuk, a taxisok jelentős része a karosszéria egy részét is fóliáztatja. Természetesen nem az egészet, csak a sérüléseknek jobban kitett felületeket. A lökhárítót, motorháztetőt, a bepakoló-nyílást és a kilincsek környezetét. Emellett az antenna és a szabadjelző alá is ragasztatnak a kollégák ütésvédő, karcos-gátló fóliát. Ez a fólia viszont – ellenében az ablakra helyezettel – átengedi az UV sugarakat. Vagyis az autó lakkozása együtt öregszik a fóliázott résszel, így annak eltávolításakor nem marad eltérő színű folt vagy kontúr.

Bár a taxisok jellemzően az autóra választanak bizton-

sági vagy hővédő fóliát, azért érdemes megemlíteni a lakásablakokon, irodaépületeken elhelyezhető épületüveg-fóliákat is. Ezek-

ból a választék még az előbbieknél is jóval nagyobb. Többek között azért, mert ez esetben a tükröződés engedélyezett. Az ilyen fóliából három szempont szerint lehet választani. Kapható betörésvédelmi, belátás-gátló és hővédő fólia, illetve természetesen ezek kombinációit is ki lehet választani. Aki nem szereti a sötétítést, annak rendelkezésére állnak a legújabb nano-technológiával készült anyagok, melyek szinte átlátszóak, ugyanakkor hőkintartók, miközben az UV szűrő feladatnak (99.9%) is maximálisan eleget tesznek. Amit érdemes tudni az épületüveg-fóliákról, hogy ezeket a biztosító társaságok rács helyett elfogadják.

Végül felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy a Cool-Panther Kft. a nyár elejére időzi-

tett egy speciális, kizárólag **taxi-soknak szóló akciót**. Ennek keretein belül egy háromajtós gépkocsi körbefóliázása a minőségi 3M termékkel, tetszés szerinti színárnyalatban, most csak 28 000 Ft. A 4-5 ajtós taxi 32 000, a prémium kategóriás, illetve a kombi autók 36 000 Ft-ért sötétíthetők. Az egyterűek, terepjárók körbefóliázása 40 000 Ft-ból jön ki. E mellett, az akció ideje alatt, a taxisok a kedvezményes árú fóliázás mellé még egy általában választott 3M napszemüveget, vagy az első szélvédőre egy napvédő csíkot is kapnak ajándékba. **-B-**

A Cool-Panther Kft címe:
 1106 Budapest,
 Jászberényi út 82/c.

3M



A Cool-Panther Kft.-nél jól látható helyen van elhelyezve a demonstrációs tábla, melyen a szemüveginálatot mutatják be. Bevallom őszintén, különösebben nem izgatott fel a látvány, inkább csak udvariasságból kérdeztem meg, van-e valamilyen különlegesség ezek között? Volt, nem is egy. Szabaddy Károly elmondta, hogy közülük nem egyet tucatszámra visznek. A taxisok és a kamionosok a legnagyobb számban a „sárga”, fényerősítő hatású szemüveget vásárolják, ami szürkületkor, illetve napfelkelte előtt a látást élesíti. Egyébként ez a szemüveg a krimikben is visszatérő szereplő, általában a mesterlövészeknél látható. Így a magyar lötterekre is tucatszámra viszik a 2-3000 forintért megvásárolható szemü-

get. Egy másik, itt kapható speciális szemüveg is a krimik visszatérő szereplője, mert használója UV-lámpa fénye mellett a vér- és spermiumfoltokat azonnal megláthatja.

Az ún. „víztiszta”, teljesen átlátszó szemüveget a különféle munkákhoz ajánlják. Ilyen a flexeléstől a fűnyírásig sok minden lehet, lényeg, hogy védje a szemet az idegen anyagoktól. Hasonlóan népszerű, de inkább a nappalosok között a speciális napszemüveg, melyet többek között a vadászpilóták használnak. Ezzel – kipróbáltam – akár a napba is belenézhetünk, de még forrasztásnál is megfelelő védelmet biztosít.

szemüvegek



Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **MÁJUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járulékalap 11%-a 7866* 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 járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 5%-a 3576* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 2860 Ft

*Az egészségbiztosítási alpra fizetendő 11%-os mértékű járulék négy részletből tevődik össze. E részeket közül kettő minimálbér alkalmazása esetén 50 fillérre végződik, ami felfelé kerekítendő. Így fordulhat elő, hogy a 71 500 forintos minimálbér 11%-a (és az elszámolható 5%) eredménye 1-1 forinttal több, mint a teljes összeg számításánál mutatkozó eredmény.

Egy autó veszettül cikázik az úton. A rendőr nagy nehezen megállítja. Kiszáll belőle egy szőke nő.
- Mit művel maga, hogy lehet így vezetni?

- Nem tehetek róla, hirtelen elmugrott egy fenyőfa, kikerültem balról, erre jobbról is otttermett egy, azt is ki kellett kerülnöm...
- Asszonyom, szerin-

tem inkább vegye le azt az illatosítót...
* * *
- Mire vár a szőke nő a piramis lábánál?
- ??? - *Hogy elinduljon a mozgólépcső!*

Június 13-14

World Series by Renault a Hungaroringen

Idén is megrendezik a World Series by Renault nagyszabású családi és versenyhétvégét a Hungaroringen június 13-14-én, szombaton és vasárnap (az előző évekhez képest egy hónappal korábban). A belépés, és a programokon való részvétel ezúttal is ingyenes!

2007-ben nemzetközileg a legjobb versenyhétvégének megválasztott eseményen auditáltan (!) 117 ezren, tavaly már 126 ezren látogattak ki a Hungaroringre, ami bizony azt jelenti, hogy sikeres program a WSR. Nem lesz ez másképpen az idén sem!

A programok most júniusban is két „színtéren” zajlanak majd: a pályán és azon kívül, vagyis a lelátók mögött, és az aszfaltcsík ölelésében – olyan helyeken, ahová általában nem lehet bemenni. Imáron két éves tapasztalatunk az, hogy nemtől, kortól függetlenül mindenki, és minden pillanatban jól érzi magát! Itt mindent szabad, hogy a nézők a lehető legközelebről ismerhessék meg a csúskategóriás motorsport világát, miközben az egész család felhőtlenül szórakozik.

A pályán folyó versenyek rövidebbek a Forma-1-es futamoknál, tehát sosem fordulhat elő, hogy unalmasak lennének. Erre garancia, hogy egyforma, ellenőrzés mellett szerelt autókkal száguldanak a mindenre elszánt versenyzők, ráadásul egyszerre 30-an is lehetnek a pályán.

Háromféle versenykategóriában (Formula Renault 2.0, és Eurocup Mégane Trophy) indulnak a pilóták, amelyek mindegyike két-két versenyből áll, hogy szombaton és vasárnap is legyen izgalom bőségesen. Ezeket természetesen időmérők előznek meg, amelyek a rajtsorrendeket döntenek el. A futamok szünetében napjában többször történelmi versenygépek vonulnak fel legendás pilótákkal a volán mögött, de a Renault több mint száz esztendő történelmének utcai autói is elpik a pályát.

Látványos, akrobatikus autóshow is tarkítja a programot, miközben a nézők előtt állandóan

nyitva áll az úgynevezett Paddock: az a rész, ahol a csapatokat kiszolgáló kamionok állnak, és a versenyzők, szerelők pihennek, dolgoznak. Ugyanígy szabad a bejárás a boxutcába is, ahol szintén rengeteg élménnyel, és nem utolsósorban relikviákkal gazdagodhatnak a látogatók.

A fedett lelátókon ülve hatalmas kivetítőkön is követetők a futamok, miközben a vezetéstechnikai pályán kontrolláltan biztonságos körülmények között próbálhatják ki magukat a jogosítvánnyal rendelkezők, vagy akár gokarton és/vagy versenyszimulátorokon... és oda még jogsí sem kell! Idén is lesz kerékcseraverseny, pedálos kisautós futamok a jövő versenyzőinek. Megtekinthetők a Renault Forma-1-es istállója, a történelmi verseny- és utcai autók, de a legújabb Renault modellaletta is.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

– Hogyan lehet leszedni a fél karral lógó szöke nőt a fáról?

– Integetsz neki!

* * *

– Asszonyom – közli a nőgyógyász a szöke nővel –, sajnos, önnek soha nem lehet gyereke.

– Éreztem hogy így lesz. Nálunk ez családi vonás. Már az anyámnak sem volt gyereke.

– De ha az anyjának nem volt gyereke, akkor ön most hogy lehet itt?

– Úgy, hogy nem az anyám hozott a világra. Én az apám második házasságából származom.

* * *

A moziban épp elkezdődik a film, amikor a sor közepén egy szöke nő feláll, és sűrű bocsánatkérések közepette elkezd kievickélni

a sorból. Az egyik néző megkérdi tőle:

– Mi az, miért megy ki, most kezdődik a film!

– Mert pont az előbb mondták be, hogy kapcsoljuk ki a mobiltelefonokat, én meg az enyémet kint hagytam a kocsiban.

* * *

Bemegy a szöke nő egy Suzuki-kereskedésbe. Megnéz egy kis Suzukit,

Küldj egy receptet!

Tisztelt kollégák!

Most sütnék valami egyszerűt. A sajtos pogácsára gondoltam, ez az egyik kedvencem! Vendégvárónak is igen jó, frissen, melegen igazán élmény.

50 dkg liszthez adok 25 dkg margarint, 2 tojás sárgáját, 1 doboz tejfölt, 2 dkg élesztőt, kb. 8-10 dkg reszelt sajtot, kevés sót. Az egészet jól összegyúrom, majd pihentetem legalább fél órát. Majd sodrófával kinyújtom, megkenem a tésztát tojással és a tetejét megszórom reszelt sajttal. Kiszaggatom pogácsaformával, előmelegített sütőbe teszem, majd közepes hőmérsékleten kb. 15 percig sütöm. Persze figyelem, hogy szép aransárga legyen a teteje. Ha kiszedem, s kicsit pihentetem, már lehet, sőt muszáj megkóstolni. Hozzá még egy jó fröccsöt is érdemes lehúzni.

Jó étvágyat kívánok hozzá:

Soós István City 22

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

látja hogy az elején egy S betű van. Megnéz egy nagyobb, még nagyobb, azokon is látja az S betűt. Végül megnézi a legnagyobb Suzukit, azon is rajta van az elején az S betű. Odamegy a Suzuki-kereskedőhöz és megkérdezi tőle:

– Ez a sok kocsit itt mind szép és jó, de nincs valamelyik M-es méretben?

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

Nyitva tartás: Hétfő, kedd 09–17, szerda, csütörtök: 10–17, péntek 09–14.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	400.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása	5.000 -tól
Iparüzési adó bevallás kitöltése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Hőpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házszámos) és környéke (44 település) atlasz	3.300.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.600.-
Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	4.000.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.200.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a koci oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a koci oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. január 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

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 tárgy hónapban 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 fizetni.

Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkorin 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

Olvastam valahol, hogy Erzsébet királyné, a Sissy egyik levelében így jellemezte éppen aktuális lelkiállapotát magyar társalkodónőjének, Ferenczy Idának magyarul: „Ganze ideg vagyok!...”. Hát valahogy így lehetünk most mi is országosan: „Ganze ideg vagyunk!...”

Tavaly ilyenkor egy picinykét jobb volt.

Tudtuk: hamarost itt a nyár, kiürül a böhom nagy Duna-parti ház, onnét mindenki készülget mán elfele, ki megyen az Adriára, ki a Bahamákra vagy a Karibi-szigetekre, oszt minket meg békin hagynak egészen szeptemberig.

No, sejdíthető: ilyen kéjes érzésünk az idén nem lesz, mert bárhogy is tuszkolnám őket: Menjetez mán, vár titeket a tenger, a plázs, megvagyunk nélkületek is! – Nem és nem! – dacoskodnak –, addig nem megyünk, míg nem facsarunk rajtatok egy nagyot! Így aztán maradnak és facsarnak.

Gyorsan iszkoljunk el ettől a témától, minék rontsuk tovább amúgy is megviselt kedélyünket!

*

Amikor a költészet lekörözte és elhagyta a romantika korszakát, annak minden bájoságával, no és persze lángoló modorosságával együtt, elindult a költői kísérletezés nagy korszaka. Meg a versengése: ki tud még szimbolista, még filozofikusabb, még mélyenszántóbb „üzenetet” megfogalmazni. A versenyben kétségtelenül a francia költők jeleskedtek.

Egy időben az volt a nyerő, akinek verse és mondanivalója a legnehezebben érthető, a leghomályosabb, a legtitokzatosabb. A „művelt” közönség imádta a titokzatosat. „Jaj de enigmatikus!” – rikongatott, miután nagy nehezen megfejteni vélte a költőt és versét.

A költő meg bátran lehetett peckes, vagy akár gógös is: „Dolgozz csak meg az élményért, te nyavalyás olvasó, nőjjél fel hozzá. Én ugyan le nem megyek a te szintedhez, még csak az kéne!”

Mindez így leírva persze roppant mód igazságtalan. Meg aztán, hogy a verskedvelő meddig jut el az „Anyám tyúkjá-tól” vagy a „Befordultam a konyhába” című verstől, az csak rá tartozik, kívülről gyűvő tuszkolásnak, befolyásnak itt helye nem lehet. Ez szigorúan privát szféra. (Nem bírok magammal, megsúgom kendteknek: bátorsággal tessenek csak verseket olvasni, ha kedvük, idejük és dolguk engedi, mert hogy mi költőt, verset kedvelünk, azt a Nagy Testvér még nem tudja leolvasni ilyen-olyan kártyánkrul vagy azonosító kódjainkrul. Egyelőre...)

Am akkoriban (de csak akkoriban) akad-

tak bizony olyan költők, akik néha a saját versüket sem értették. Állítólag Stéphen Mallarméval, az igen tekintélyes francia költővel történt, hogy az egyik elkészült művét sehogy sem értette. Szaladt költőtársához, úgy emlékszem, Paul Valéryhez, aki úgyszintén igen nagy költő volt, mondaná meg neki, miről is verselt. Olvassa Valéry, olvassa, de csak nem gyün rá ő sem. Így aztán abban maradtak, hogy nem is muszáj, tán nem is lehet minden költői homályt fölfedni. Mert ugye mire is köll a versben a homály? Azt nem tudni, de jó ha van.

E havi költőnk csöppet sem volt barátja a költői homálnak. Pedig kortársa emezeknek, csak hát nem volt kedve versengeni. A társak csinálnak amit akarnak, marják vagy ölelgessék egymást, ő a maga útját járja.

Francis Jammes-nak hitták, született 1868-ban Tournay-ban a francia Pireneusokban.

Míg a többiek ekkoriban élményeiket a városból, főként Párizsbul gyűjtik, ő megmarad a vidék költőjének. Kortársai alapszemeje a századvég-századelő betegségérzése, világvége-hangulata, az emberi lélek bonyolultságának túlhangsúlyozása, az ő kívánalma és eszménye az egyszerűség és az egyszerűségi kedély. Úgy véli – társaitól eltérően –, hogy nem köll mindig a különlegességet, a szokatlant vagy a szenzációsat keresgélni. Itt vannak velünk, körbevesznek minket a hétköznapi dolgok, a falusi táj, az egyszerű emberek, fák, virágok meg persze a szép leányok. És az élet „apróságainak” igenis jelentőségük van, gazdagabbak leszünk, ha mindezeket fölfedezzük.

No, ilyenféle látásmódot tanul el tőle majd fordítása közben Tóth Árpád, Kosztolányi Dezső és Szép Ernő, az ő itthoni rokonlelkei.

Kilép hát az üvegházi sápadt költészetből – ahová egyébként be sem tette a lábát, – vállalja „különcségét”, gyermeki látásmódját, gondosan, mesterien kidolgozott egyszerűségét. Vállalta azt is, hogy megszólják, amiért nem érdeklí őt a világ velőtrázó nagy problémái, az emberiség falrengető kérdései, és absolute hidegen hagyják a költészeti izágaságok.

Igazolhatják mindezt verscímei – noha verseinek címet többnyire nem adott, azokat a kezdő sorokkal jelzik, mint például: „A falu delel”, „A ház rózsákkal lenne itt teli”, „Szíttam agyagpipám”, „Csupa locspocs az út”, no meg „Szeretem a jó szamarat”... Hát ilyenformán.

Anélkül, hogy bántani merészelnék a „homályos költészet” értőit és kedvelőit, ajánlanánk kendtek szíves figyelmébe Jammes egyik versét, a kor parancsolata szerint menedzselősen, marketingesen és PR-osan.

IMA AZ EGYSZERŰ ASSZONYÉRT

Uram, add, hogy aki valaha hitvesem lesz,
szelíden, édesen simuljon a szívemhez,
és úgy aludjon el, hogy fogja a kezem;
s két melle közt csüngjön, nyakán egy pici érem,
egy ezüst láncocskán, ártatlanul-fehéren;
a húsa szunnyadjon, langyosan és puhán,
mint szilva a szelíd, nyárvégi délután,
legyen szívébe csend és szízi tisztaság,
hogy néma mosollyal, halkan karoljam át;
erős legyen, bátor, őrizze lelkemet,
lebegjen, mint a méh alvó virág felett;
s ha egyszer meghalok, és a szemem lezárja,
ne mondjon más imát, csak némán nézze szám,
kulcsolja a kezét halotti nyoszolyámra,
s egy elfuló jajjal boruljon csendbe rám.

(Kosztolányi Dezső fordítása)

Aki így imádkozik, és aki ezért imádkozik, az bizony egyszerűségében is nagy lélek. Az apró mozzanatokból, „kivánságokból” íme megelevenedik a hozzáillő társ. Meg is találta az egyik fiatal rajongója személyében. Nagy buzgósággal igencsak szerethették egymást – hat gyermekük született.

Egy kis pireneusi faluban, Ortherzben halt meg 1938-ban. A kortárs regényíró, André Gide olyan szépen emlékezett meg róla, hogy ezt is muszáj ideírunk:

„A Jóistennek az a remeklése, aki Francis Jammes volt, tökéletesen betöltötte földadatát...” – amit én persze nem mondhatok el magamrul, ezért hát sárnga vagyok az irigységűl.

Ügyvéd beszámol védencének: – Van egy jó és egy rossz hírem, melyiket mondjam először?

– A rosszat, ügyvéd úr.

– Sajnos, a laboreredmény szerint a maga vére megegyezik a gyilkosság helyszínén talált vérmintával.

– És mi a jó hír?

– Alacsony a koleszterinszintje.

Két szözi beszélget:

– Mit csinálsz?

– Haját mosok!

– De víz nélkül?

– Persze, mert az van ráírva a samponra, hogy „Szár az hajra!”

MORFONDÁRIÁK

Mivel is kezdjem? Lemondott a miniszterelnök. Pedig a szép emlékeztető T. Józsi bácsi most nem is kérte. Persze azért érdekes volt ez is. Ki volt találva, ahogy mondani szokás. Rögtön az jutott eszembe, ami már jó párszor előfordult eddigi életemben. Nevezetesen, hogy a következő nem biztos, hogy jobb lesz. Na, ez bejött. Ennek az embernek nem kell száz nap, hogy eredményt mutasson fel. Ő már megmutatta, mit tud. Mihez ért. Szerintem nem fogjuk megköszönni. Van még egyáltalán valami, amit el (vagy oda) lehet adni, tüntetni, sibilni, felszámolni kis hazánkban? Van! Aki keres, az talál ügyebár. Érdekes módon nem a kisvállalkozások lehetőségeit javítják. Cégautóadó a taxisoknak. Az áfát, azt azért nem lehet továbbra sem visszaigényelni. Mert a cégautó az ügyebár egy bizonyos tevékenység vagy szolgáltatás – esetleg, horribile dictu, taxizás – gyakorlásához szükséges. Igen, tudom, a taxizás meglehetősen egyedi, ha úgy tetszik különleges szolgáltatás. Ki is vagyunk lógatva a sorból rendesen. Ráadásul mi sem könnyítjük meg a helyzetünket. Így aztán ne csodálkozzunk azon, hogy az illetékes hölgy nem tartja indokoltnak a tarifák rendezését, vagy inkább változtatását, a mostani piaci árakra hivatkozva. Na de nem csak ez a baj. Szépen leírta válaszában Barna Péter úr, hogy miért nem szabad külföldi rendszámú személygépkocsival szállítási tevékenységet gyakorolni. Ennek ellenére viszont LEHET. A tisztelt Hatóság összefoglaló jelentésében egy szó sincs az ilyen jellegű tevékenység ellenőrzéséről. Hú, micsoda eredmények lehetnének! Na meg azt is hiányolom, hogy az ellenőrzött taxisok jogsiját nem vizsgálták kellőképpen. Tudják, arra a fránya 101 vagy 102 kategóriára gondolok. Pedig a beszámoló 4. pontja alapján érdemes lett volna erre is figyelni. Azért örülni kell ennek is. Az ellenőrzött személyek legalább érzik, hogy egy kicsit jobban kell figyelniük. Remélem, idén növekszik az ellenőrzések száma. Esetleg évszakonként. Most meg az jutott eszembe, hogy a taxis is fogyasztó. Tehát őt is megilleti a fogyasztóvédelem. Például a reptéren kihelyezett eszemtel táblákra gondolok. Úgy veszem észre, hogy hiába vagyunk tagja az EU-nak. Hatalmuk biztos tudatában egyesek következetesen a saját elképzeléseiket tartják törvénynek. Vonatkozik ez a közlekedési táblák megcsúfolására úgy, mint a terevárosi ingatlan-manipulációkra. Vagy itt van például a mopedautókra vonatkozó új jogszabály. Hogy úgymondjam köszönő vi-

szonyban sincs az EU-ban megszokottal. Magyarul: rendszám kell, regisztráció, műszaki vizsga, és a legszebb: a B kategóriás jogsi. Tesék mondani, túl azon, hogy ez egy csomó pénzbe kerül, akkor mitől moped ez a közlekedési eszköz. Nem szégyellik magukat a politikusaink? Ezek a személyek elvárják tőlem, hogy voksoljak rájuk. Mindenből csak pénzt látnak. Azt merik mondani, hogy majd jobb lesz, ha ők lesznek. Azt el is hiszem. Nekik. Megint egy rakás új fogalommal kell megismerkednünk. Szuperbruttósítás, ingatlanadó etc... etc. Arról már nem is szeretnék beszélni, hogy lassan a pártállami idők hangulatát hozzák vissza. Törvényesen persze. Azzal én is egyetértek, hogy a tojásdobalást szankcionálják. Na de a visszafafázást is?! Az, kérem szépen, egyéni vélemény. Vagy ismét lesznek III/3-asok? Csak más lesz az elnevezésük. Szakemberek már lesz a Fővárosi Közgyűlésben. Hú, de izgi! Ismét kötelező lesz szavazni. Meg énekelni. Az Internacionálét. Nem győzöm hangsúlyozni, hogy az sem volt jó. Na de nem ezt vártuk. Most már azt sem lehet tudni, hogy mit várhatunk. Esetleg azt, hogy végre lesz költségvetése a fővárosnak. Meg folytatják a metró építését. Esetleg kifizetik a Megyeri-híd hoppon maradt építőit. Ja, esetleg a belvárosi szórakozóhelyeket is egy kicsit ellenőrizgetik. A nemzetközi sportdiplomatafigyelmet nem szégyelljük felhívni az ilyen helyekre. Na meg a közrend. Úgy általában. Azt, hogy közbiztonság, már alig merem leírni. Tényleg tud valaki valami jót is mondani? Hallgatnám, olvasnám. Vagy csak szóljon. Előre is köszönöm.

Tisztelettel

Kapitány

Két ügyvéd bemegy egy étterembe, leülnek, kérnek egy pohár vizet, majd kinyitják az aktatáskájukat és elővesznek egy-egy szendvicset. A pincér felháborodva mondja nekik: – De uraim! Ez egy étterem! Itt nem ehetik a saját szendvicüket! A két ügyvéd egymásra néz, megvonják a vállukat, kicserélik egymás közt a szendvicseiket, majd nyugodtan elkezdnek falatozni.

* * *

Kanadában favágóversenyt rendeznek. A legkevényebb muksó fél óra alatt letarol 10 hektárt. Persze ő a győztes. Megkérdezik az újságírók: – Joe, ez fantasztikus, hihetetlen, mondja, hol tanult meg így fát vágni? – A Szaharában. – A Szaharában? De hiszen ott nincsenek is fák!!! – De voltak...

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

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

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre
20%
Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre
15%

Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
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**

DAEWOO CHEVROLET KIA MOTORS HYUNDAI

GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT AUTÓALKATRÉSEK

www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig

NORDEX TRADE Kft.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel

1139 Bp., Röpennyű 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!

Rejtett jelzőtábla a repülőtéren

Taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket, mert „feljelentő cédulát” talált taxijának szélvédőjén, a 2-es repülőtér „B” termináljánál, az érkezési szinten, a taxiállomáson. Körülnézett a helyszínen és megdöbbenve vette észre, hogy egy „Várakozni tilos, kivéve rendőrség” jelzőtáblát helyeztek ki a „Rendelt taxi” taxiállomás végére. Az egy külön kérdés, hogy miért pont a rendőrség akar várakozni a taxiállomáson, hiszen akkora a repülőtér, várakozhatnának millió más helyen is. Ráadásul a KRESZ sem engedi ezt az ostobaságot. A taxiállomás a taxisoké. Ott még a rendőrség sem várakozhat. Természetesen vannak speciális esetek, terrorakciók, rendkívüli események, amikor ott állnak meg, ahol akarnak, ezt viszont nem kell külön táblával jelezni.

A mi problémánk most más. Örülhetnénk, hogy a repülőtereken látható millió KRESZ-ben nem szereplő jelzőtábla után végre egy szabályosat is kihelyeztek. Sajnos olyan helyre tették – a BKV autóbusz-megállója elé – hogy az a buszok miatt egyszerűen nem látható. Természetesen ismét megkeressük az illetékeseket, elsősorban a repülőtér kezelő céget. Reméljük, áthelyezik jól látható helyre a jelzőtáblát. Ha már



Pedig ott a jelzőtábla

Csak éppen a busz takarja...

egyszer a rendőrök a taxiállomásunkon akarnak várakozni...

Juhász Péter

Befejeztem!

Elegem, van, vége, csak veszteséget termelek – néhány keserű kifakadás azoknak a kollégáknak a szájából, akik befejezik vállalkozásukat. Manapság ugyanis egyre több – elsősorban nyugdíjas és másodos – kolléga jut arra a fájó elhatározásra, hogy hasznot már alig hozó vállalkozását feladja. – Mi a teendő a vállalkozás megszüntetésekor? – kapjuk egyre gyakrabban a kérdést.

A vállalkozás megszüntetésekor a helyi közlekedési felügyeletnél kezdeményezni kell a taxiengedély és a sárga szolgáltatói rendszám leadását. Amennyiben a gépkocsi műszaki vizsgálja még – célszerűen legalább néhány hónapig – érvényes, a kapott új fehér rendszámmal nem kell újrazvizgáztatni. Készüljünk fel a ugyanakkor a rendszámmal, a környezetvédelmi matricával és az új forgalmi engedéllyel kapcsolatos költségekre.

A taxiengedély leadásával még nem szűnt meg a vállalkozásunk, azt a vállalkozói igazolvány visszadásával tudjuk kezdeményezni. A

vállalkozói igazolványt abban az okmányirodában tudjuk visszaadni, ahol azt kiadták számunkra. A leadásról hivatalos igazolást kapunk, ezt meg kell őrizni az adóügyi elvülési határidő végéig. Fontos, hogy az egyéni vállalkozó egészen addig köteles járulékait fizetni – függetlenül attól, hogy tevékenységét végzi-e, vagy nem –, ameddig vállalkozói igazolvánnyal rendelkezik. (Egyedül a munkaviszony melletti vállalkozó vállalkozása „nem kér enni”, ha nincs jövedelme).

Adóügyi szempontból az APEH közleménye ad útbaigazítást:

Milyen nyomtatványokat, bevételeket kell benyújtania az egyéni vállalkozónak tevékenysége megszüntetésekor?

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény (Art.) 33. § (3) bekezdésének e) pontja értelmében a személyi jövedelemadóról szóló törvény szerint egyéni vállalkozónak minősülő magánszemélynek – amennyiben e tevékenységét megszünteti – soron kívüli bevételeket kell benyújtania valamennyi adójáról – kivéve a magánsze-

mélyt saját személyében terhelő azon adókat, amelyekről éves adóbevallást köteles benyújtani – a bevallással még le nem fedett időszakról. A soron kívüli adóbevallást mind az éves elszámolású adókról, mind pedig azokról az adókról, amelyeknél az adómegállapítási időszak egy hónap vagy egy negyedév, a soron kívüli bevételek kötelezettséget kiváltó eseményt követő 30 napon belül kell benyújtani.

Az alább felsorolt bevételeket kell a megszüntést követően soron kívül beadni:

0958-as számú bevallás a kiegészítő tevékenységet folytatónak nem minősülő egyéni vállalkozó járuléka, tagdíj és egészségügyi hozzájárulás kötelezettségeiről, valamint a biztosított mezőgazdasági östermelő járuléka és tagdíj kötelezettségeiről;

0901-es számú bevallás az egyes adókötelezettségeiről az államháztartással szemben havi, évközi (negyedéves), valamint az éves bevallás benyújtására kötelezett adózók részére;

0965-ös számú áfa-bevallás az

általános forgalmi adó kötelezettségének, illetve jogosultságának összegéről (amennyiben az egyéni vállalkozó az általános forgalmi adó alanya volt);

0908-as számú havi bevallás a kifizetésekkel, juttatásokkal összefüggő adóról, járulékokról és egyéb adatokról (amennyiben az egyéni vállalkozó alkalmazottat foglalkoztatott).

A vállalkozói igazolvány visszadásával megszűnik az egyéni vállalkozó biztosítási jogviszonya, ezért a 09T1041-es számú változásbejelentő nyomtatványon tud kijelentkezni. Az adóügyek elektroniki intézésére adott állandó meghatalmazást, megbízást a 09T182-es adatlapon lehet visszavonni.

www.apfh.hu

Szükségesnek tartom még megjegyezni, hogy a főváros területén működő vállalkozók vállalkozásuk megszüntetése esetén soron kívül iparüzési adó bevallást kötelesek tenni, továbbá egy adatmódosító lapon vállalkozásuk befejezését a fővárosnál is jelezniük kell.

Diplomás adótanácsadónál nyugdíjpénztári belépés ügyintézés.
Jelige: Ratkó gyerekek.
Telefon: 06-20-663-8243

Mi a különbség a jó ügyvéd és a sztárügyvéd között?

– A jó ügyvéd ismeri a törvényt. A sztárügyvéd ismeri a bírót.

A biológiai labor vezetője mondja a vendégének:

– Mostanában a kísérleti patkányokról áttértünk az ügyvédekre.

– Miért? – csodálkozik a vendég.

– Először is: sokkal több van belőlük. Másodszor: a laboránsok nem

kötődnek hozzájuk érzelmileg. Harmadszor: van egy csomó dolog, amit a patkányok nem hajlandók megtenni.

Egy ügyvéd meghal, és Szent Péter elé kerül. Kérdezi tőle: – Miért lett ilyen fiatalon meghalnom?

– Fiatalon? – csodálkozik Szent Péter. – Hiszen az ügyfeleidnek felszámolt munkaórák szerint már legalább 168 éves vagy!

Főtaxi Old Boys – Békásmegyer 1-2 (1-2)



Büntetőrúgásból vezet a FŐTAXI!



Eligazítás a szünetben



Csapatkapitányok és a játékvezető



Lendületben a „kockások”!



Vert helyzetben a Békásmegyer!

Budapest, XIV. kerület, Kerin-
gő utca 1. 40 néző

Játékvezető: Kovács Imre

Főtaxi: Lakatos, Kovács,
Orosházi, Pfeiffer, Erdős, Dö-
me, Antal, Szántó, Altner, Ko-
vács, Kiss. Cserék: Sípos,
Kapronczai, Szabó, Schuck.

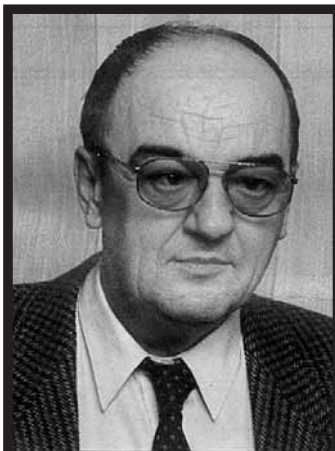
Békásmegyer: Erdővégi,
Nyitrai, Soós, Imely, Kormos,
Nazsinka, Lukovics, Skrabaut,
Szakáll, Litkey, Kostyál. Cse-
rék: Kőszeghy, Burján, Szűcs,
Lipcsei.

Ebben a sportban a játék a lé-
nyeg, nem az eredmény. A sok
szöveg helyett jöjjenek a ké-
pek: mozgás, sport, egészség,
ez a legfontosabb szempont.

Juhász Péter



A FŐTAXI OLD BOYS csapata



Schimcsig Miklós
igazgatóhelyettes
Magyar Kereskedelmi
és Iparkamara

A Magyar Taxis Szövetség elnöksége megrendülten vette tudomásul, hogy elhunyt Schimcsig Miklós, aki 1997-től a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara (MKIK) közlekedési igazgatójaként tevékenykedett.

Schimcsig Miklós a Petőfi Sándor Gimnáziumban érettségizett, majd autó-motorszerelőnek tanult. 1968-ban a Közlekedési és Műszaki Főiskolán közlekedési üzemtechnika képzését szerzett.

Schimcsig Miklós 1943. 12. 11.–2009. 04. 29.

Első munkahelyén, a Hungarocamion Nemzetközi Autóközlekedési Vállalatnál forgalmi munkakörbe került. Feladata volt a nemzetközi járatok indítása, érkeztetése, a vezénylés, sőt a devizaügyintézés is. Friss diplomásként került a Volán TEFU Vállalathoz, ahol csaknem húsz évig dolgozott. Kereskedelmi osztályvezetőként vett részt a vállalat ár- és díjszabás-politikájának alakításában. Itt szerzett gyakorlatot a gazdasági elemzések készítésében, a kereskedelmi és üzletpolitika kialakításában. A kiterjedt ügyfélkör, a nagyszámú szerződéskötés pedig jó kapcsolatteremtési képességet igényelt. 1986-ban GMK alapításával, 1987-ben pedig az Autótransz Kiszervezetet létrehozásával próbált meg alkalmazkodni a kihívásokhoz, és a legnagyobb áru fuvarozó cégtől megválva, az állami szektoron kívül kamatoztatni tudását. 1991-ben egyéni vállalkozóként autóbusszos különjáratú személyszállítással és idegenforgalmi tevékenységgel fog-

lalkozott. A közösség azonban többet jelentett számára: 1994–1997 között a VOLÁN Egyesülés áru fuvarozási és szállítványozási managereként már a stratégiakialakítás és érdekképviselői sajátosságait is meg kellett ismernie. Innen került a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarához, ahol – nyugdíjazását követően is – haláláig dolgozott. Hobbijaként elsőként a családot, aztán a barkácsolást, a kertészkedést, túrázást említette. Tevékenységéről több elismerésben részesült.

A taxisok közül, elsősorban azok ismerhették, akik a szakmai érdekképviselői-érdekegyeztetési munkában tevékenykedtek. Emlékezzünk csak arra, hogy a kötelező kamarai tagság idején sokan szorgalmazták, hogy a taxis szolgáltató „gazdája” a kamara legyen. 1998-ban abban bízunk, hogy a kamara és a szakmai érdekképviselők összefogása révén sikerül a jogalkotóktól olyan szabályozást igényelni, amely a taxis szakma helyzetét jelentősen javítja. Az

eltelt egy évtized alatt sokak kedvét szegte a szélmalomharc, de Schimcsig Miklós munkájára, támogatására, bölcs javaslataira mindig számíthattunk. Szakmai élettapasztalata alapján hitelesen tudott érvelni, hiszen kipróbálta az állami és a magánszféra több működési formáját, miként a személyszállítás és az áru fuvarozás egyes területeit. Rendszeres résztvevője volt a taxis szakmai rendezvényeknek. Közvetlen, jó humorú emberként tartottuk számon.

Munkája, személyisége hiányozni fog a taxis érdekképviselői tevékenységből. Emlékét kegyelettel megőrizzük. Nyugodjék békében!

Magyar Taxis Szövetség nevében:

dr. Horváth György
Emlékét megőrzi a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás osztályába tömörült közlekedéssel foglalkozó szakmai kollégiumok is.
Miklós, nyugodj békében!

BKIK VI-os osztály

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A hosszú távon kényeszerű lassú haladás stresszt kiváltó ok is lehet, ennek tartós fennállása rossz hatással lehet a gépkocsivezetőre.

2. Helyes a „B” válasz. Ez év május elsejétől a sebességtűlépéseknek nem a százalékos, hanem a km/h-ban megadott mértéktől függ, hogy milyen összegű bírságra számíthat a gépkocsivezető.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla hatálya alatt a taxi akkor várakozhat, ha a taxis a gépkocsinál marad, és áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.

4. Helyes a „B” válasz. Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával együtt helyezték el, a sebességkorlátozás a helység teljes területére terjed ki.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Gyalogosok”.

6. Helyes a „B” válasz. A táblát elhagyva akkor sem haladhatunk 40 km/h sebességnél gyorsabban, ha biztosak vagyunk abban,

hogy a vasúti átjáróban vonattal nem találkozunk.

7. Helyes a „B” válasz. Lakott területen kívül csak azoknak a járműveknek kell a kapaszkodósávon haladniuk, amelyek 70 km/h sebességnél lassabban haladnak.

8. Helyes a „B” válasz. Ha főútvonalon haladva taxiján a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztető műszaki hibát észlel, akkor fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton a legközelebbi olyan helyig haladhat, ahol a hiba elhárítható.

9. Helyes a „C” válasz. Az előírtnál nagyobb levegőnyomás esetén a gumiabroncsok kisebb felületen fekszenek fel a talajon, tapadásuk rosszabb lesz, megnő a fékút, a futófelületük körben középen jobban kopik, érzékenyebbé válnak az útésekre.

10. Helyes a „B” válasz. Az előírtnál kisebb levegőnyomás esetén az abroncs igénybevétele igen nagy. Az állandó deformáció, hajlítgatás következtében az abroncsok felmelegednek, a fogyasztás növekszik.

11. Helyes az „A” válasz. A sárga színű tárgyakat – egyéb feltételek változatlansága esetén – közelebb levőnek látjuk, mint a kék színűeket. A sárga ruhát viselő hölgy kövőbbnek, a kékbe öltözött viszont karcsúbbnak tűnik.

12. Helyes a „B” válasz. A gépkocsi vezetőjének a megállási szándékát, illetve a jármű megállítását irányjelzővel kell jeleznie.

13. Helyes az „A” válasz. Mindenki köteles a tőle elvárható módon segítséget adni a balesetet szenvedett embertársának.

14. Helyes a „C” válasz. A gépkocsi első üléséhez a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban –, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel vagy a légszék működésbe lépését előzetesen megakadályozták.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton mondok köszönetet mindazoknak, akik szeretett férjemet, Nagy-István Ferencet elkísérték utolsó útjára, és mély fájdalomunkban osztoztak.

Nagy-István Ferencné és családja