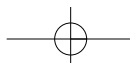


XXV. évf. 10. sz.

2015.

Október



TARTALOM

Megy a bolt!	4.
Intelligens taxik a tokiói olimpián	4.
A kiöltő, a végrehajtó és az elszenvető	5.
Több mint kétezer fuvarozó tiltakozott	5.
Eldobott címek	6.
Nyugdíj: megvásárolható-e a szolgálati idő?	6.
Taxisok kontra közlekedésszervezők	7.
Szörös-kupa 2015	10.
Beszéljünk az áfáról őszintén	13.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	15.
10 éve történt, 20 éve történt	19.
Toronyházi gondolatok	20.
A legújabb kombináció	21.
Rókus-droszt	21.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Londoni útinapló (1. rész): A taxizásról	24.
Tisztelt Kollégák!	27.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	29.
Új, kedvező ajánlatok, taxisoknak – Citroën és Peugeot típusokra	34.
Jobban hoz a konyhára az embercsempészet	36.
Pilla jelenti 25. rész – Grenoble és Valence	37.
Egy szegény kis fogyasztó panasza	41.
A repülőtéri behajtásról	42.
Országos taxis kispályás labdarúgó torna	44.
Újabb indokolatlan támadás	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Berkó Károly

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

IŠŠN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben

és a BTI-ben

A kiadó a lapban megjelenő hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

1200 autóval tiltakoztak az Uber ellen

Taxis demonstráció
Brüsszelben és Pozsonyban

Taxisok bénították meg szeptember közepén Brüsszelt, a nemzetközi demonstráció keretében a fuvarosok azt kívánják elérni, hogy az EU alkosson szabályozást az Uber működéséről. Úgy tűnik, erre még jó ideig várniuk kell a demonstráló vállalkozóknak. Ugyanakkor Pozsonyban is nemtetszésüknek adtak hangot a helyi fuvarozók.

Francia, spanyol, német és portugál taxisok is részt vettek azon a demonstráción, amely szeptember 14-én megbénította a belga fővárost. A beszámoló szerint 1200 fuvarozó az Uber terjedése miatt vette blokádn alá a brüsszeli utakat. Mind a közösségi szolgáltatással kapcsolatos foglalkoztatási, adózási és biztonsági problémái miatt tiltakoznak, ugyanakkor tartanak attól, hogy a jelenleg a személyszállítást biztosító szolgáltatás a jövőben kiterjedhet az áruszállításra is. A tiltakozás helyszíne sem véletlen, hiszen az Uberrel nemcsak a helyi hatóságok nem tudnak mit kezdeni, de az Európai Bizottság is kéri a szabályozás megalkotását.

Az egyértelmű, hogy a bizottság nem a tiltás oldalán áll. Elzbieta Bienkowska, a mostani testület belső piaci ügyekkel foglalkozó tagja május végén arról beszélt, hogy nem kívánnak „szélmalomharcot folytatni” a közösségi szolgáltatások ellen, hiszen „ezek létezni fognak akkor is, ha természetellenes akadályokat emelnek a tagállamok”. Azt is megerősítette, hogy a korábbi szabályozások foltozgatása helyett új rendelkezések megalkotását tervezi a közösségi gazdaság esetében, ám ez nem tűnik túl közelinek, miközben a tagállamok többnyire a korlátozásig jutottak el, a bizottság pedig az ezzel kapcsolatos panaszokat vizsgálta.

Az Uber és a hasonló modell alapján működő szolgáltatások vizsgálata időközben elkezdődött, igaz, ez leginkább arra terjed ki, miképpen is kellene szabályozni őket. Irányadó lehet majd az Európai Unió Bíróságának több folyamatban levő ügyében hozandó döntése is. Maga az Uber több ország ellen panaszt emelt, egy barcelonai bíróság beadványa alapján pedig a luxemburgi testület arról hivatott dönteni, hogy az Uber szállítást végző társaság vagy digitális platform.

A taxisok – és a legtöbb tagállami bíróság – az előbbit látják benne, míg a kaliforniai cég azzal érvel, ők semmi mást

nem tesznek, mint hogy egy telefonos applikáción keresztül összekötik az utasokat azokkal, akik elviszik őket. A szolgáltatókat és a felhasználókat közvetlenül összekötő közösségi gazdaság becslések szerint 10 milliárd eurós piaccá nőtte ki magát az Európai Unióban, és minden bizonnyal erőteljes növekedés előtt áll a következő években is.

A 2009-ben alapított Uber 2012–2013-ban kezdte meg nemzetközi terjeszkedését, de ma a világ 60 orszá-

Havi aforizma

Az örültség nem más, mint ugyanazt tenni újra és újra, majd várni, hogy az eredmény más legyen.
Einstein

gában van jelen, az EU területén 45 városban érhető el. A szolgáltatás lényege, hogy a rendszeréhez csatlakozó autósok és leendő utasok okostelefonra letölthető alkalmazáson keresztül, közvetlenül találhatnak egymásra, és a viteldíjat is a rendszeren keresztül rendezik. A szolgáltatás jogi helyzete országok szerint változó. Magyarországon például a taxisokra vonatkozó rendelet az irányadó. Vitatott a sofőrök helyzete is: míg a belga kormány egy friss elemzése arra utal, hogy jelentős többsé-

ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

0.-Ft

kezdőbefizetéssel, vagy

110.000.-Ft

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve, hitelesítve, üzembiztosan elvihető!

„Néma” – alaplíjban foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel./Fax:+36 1 240 9479

E-mail: szalai@ecometer.comWeblap: www.ecometer.com

gük önfoglalkoztató vállalkozó, több amerikai bíróság is úgy ítélte, a szolgáltatás jellegéből fakadóan munkavállalókról van szó, vagyis az adót nem a gépkocsivezetőknek kell fizetnie a rendszeren keresztül kapott díj után, hanem az Ubernek.

Brüsszel mellett – szeptember végén – mintegy száz taxis tüntetett Pozsonyban, lassú menetben átvonulva a belvárosban az Uber alternatív személyszállító működése ellen és több más régebbi követelésük elérésének, köztük a fix fuvardíj bevezetésének az érdekében.

A Pozsonyi Taxisok Uniója (UTB) nevű érdekvédelmi szervezet által jegyzett mozgalom részvevői Pozsony Ligetfalu városrészéből indulva vonultak a városközpontba. A mintegy két órán át tartó mozgalom idején késésekkel közlekedett a tömegközlekedés, a taxis tüntetés lelassította a gépkocsiforgalmat is, de nem bántotta meg azt.

A taxismenet szervezői még a menet elindulása előtt, ligetfalui gyülekezőhelyükön ismertették négy főbb követelésüket az újságírókkal. Ezeket – vezetőjüknek, Ondrej Wenzlnek, az ÚTB elnökének elmondása szerint – a legfőbb közjogi méltóságoknak, valamint a főügyésznek is eljuttatták.

A tiltakozásban résztvevő taxisok elsődlegesen a Pozsonyban ez év augusztusától hozzáférhető Uber szolgáltatás törvényességének felülvizsgálatát, illetve az alternatív személyszállító szolgáltatás betiltását követelik. Mindezt azzal indokolják, hogy az Uber nem teljesíti a vonatkozó szlovák szabályozásban megállapítottakat, amivel törvényt sért, illetve diszkriminálja a hagyományos taxiscégeket, ugyanakkor ösztönzi a feketegazdaságot.

„Ezek a sofőrök tulajdonképpen veszélyeztetik utasaikat, és meglopják a taxisoikat meg az államot” – mondta követeléseik ismertetése során Ondrej Wenzl.

Második jelentős követelésük egy olyan törvénymódosítás, amely lehetővé tenné, hogy az egyes városok önkormányzatai a helyi jellegzetességeket figyelembe véve fix fuvardíjat, azaz egységes kilométer-tarifát vezessenek be a taxisok számára. A taxisok továbbá azt kívánják, hogy az engedéllyel nem rendelkező feketézők kiszűrése érdekében az állami szervek szigorítsák meg az általuk végzett ellenőrzéseket, valamint azt is, hogy töröljék el a taxis minősítési vizsga megújításakor fizetendő illetéket.

A békés körülmények mellett és jelentősebb fennakadások nélkül zajlott mozgalom szervezői már a taxismenet elindulása előtt megerősítették: a mostani tüntetésük csak az első figyelmeztetés volt, amennyiben céljaikat nem sikerül elérniük, további, a mostaninál erőteljesebb nyomásgyakorló akciókat szerveznek – adta hírül a nemzeti hírgyűjtő.

k.z.t.

Megy a bolt!

Legutóbb beszámoltam arról a bosszantó tényről, hogy hónapok óta egy „taxi” áll a VII. kerületi Damjanich utcai taxiállomás „első” helyén. Most örömmel jelenthetem, neki megy a bolt. Már „kocsit” cserélt...

Tóth Tibor



Idős sofőröknél biztonságosabb az új technológia

Intelligens taxik a tokiói olimpián

Szeptembertől emberek tucatjai utazhatnak vezető nélküli taxikkal a helyi üzletekbe, Japánban. Ha a kísérlet sikeresnek bizonyul, a technológiának a 2020-as tokiói olimpián is hasznát vehetik. A közlekedésbiztonsági szakemberek szerint, az idősebb sofőrök számos balesetet idéznek elő a szigetvilág útjain, míg ez az új technológiával kiküszöbölhető lenne.

Márciustól Fudzsiszavából, a Tokió közelében fekvő tengerparti városból körülbelül ötven lakost visznek majd önműködő autók-

kal otthonuktól szupermarketekbe, egy nagyjából három kilométeres úton – írja a [The Guardian](#). Bár a japán fejlesztők biz-



A kiötlő, a végrehajtó és az elszenvedő

Miért nem egyértelmű a szabályozás?

Kétségbeesett telefonhívás érkezett szerkesztőségünkbe egyik keleti megyéből, évek óta hűséges olvasónktól. Taxiautóját 2015. október másodikán műszaki vizsgáztatta, és megbontásos igazolást kértek rajta számon. De hiszen azt ma már nem kell! – mondta. Az új előírások [176/2015. (VII.7.) Korm. rend.] nem tartalmaznak ilyen szabályt. A vizsgabázis vezetője azonban kötötte az ebet a karóhoz – a telefonban hallottam, hogy a háttérben azt mondja: a rendelet nem tartalmazza, hogy eltörölték!

Pedig bizony a kormányrendelet hatálybalépése, 2015. augusztus 7-től, már nem kell az öt évnél idősebb autókön megbontásos vizsgálatot végezni. Egyébként a jogszabályok a legkritikább esetben tartalmazzák tételesen azt, hogy valami már nem kell...

A fenti ügy megnyugtatóan lezárult: jelzésünk nyomán az Országos Taxis Szövetség elnöke felvette a kapcsolatot a nemzeti közlekedési hatóság illetékes vezetőjével, aki egy telefonhívással azonnal tisztázta a helyi vezetővel a kérdést – kollegánk levizsgáztathatta autóját megbontásos vizsgálat nélkül.



nak a technológia sikerében, médiaértesülések szerint az út során kísérők ülnek majd a vezetőülésben arra az esetre, ha emberi beavatkozásra lenne szükség. Ha a tesztelés sikeresnek bizonyul, a taxikat a 2020-as tokiói olimpiára érkező nézők szállítására alkalmazhatják, és hasznosnak bizonyulhatnak olyan vidéki közösségekben is, ahol csak alig vagy egyáltalán nem érhető el tömegközlekedési járművek.

Japánban – mint a világ egyik leggyorsabban öregedő társadalmában – úgy vélik, hogy hasznos lenne bevezetni a vezető nélküli autókat, figyelembe véve, hogy nő az idősebb sofőrök által okozott balesetek száma. A közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek szerint nagyságrenddel kevesebb közúti baleset történne, ha az új technológia teret nyerne a szépkorúak körében.

Kota

Ennek kapcsán felvetődtek azonban a rendelettel, illetve annak értelmezésével további kérdések. Főként ami a bevezetési határidőket illeti. Itt van például a 9 személyes mikrobuszok ügye, amelyek ez idáig teljesen szabályosan közlekedhettek taxiként. Ha Budapesten nem is volt nagyon jellemző ez a kapacitás, vidéken több helyen egész társaságok alakultak rá, állandó szerződött fuvarokkal. A közelmúltban született kormányrendelet azonban a hétszemélyesnél nagyobb személygépkocsit nem engedélyezi taxiként használni – az értelmező rendelkezések vonatkozó pontja a következőképpen szól: „7. személytaxi-szolgáltatás: a viteldíjijelző készülékkel ellátott, a személygépkocsi vezetőjén kívül **legalább négy és legfeljebb hat utas** utazására alkalmas személygépkocsival ellenérték fejében végzett közúti személyszállítás;”.

Ez eddig egyértelmű, nézzük meg azonban, hogy e korlátozást mikortól kell alkalmazni. A záró rendelkezések első része a hatálybalépés: „25. § Ez a rendelet a kihirdetését követő 31. napon lép hatályba.” Tehát augusztus 8-án – jelenthetjük ki, miután az a július 7-i megjelenést követő 31. nap. Igen ám, de rögtön jön a következő paragrafus az Átmeneti rendelkezések címmel:

26. § (1) Az e rendelet hatálybalépése előtt a **89/1988. (XII. 20.) MT rendelet alapján kiadott taxiengedéllyel és személygépkocsi személyszállító enge-**

déllyel az engedélyben meghatározott időbeli hatály lejártáig, de legfeljebb 2017. december 31. napjáig – az azokban előírt feltételek megtartásával – folytatható személyszállító szolgáltatás.

Na most már csak egy probléma van: a jelenlegi, még a 89/1988. rendelet alapján kiadott taxiengedélyekben nincsen lejáratási hatály. Dátumként egyedül a kiállítás dátuma szerepel rajta, a lejáraté nem. Akkor most döntsük el, melyik határidő érvényes a hétszemélyesnél nagyobb taxikra:

- A hatálybalépés napja, vagyis augusztus 7.
- A 2017. december 31-i dátum.
- Esetleg a szóban forgó gépkocsi műszaki vizsgájának lejáratási dátuma.

A kormányrendelet további új előírásokat is tartalmaz, ilyen például a működőképes utasoldali légszák, a hét-, illetve tízéves életkor, az ABS és a környezetvédelmi előírások. Ezek hatálybalépését szintén nem renanzi megnyugtató módon a rendelet, ezért annak végrehajtói, vagyis a közlekedési hatóság munkatársai azt saját értelmezésük szerint használják. Igencsak jó lenne, hogy végre egyeztetne egymással a rendeletek kiötlője, és az azt gyakorlatban alkalmazó végrehajtója. Jelenleg ugyanis ennek az egésznek az elszenvedője, a vállalkozó az, akin lecsapódik a nem egyértelmű rendelkezésekből eredő kapkodó és esetleges eljárás.

Taxisblokádt bénította meg Varsó közlekedését

Több mint kétezer fuvarozó tiltakozott

Komoly közlekedési zavarokat okozott szeptember 24-én Varsóban mintegy kétezer taxis tiltakozása. A résztvevők a lengyel törvényhozók hatékony fellépését követelték a törvényt elkerülő fuvarozók ellen.

A hajnali óráktól tartó, kora délután befejeződött tiltakozás során a szervezők becslése szerint mintegy kétezer taxis Varsó öt külvárosi helyszínéről a belváros felé vonult lassított tempóban, megbénítva a legforgalmasabb fővárosi útvonalak közlekedését.

A taxisok a lengyel közszolgálati televízió értesülései szerint az ellen tiltakoztak, hogy a lengyel kormány nem tesz intézkedéseket több olyan fuvarozó céghálózat ellen, melyek – a törvényt megkerülve – testőri tevékenység címe alatt nyújtanak személyszállítási szolgáltatásokat, s ezt a szabályosan működő taxisoknál alacsonyabb áron teszik.

Amint a lengyel gazdasági hírportál közli, a tiltakozás szervezői már korábban kidolgozták a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényt módosító javaslatot, ami szerintük lehetővé tenné a fekete piacon végzett fuvarozások hatékonyabb ellenőrzését és az eddiginél szigorúbb büntetését. A taxisok azt szerették volna elérni, hogy a szejm még az október 25-én esedékes parlamenti választások előtt foglalkozzon az indítványukkal.

A tiltakozó taxisok tervei szerint a szeptember 24-i tiltakozás a lengyel szejm székhelye előtt ért volna véget, az előre bejelentett gyülekezést azonban a parlamenti alsóház környékén a rendőrség útelzárásokkal megakadályozta – közölte a nemzeti hírügynökség.

Cash

Eldobott címek

Örülünk. Végre lehet dolgozni, egyre több címet dob a rendszer, az utcán reménybeli kuncsaftok integetnek(!), hovatovább már a taxiállomáson is az utas fog várakozni, nem a taxis. A tarifa is egyre realisabb, főleg, mióta az üzemanyagárak egy olcsóbb szinten látszanak stabilizálódni. Minden jó – mondhatjuk, mert kevesebb munkával és költséggel keresünk ugyanannyi pénzt, vagy ugyanannyi munkával nagyobb bevételre teszünk szert. Néhány hónappal ezelőtt e hasábról jelent meg egy értekezés „taxis típusok” címmel. Az abban foglaltak – legalábbis egy részük – ma aktuálisabb, mint valaha. Miről is van szó?

Minden vállalkozónak és alkalmazottnak megvan a maga sajátos munkarendje, munkatempója. Nemcsak éjszakásokról és nappalosokról beszélünk, a kép enél sokkal árnyaltabb. Nézzünk néhány példát (anélkül, hogy bárkit is megsérteni kívánnék, a jelenségről van szó, nem személyekről):

- Van a „hivatalnok” taxis. Munkaideje hétköznaponként 8–16-ig tart, ebben az időben dolgozik, akármennyi bevétel is szerez közben. A hétvégén és ünnepnapokon nem megy ki, az az idő a családé.

telt is szerez közben. A hétvégén és ünnepnapokon nem megy ki, az az idő a családé.

- Egy bizonyos réteg a „fix bevétel” taxis. Ő előírt magának egy elvárt napi bevételt, amelynek jövedelemtartalmából kényelmesen megéli, ezt minden körülmények között megcsinálja, de nem lépi túl. Ha jól megy a bolt, hamarabb hazamegy, ha gyengébben, akkor behúzó.
- „Célorientált” taxis. Van egy vágya, egy célja, arra szeretné előteremteni a pénzt. Az átlagosnál többet van kinn, ám leginkább abban az időszakban, amikor több fuvarra van esély. A holtidőket nem szereti, akkor pihenőidejét tölti.
- „Csúcsidő” taxis. Kizárólag akkor van kinn az utcán, amikor rengeteg a megrendelés, vagy akár az integető utas. Van, hogy csak három vagy négy napot dolgozik egy héten, de akkor 12–14 órát, előnyben részesítve a hétvégi délutánokat és estéket.

Folytathatnánk a típusok felsorolását, de jelenlegi értekezésünknek nem ez a

fő témája. Foglalkozunk azzal, ami manapság egyre nehezebb teszi a taxitársaságok, fuvarközvetítők munkáját. A nem teljesített megrendelésekről, közkeletű nevén az eldobott címekről van szó.

Az utasok között ugyanis – legalábbis ami utazási szándékukat illeti – nincsenek „típusok”. Ők egy dolgot szeretnének: taxit. Lehetőleg rögtön. Továbbá nem csak hétköznap délután, hanem a hét minden napján, a nap bármelyik órájában. Ők a megrendelők, akiknek csak igaza lehet, hiszen pénzt adnak nekünk. Akiknek viszont alkalmazkodni kell ezekhez az igényekhez, azok mi vagyunk: a szolgáltatók, vagyis a taxisok.

Egynemely fuvarközvetítő nyilvánossá teszi az általa felvett és kiadott fuvarok számát, beleértve a nem teljesített, „eldobott” címeket is. Ezeket a megrendeléseket úgy kell érteni, hogy hosszás keresgélés után sem akadt taxis, aki elvitte volna, sem a rendelést felvevő csapatnál, sem a fuvarok átvételére szerződött más társaságnál. Tehát vissza kell hívni az utast, aki esetleg 15-20 perce várakozik, és sajnálattal közölni vele, hogy nem tudunk taxit küldeni. Az eldobott címek áranya időnként már meghaladja az össz fuvaszám tíz százalékát, ami sokezer megrendelést takar!

És itt még nincs vége a taxitársaság „kínjainak”. Van ugyanis egy másik statisztika, ami a beérkezett, de fel nem vett hívásokat rögzíti. Vagyis amikor cseng a telefon hosszú percekig, de a diszpécser nem veszi fel. Ezeknek a meghiusult hívásoknak a száma akár nagyságrenddel nagyobb a lemondott fuvaroknál!

A jelenlegi helyzet okai szerteágazóak. Egyrészt a kétezres évek elejéhez képest jóval kevesebben vagyunk. Létszámkorlátozást kértünk éveik, végül a fővárostól megkaptuk, ha áttételesen is: megnehezítették és megdrágították a taxis vállalkozóvá válást. Ma már nem elég egy szabadjelzőt biggyeszteni egy 10-15 éves kocsihoz, hanem egy fiatalabbat kell beállítani, és azt „sárgítani” – hogy csak egy dolgot említsek. A fővárosi taxirendelet hatálybalépése, vagyis 2013 szeptember óta közel 1500 taxiautóval kevesebb rója a budapesti utcákat. A magasabb viteldíj okozta sokkot is kiheverte már az utazóközönség (ne felejtsük, a korábbi szuperkedvezményes-törzsutas-szerződéses tarifákhoz képest több mint 100 forint volt akkor a kilométerenkénti drágulás), fuvarszám-visszaesés nem tapasztalható, sőt egyes becslések szerint még egy kicsit nőtt is az igény. Mindez a jóval kevesebb taxira oszlik el.

A nyolcvanas évek elején volt már hasonló helyzet. Volt, hogy utasok tömegei álltak a droszton, a „fák is integettek”, a taxiscsapatok központjaiban folyamatosan csörgtek a telefonok – mégsem volt ennyi lemondott fuvar. Vajon miért?

Nyugdíj: megvásárolható-e a szolgálati idő?

Az öregségi nyugdíjhoz hiányzó, legfeljebb 5 év – egyösszegű – megvásárlására kizárólag abban az esetben nyílik lehetőség, amennyiben a rá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt betöltött személy nem áll biztosításra kötelező jogviszonyban (tehát sem alkalmazotti, sem vállalkozói jogviszonyban), és a nyugdíjkorhatár betöltését követően a nyugdíj megállapításának egyedül az tény az akadálya, hogy az öregségi teljes nyugdíjhoz szükséges minimálisan 20 évből legfeljebb 5 éve hiányzik (Tbj. 34. § (5) bekezdés b) pontja). A nők kedvezményes nyugdíjazására való jogosultság (40 év szolgálati idő) megszerzése tekintetében a fent említett egyösszegű szolgálati idő megvásárlása nem alkalmazható.

Ha a jogosult még nem érte el a rá irányadó nyugdíjkorhatárt, szintén megállapodást köthet nyugdíjra jogosító szolgálati idő és nyugdíj alapjául szolgáló jövedelem szerzése céljából, azonban ezen megállapodás alapján a járulékfizetési kötelezettség **havonta áll fenn**, azaz **szolgálati időt előre nem válthat meg** (Tbj. 34. § (1) bekezdés).

A nyugdíjra jogosító szolgálati idő és a nyugdíj alapjául szolgáló jövedelem szerzésére kötött megállapodás (a Tbj. 34. § (1) bekezdése) alapján fizetett 34 százalékos nyugdíjjárulék nem jogosít egészségügyi szolgáltatás igénybevételére. Arra külön szerződést kell kötni egészségügyi szolgáltatási járulék fizetése céljából. Ennek összege jelenleg (2015-ben) havi 6930 Ft, és teljes körű természetbeni ellátásra jogosít, de táppénzre nem.

Az asszonynak már elege van belőle, hogy a férje majdnem minden este részegen táromlyog haza, gondolta megleckézteti. Beöltözik ördögnek és elbújik a házuk előtt egy fa mögé. Szédeleg hazafele a férj, mire egyszer-

csak előugrik a fa mögül egy alak szarvakkal, hosszú farkkal, kezében vasvillával.

– Hát te ki vagy? – kérdezi meglepetten a férfi.

– Én vagyok az ördög!

– Jó hogy végre meg-

ismertelek, a húgodat vettem feleségül...

A tanár panaszkodik az igazgatónak:

– Tegnap hazaküldtem egy gyereket, mert piszkosan jött az iskolába. Erre ma az egész osztály piszkosan jött!

A válasz egyértelmű: akkor voltunk fiatalok és lelkesek, céljaink voltak, amik pénzbe kerültek, abban az időben alapítottunk családot, építettük fel jövőnket, és nem mellesleg, óvtuk taxitársaságunk presztizsét. Igyekeztünk minden címet elvinni, hogy holnap is minket hívjanak. Elképesztő távolságokról gurultunk rá a címekre (jó, tudom, olcsóbb volt a benzin, és jóval kisebb a városi forgalom), mert egyetlen megrendelőt sem kívántunk elveszíteni.

Ezek az idők 30-35 évvel ezelőtt voltak, és azt hiszem, ez rögtön magyarázza is a mai helyzetet: megöregedtünk. Elkényelmesedtünk, elpuhultunk, már nem kell annyira hajtani, már kifizettük a jelzáloghitelünket, felépítettük a házat és szárnyra bocsátottuk a gyerekeket. Ma már szívesebben unokázunk, mint éjszakázunk. Ma már jobban szeretjük esténként a tévé előtt iszogatni jól megérdemelt sörünket, mint a kollégákkal trécselni a droszton, vagy a CB-rádión, az újabb megren-

deléseket várva. Vállalkozásunk adminisztrációját könyvelőre bíztuk, az ügyintézés és a vizsgáztatást a helyi „csókosok” intézik, nekünk már csak tekergetni kell a volánt. Belekényelmesedtünk a munkába, dolgozók vagyunk. Taxisofőrök.

Az üzleti életnek vannak vastörvényei. Ezek közül az egyik a kereslet-kínálat törvénye. Ahol egy bizonyos szolgáltatásra nagy a kereslet, ott hamarosan megjelenik a kínálat is. Vagy úgy, hogy többen váltják ki a taxis vállalkozást, vagy egy nagybefektető kocsikat tesz a rendszerbe, és alkalmazottakat foglalkoztat. Ez utóbbinak már vannak jelei.

Előfordulhat aztán, hogy a különféle alternatív szolgáltatások erősödnek meg: a sofőrszolgálat, és a különféle gépkocsi-megosztó rendszerek. Felfuthat ebben a szegmensben a feketegazdaság is, az éjszakások ennek jól látható példáit tapasztalják napjainkban is. Még az is lehet, hogy a jelenleg taxiszigetelés igénybe

vevő utasok egy része is előnyben fogja részesíteni ezeket az alternatív fuvarozási lehetőségeket, főleg, ha árban is versenyképesek lesznek. Külföldön már vannak olyan nagyvállalatok, amelyek nem egy taxicéggel, hanem az Uberrel kötöttek szerződést. A legrosszabb opció pedig szakmánkra az lenne, ha a hiányt látva a jogszabályalkotó felpuhítaná a követelményeket, és ismét ezrével jelennének meg a piacon új szerencselovagok...

Jobb lenne ezt a helyzetet szakmán belül megoldani. Kicsit több munkával, kicsit több felelősségvállalással. Ma már a fuvarfelvétel és -kiadás számítógépesítésével pontosan lehet tudni, hogy mikor, mely területeken jelentkezik a szűk kapacitás. Találjuk meg ezeket a pontokat, oldjuk meg, hogy akkor és ott is legyen taxi, mert különben az utasok elpártolnak tőlünk. A bizalmat sokkal könnyebb megtartani, mint visszaszerezni...

-oli-

A taxiállomásokkal kapcsolatban

Taxisok kontra közlekedésszervezők

XXI. Kossuth Lajos utca

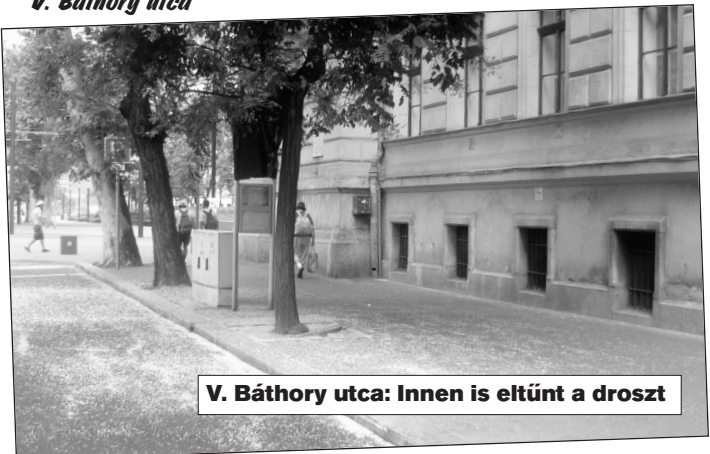
XXI. Kossuth Lajos u.: Eltűnt a taxiállomás



XII. Győri út: Sárban, mocsokban kell beülni a taxiba

Közútkézelői állásfoglalásunkat csak a zöldterület-kezelői szándék ismeretében tudjuk megadni.

V. Báthory utca



V. Báthory utca: Innen is eltűnt a droszt

• Útburkolatcsere történt Csepel főutcáján, azonban közben eltűnt egy taxiállomás. Kérjük vissza a taxiállomást.

• A taxiállomás helyreállításához szükséges diszpozíciós terv elkészítése folyamatban van, annak elkészülte után a taxiállomás helyreállításáról gondoskodunk. A megvalósításáig szíves türelmet kérünk.

XII. Győri út

• Évekkel ezelőtt már jeleztük, hogy az utasoknak sárban-mocsokban kell beülniük a taxikba a taxiállomáson. Ismételten kérjük, hogy aszfaltozzák le a taxiállomás melletti járdaszakaszt.

• Tekintettel arra, hogy az Alkotás utca–Győri út a „Kiemelt zöldterületekről” szóló Fővárosi Közgyűlés rendelet melléklete alapján kiemelt zöldterület és fasor, ezért a zöldterület leburkolását kérő levelet továbbítottuk Budapest Főváros illetékeséhez, hogy a zöldterület kezelői nyilatkozatukat, állásfoglalásukat a kérdéses ügyben megadják.

• Taxiállomást alakítottak ki az elmúlt időszakban a Kossuth tér közelében, most azonban váratlanul eltűnt a taxiállomás. Kérjük vissza a drosztot.

• A Vértanúk terén lévő ideiglenesen megszüntetett taxiállomás várhatóan szeptembertől a Nádor utca 36. szám előtt kerül kijelölésre a jelenlegi autóbusz-megállóban.

V. Petőfi Sándor utca



V. Petőfi Sándor utca: A szállodáé lett a taxiállomás

• Két férőhelyes taxiállomás volt a TAVERNA szálló előtt, azonban váratlanul a szállodáé lett a terület. Kérjük vissza ezt a taxiállomást is.

• Az utca 2008-ban történt felújítása óta ott nincs taxiállomás, új taxiállomás kijelölését nem tervezzük. Itt 10 méter hosszan kijelölt koncentrált rakodóhely található, ezt követően a szálláshelyre utaló piktogrammal ellátott tábla nem a várakozóhelyek kizárólagos használatára utal. Az csak tájékoztató jelleggel szerepel kint, a Mercure Budapest Hotelre, mint szálláslehetőség mutatója.

V. Deák Ferenc tér



V. Deák tér: Itt is pont a taxik voltak útban

• Turistabuszok megállója lett a legjobban pörgő Deák téri, Károly körüti taxiállomás. A droszt előtti BKV-buszok megállója mögött lehetne a turistabuszok megállója.

• A taxiállomást az Erzsébet téri útpálya javítási munkálatai miatt a Bajcsy-Zsilinszky út 3-5. szám előtt pótoltuk. A turistabuszok megállója nem jelölhető ki a Károly körüti buszmegálló mögött, mivel operatív metrópótlás esetén a pótló buszok is ezt a megállót használják.

XIII. Róbert Károly körút

• Korábban jeleztük, hogy fólia takarja a TAXIÁLLOMÁS jelzőtáblát és a taxiállomás mögötti TAXI reklámot. A jelzőtábláról le-

XIII. Róbert Károly crt.: Továbbra is fóliával takart a reklámtábla



szedték

a fóliát, azonban a reklámról nem. Kérjük azt is eltávolítani.

• A Budapesti Közlekedési Központ a taxiállomásokhoz tartozó forgalomtechnikai létesítményeket (jelzőtáblákat, burkolati jeleket kezeli. A „taxi váró” üzemeltetője a Mediacontact Közterület Kft.

III. kerület

• Megkaptuk a választ korábbi kérdéseinkre, megszűnt a taxiállomás a Vörösvári úti SZTK előtt és a Mátyás Király úton. De kérjük vissza a többi taxiállomást is a III. kerületben (Heltai Jenő tér, Csobánka tér, Pünkösdfürdő utca.)

• A Heltai Jenő téren, a Csobánka téren, a Pünkösdfürdő utcában hivatalosan megszüntetésre kerültek a taxiállomások. A KRESZ-táblák leszerelése már megtörtént, az oszlopok elbontása, és az útburkolati jelek megszüntetése folyamatban van, azok visszaállítása nem áll szándékunkban. A Szépvölgyi úton, a Kolosy térnél a korábbi taxiállomás is megszüntetésre került. Az ismeretlen személyek által immár több alkalommal engedély nélkül létesített tábla leszereléséről intézkedtünk.

Köszönjük a válaszokat.

Juhász Péter

GÉPJÁRMŰ BIZTOSÍTÁSOK KÖTÉSE, AZONNALI IGAZOLÁS VAGY KÖTVÉNYESÍTÉS

KÖTELEZŐ, CASCO, UTAS, LAKÁS,
VAGYON, FELELŐSSÉG BIZTOSÍTÁS
KÖTÉSE EGY HELYEN, több száz
TAXIS kolléga ajánlásával!!

Folyamatos kötvénykezelés, biztosítási
gondjaid leveszem a válladról, mindezt
INGYENES szolgáltatás keretében!

Igazolások lehívása, nemzetközi
zöldkártya nyomtatása, befizetések
nyomon követése, évfordulók követése,
váltások előkészítése, ajánlatokkal!

Bővebben: ILLÉS JÁNOS-nál
napközben: + 36 30 3923293
(lehetőleg hétköznap 8-20 között)

Ugyanitt baleseti helyszínelő
kivonuló szolgáltatás!!!

www.traffic-control.hu

www.azenalkuszom.hu

Emailban: ugyvezeto@traffic-control.hu

2015. szeptember 16-án került megrendezésre a TaxiPlus Szörös-kupa és a Németh Ferenc Horgászmemorialis Horgászverseny. Sajnos az idei rendezvényre tavalyi létszámhoz képest kevesebben jöttek el. Ennek okát nem tudom, de talán majd a jövő évi versenyre helyreáll a korábban megszokott létszám...

Viszont aki ott volt, jól érezte magát. Már reggel jó hangulatban gyülekeztünk, és a jókedvet csak fokozta, hogy mindenki megkapta a „Welcome-drink-et”. Majd a szabályok és a feltételek ismertetése után mindenki elfoglalta a kisorsolt helyét, és megkezdte a felkészülést a versenyre. Dudaszóra, 9 órakor kezdődött a horgászat, bár a halak ebben nem igazán akartak részt venni. Ugyanis nem ettek, és kapás is alig volt.

Talán az idő, talán a területen éppen ott lévő halak nem akarták a tavalyi évhez hasonló bő fogást elősegíteni. Azért egy-egy ponty és törpeharcsa ráakadt az ügyesebbek (szerencsésebbek) horgára, így is fokozva a versenytársak igyekeztét. A hangulat ennek ellenére jónak volt mondható, a taxisok között megszokott viccelődések, ugratások sem maradtak el.

14 óraker, dudaszóra befejeződött a verseny. A kedves sporttársak elindultak az eredményhirdetésre.



Szörös-kupa 2015

A mérlegelés után kialakult végeredmény szerint a TaxiPlus Szörös-kupát Denhoffer András (City Taxi 864) 4 kg-mal megnyerte. A II. helyezett Malik József (TaxiPlus 029) 3.72 kg-mal, a III. Kocsis Barna Tamás 1.70 kg-mal lett.

A Németh Ferenc-kupát Kocsis Barna Tamás kapta (21 db hal).

A legnagyobb halat Denhoffer András fogta ezen a napon (3.55 kg)

Az eredményhirdetés után mindenki elindult, hogy a közben meg-

főtt, és a délelőtti sportot követően igazán megérdemelt csülkös-bab ebédet elfogyassza.

Ezúton is köszönjük a támogatást a TaxiPlus vezetőségének, a City Taxi Sportegyesületnek!

Köszönöm a Fótaxi, a City Taxi, a TaxiPlus, és a Taxi4 vezetőségének, hogy a kollégáikat értesítették a meghirdetett versenyről!

Végül, de tényleg nem utolsósorban: köszönöm a kollégáknak hogy eljöttek, és remélem, jól szórakoztak!

Ezzel búcsúzom, és bízom benne, hogy jövőre megint találkozunk:

Ferbvert István

Beszéljünk az áfáról őszintén

Az elmúlt jó néhány évben eleget riogattuk (köztük én magam is) a taxisokat az áfa-határ átlépésének veszélyeit esetelve. Beszéltünk végzetes bevételcsökkenésről, tönkremenetelről, a nyereség teljes elvesztéséről és ezáltal az áfás vállalkozás értelmetlenségéről is. Ezek az ítelmek különösen a 2013 előtti időszakra voltak érvényesek, amikor is a (fővárosi) taxitársaságok öldöklő versenye egyre csökkenő tarifákra ezáltal közép-hosszú távon veszteségre kényszerítette a hozzájuk csatlakozott vállalkozókat.

Eljött azonban a fix tarifa időszak, és ezzel dinamikus növekedni kezdett a taxis vállalkozók bevétele is. Ezekkel az árakkal már megérte dolgozni, sőt többet dolgozni, mert a vállalkozás már nem vité, hanem hozta a hasznot. A nyereség növekedéséhez nagymértékben hozzájárult az egyre olcsóbb üzemanyag, amely alacsony árszint tartósnak látszik. Egyetlen dolog tud csak gátat vetni a magasabb bevétel, és ezáltal nagyobb nyereség elérésének, az a fránya áfa-határ.

A taxis egyéni vállalkozók túlnyomó többsége az ún. „alanyi” áfa-mentes kategóriába tartozik. Ez azt jelenti, hogy nem maga a tevékenység mentes az áfa-fizetési kötelezettség alól, hanem csak az az „alany”, aki nem éri el a mindenkori törvényekben meghatározott bevételt. Ez a bevétel jelenleg, 2015-ben éves hatmillió forint. Talán reménykedhetünk, hogy jövőre felemelik ezt az értékhatárt, hiszen az évek során már többször emelték. De hogyan is? Vettem a fáradságot és visszaneveztem 2008-ig, mennyi volt az elmúlt években az alanyi áfa-mentes határ. A valóság szomorúbb, mint amire emlékeztem:

év	áfa határ
2008	5 millió
2009	5 millió
2010	5 millió
2011	5 millió
2012	5 millió
2013	6 millió
2014	6 millió
2015	6 millió

Igen, már három éve hatmillió forint az alanyi áfa-mentesség határa. Előtte öt évig volt ötmillió. Dőreség lenne arra várni, hogy majd felemelik jövőre, mondjuk hét- vagy nyolcmillióra. Nem fogják. Az előző évekhez képest az infláció is megtorpan, egyszerűen nincs normális és ésszerű indok arra, hogy a pénzügyi kormányzat ezt a lépést megtegye, már csak azért sem, mert a költségvetésnek valószínűleg sokmilliárdos kiesést okozna.

No de akkor hogyan tovább? Néhány évvel ezelőtt – a 140-150 forintos tarifák korában – nem merült fel ilyen élesen a kérdés. Ezekkel az árakkal kényelmesen lehetett „beleférni” a hatmilliós bevételi határba. Aztán elkövetkezett 2013 utolsó negyedéve. A kezdeti néhány hetes fuvarszám-visszaesés után a taxisok meglepődve – és nem kevés örömmel – konstataáltak, hogy egyre több a napi bevétel. Egy jól menő társaságnál már abban az évben is megközelíthette a bevétel a hatmillió forintot év végére. 2014-ben már némelyek csak „cipőkanállal” tudtak ebbe a határba beleférni, és eljött 2015, amikor beértek a budapesti szigorú rendelet eredményei, sokan kiestek a szakmából, a bennmaradottaknak meg értelemszerűen több fuvar jutott. Mostanában megy a bolt – mondják örömmel a kollégák, persze ez érthető, hiszen közel 1500 taxiutóval csökkent a létszám 2013 óta. Vannak ennek persze hátrányai is, egyre nehezebb taxihoz jutni csúcsidőben, de erről majd egy másik cikkben.

Szóval mit tegyünk? Még dolgoznánk, még fokoznánk a bevételt, végre kereshetnénk több pénzt, mert van rá lehetőség és maradt rá energia is. Azt a bűvös hatmilliós határt azonban nem szabad átlépni, mert akkor katasztrófa van. Különféle legális és khmm... más módszerek vannak erre a célra. Például elmegyünk inkább szabadságra, mondjuk december második felében már nem dolgozunk (borítékolható, hogy az év végi ünnepek alatt az átlagosnál is nehezebb lesz taxihoz jutni...)

De vajon valóban katasztrófa taxiként áfásnak lenni? Biztos hogy csak hátrányai vannak ennek? Vizsgáljuk meg a mellette és ellene szóló érveket. Először is, durva számítások szerint azonnal lecsökken a bevételünk kb 20 százalékkal. Vagyis nem lecsökken, megvan az, csak be kell fizetni áfába. Na ekkora veszteség mellett vajon milyen előnyök jelentkezhetnek?

Először is tudni kell, hogy egy vállalkozó akkor köteles bejelentkezni az általános forgalmi adó hatálya alá, ha az év elejétől göngyöltett bevétele túllépi a hatmillió forintot. Az első évben csak a hatmillió feletti összeg lesz forgalmi adó köteles. A következő, és az azt követő évben azonban kötelezően áfások leszünk akkor is, ha ezekben az években nem érjük el a hatmilliós határt. A törvény szerint két teljes adóévnél kell eltelnie, amikor az éppen aktuális alanyi adómentes határt nem lépjük át ahhoz, hogy kilépjünk az áfa-körből. Mivel azonban eredményeink szerint a bevételeink a soronkövetkező években növekedni, és nem

csökkenni fognak, hagyjuk figyelmen kívül ezt az opciót, és törődünk bele, hogy immár áfások vagyunk. Milyen lesz akkor az életünk?

Először is nyugodtabb. Nem kell mindenféle pénzügyi és technikai bűvészműtatványokat végeznünk, hogy bizonyos határon belül maradjunk. A közhiedelemmel ellentétben például az átalányadózás bevételi értékhatára nem hat, hanem tizenötmillió forint. Átalányadónkat tehát áfásan is megtarthatjuk. A KATA-adózók járnak csak rosszabbul, mert annak az adófajtának szintén hatmillió forint az értékhatára, az ezt meghaladó összeg után 40% „büntetőadót” kell fizetni.

Ha áfa-alanyok lettünk, akkor értékhatártól függően havonta vagy negyedévenként áfa-bevallást is kell adnunk (és a számított összeget természetesen befizetnünk). A személyi jövedelemadónk alapja ugyanakkor a nettó, áfamentes bevétel alapján számított jövedelmünk lesz. A családi és egyéb kedvezmények ugyanúgy érvényesíthetők. Áfások lévén, bizonyos költségeink után leírhatjuk a forgalmi adót. Sajnos nem teljes körűen, azon még sokat kell dolgoznia érdekképvéselőinknek, hogy a taxis szakma ne legyen diszkriminálva ezen a területen.

Az általános forgalmi adó kulcs a mi szakmánkban 27%. Például egy 1270 forintos fuvarból 1000 Ft a nettó bevétel, 270 forint az áfa. Visszafelé számolva 21,26 százalékkal kell számolnunk, vagyis ezt az 1270 forintos összeget 21,26 százalékkal kell szoroznunk, hogy kijöjjön a 27 Ft, vagyis a 27 százalék. Miután áfásként azért némi adót leírhatunk (társasági tagdíjból, drosztdíjból stb.), a továbbiakban átlagosan 20 százalék elvonással fogok számolni. Készítettem egy apró kalkulációs programot, amelybe behelyettesítve bármely bevételt kiszámíthatjuk, hogy mennyi a közteher, és mennyi marad. Itt, és a továbbiakban nem számolunk általános költségeket, mert az nem egzakt, gyakorlatilag mindenkinél más, autótípusától, üzemanyagártól, társasági tagdíjtól és a gépkocsivezető lábától függően. Kizárólag bevételekről és köztehekről lesz szó. Nézzük először, milyen eltérés mutatkozik pontosan hatmillió forintos árbevételnél, attól függően, hogy kell-e áfát fizetni, vagy nem (teljes éves áfával, főállású átalányadózó vállalkozóval számoltam):

- Képzeld, ismerek egy embert, akinek az egyik lába fából van, úgy hívják, hogy Smith.
- Aha, érdekes. És a másik lábát hogy hívják?

Nem fizet áfát		Fizet áfát	
Éves bevétel	6 000 000 Ft	Éves bevétel	6 000 000 Ft
ÁFA	0 Ft	ÁFA	1 200 000 Ft
Bér utáni járulékok (minimálbér)	669 384 Ft	Bér utáni járulékok (minimálbér)	669 384 Ft
Szja	192 000 Ft	Szja:	153 600 Ft
Közteher összesen	861 384 Ft	Közteher összesen	2 022 984 Ft
Marad évente	5 138 616 Ft	Marad évente	3 977 016 Ft
Marad havonta	428 218 Ft	Marad havonta	331 418 Ft
		Havi „veszteség”	96 800 Ft

Kész, ne is számolj tovább! – szinte halom a felhördülést. Csak nem fogok havi százezret kidobni a zsebemből? Először megközelítésben teljesen igazad van. Én is hasonlóképpen tennék. De ne feledjük, itt még pontosan hatmillió forint bevétellel számoltunk, tehát van választási lehetőség, hogy fizessünk-e áfát, vagy ne. Mi történik azonban akkor, ha annyira megszalad a munka, hogy kénytelenek leszünk áfa-körösek lenni, mert éves bevételünk mondjuk eléri a nyolcmillió forintot. Az előző táblázathoz hasonlóan főállású átalányadós vállalkozóval teljes éves áfával számoltam.

Ebben az esetben ugye nem fordulhat elő, hogy a vállalkozó nem áfás, csak ha eltitkolja a bevételét, ami nem szép dolog, ezért bal oldali táblázatban lévő összegek ilyen módon hipotetikus számok.

Nem fizet áfát		Fizet áfát	
Éves bevétel	8 000 000 Ft	Éves bevétel	8 000 000 Ft
ÁFA	0 Ft	ÁFA	1 600 000 Ft
Bér utáni járulékok (minimálbér)	669 384 Ft	Bér utáni járulékok (tényleges)	671 384 Ft
Szja	192 000 Ft	Szja:	204 800 Ft
Közteher összesen	861 384 Ft	Közteher összesen	2 476 184 Ft
Marad évente	7 138 616 Ft	Marad évente	5 523 816 Ft
Marad havonta	594 885 Ft	Marad havonta	460 318 Ft
		Havi „veszteség”	134 567 Ft

Érdekes dolgok kezdtek történni. Kétmillió forinttal több bevételt vallottunk be, de a havi „veszteség” csak alig több, mint harmincezerrel nőtt. Azért teszem idézőjelbe a veszteség szót, mert az tulajdonképpen egy jogosan befizetendő közteher lenne, soha nem gyarapítaná a személyes pénztárcánkat. Kivéve, ha valamilyen galád trükköt alkalmazunk, ami ugye nem helyes. No de lépünk tovább. Manapság rendszeresen azt hallom kollégáktól – társasági tagságtól függetlenül –, hogy végre lehet dolgozni, lehet pénzt keresni. Ha nem lenne az áfa-határ, talán még több bevételt lehetne realizálni. Még egy utolsó táblázatot nézzünk meg, ezúttal tízmillió forint éves bevétellel számolva. Feltételek, mint fentebb: főállású, átalányadó, baloldalon hipotetikus számok.

Nem fizet áfát		Fizet áfát	
Éves bevétel	10 000 000 Ft	Éves bevétel	10 000 000 Ft
ÁFA	0 Ft	ÁFA	2 000 000 Ft
Bér utáni járulékok (minimálbér)	669 384 Ft	Bér utáni járulékok (tényleges)	752 655 Ft
Szja	192 000 Ft	Szja:	256 000 Ft
Közteher összesen	861 384 Ft	Közteher összesen	3 008 655 Ft
Marad évente	9 138 616 Ft	Marad évente	6 991 345 Ft
Marad havonta	761 551 Ft	Marad havonta	582 612 Ft
		Havi „veszteség”	178 939 Ft

Majd' kétszázezret nyernénk tehát, ha nem fizetnénk áfát, de milyen áron? Csak úgy lehetne ezt megvalósítani, ha bevételünkben eltitkolnánk négymillió forintot! Ami amellel, hogy nem helyes, szinte lehetetlen is. A vállalkozók általában úgy tudják bevételüket eltitkolni, ha nem adnak nyugtát. A taxisnak ugye a ta-

xióra nyomtatja azt, tehát mindenféle bizonyított technikai trükköt kellene bevetnie, hogy ezt megvalósítsa. Továbbá egyre több az olyan utas, aki a fuvar költséget cégénél elszámolja, tehát számlát kér. Aztán vannak – egyre növekvő számban –, akik bankkártyával kívánnak fizetni. És akkor még nem is beszéltünk a különböző társaságoknál alkalmazott csekkes, törzsutaskártyás, meg egyéb elektronikus fizetési módokról. Ezeknek a tranzakciónak mind „nyoma van”, aki nem kíván rövid úton lebukni az adóhatóságnál, az nem trükközik ezekkel a bevételekkel. A bevétel- meg járulékelvitel ma már nem bocsánatos bűn, amit néhány tízezer forintos bírsággal meg lehet úszni, hanem bizonyos körülmények mellett „költségvetési csalásnak” minősül, ami akár szabadságvesztéssel is járhat. Nem

ijesztgetni akarok, csak a tényeket sorolom fel...

Térjünk vissza a fenti számításokhoz. Ismét hangsúlyozom, hogy ami a „marad havonta” rovatba került, az nem a vállalkozó jövedelme! Az a bevételből a közterhek levonása utáni rész, amiből még tanakolni kell, autót javíttatni, társasági tagdíjat és drosztdíjat, meg az egyéb kisebb kiadásokat fedezni, esetleg nehezebb időkre tartalékolni, és csak ami ez után megmarad, az nevezhető tényleges jövedelemnek.

Most nézzük ismét a „veszteség” rovatot. Azt javaslom, fájó szívvel ugyan, de váljunk meg ettől az összegtől. Az a vállalkozás bevétele, soha nem volt a miénk. Ha sikerül azt a gyakorlatot magunkává tenni, hogy a munkánk során kapott bevétel a vállalkozásunk tulajdona, és csak a költségek teljes körű kifizetése utáni részével rendelkezhetünk szabadon, akkor sok problémától megmentjük magunkat. Talán még autócserére is előre eltehetjük a pénzt, hogy majdan kevesebb hitelt kelljen felvenni...

Ennek az írásnak az elején előnyökről beszéltem. De hát milyen előnye lehetne annak, hogy nem fogjuk vissza magunkat, nem állunk le hatmillió bevételnél, hanem tovább hajtunk, bejelentkezünk az áfába, ugyanakkor viszont jóval több közterhet kell fizetnünk?

- Először is a nyugalom. Annak biztos tudata, hogy rendben fizetjük minden adónkat és járulékat, a hatóság nem tud fogást találni rajtunk.
- Minden utas fizethet bankkártyával. A mai helyzet az, hogy viszonylag sok taxis vállalkozónak „romlott el”, „szervizben van”, vagy egyszerűen csak „nem működik” a POS-terminálja. Biztosan megvan ennek a magyarázata, mindenesetre az utasokat bosszantja, és felesleges pénzköltésre kényszeríti ez a módszer. Ha bevételünket nem akarjuk limitálni, akkor a POS-terminál is hirtelen „megjavulhat”...
- Emelkedik a jövedelmünk. Mármint a hivatalos, kimutatható jövedelmünk. Ennek előnye például egy hitelfelvételnél nem elhanyagolható. Jelenleg igen nehéz minimálbérre, vagy még annál is kevesebb jövedelemre kölcsönt felvenni, viszont ha igazolt jövedelmünk emelkedik, ez nem lesz probléma.

- Normális táppénzt kapunk. A vállalkozó is megbetegedhet, olyankor kénytelen munkáját szüneteltetni. Ha magasabb kimutatott jövedelemmel rendelkezik, magasabb összegű táppénzt is fog kapni (miközben ezen időszak alatt nem fizet járulékokat). Talán olyan mértékű is lehet ez a juttatás, amely biztosítja megélhetését betegsége alatt.
- A jelenleginél magasabb lesz a nyugdíja. Mindannyian szembesülünk egyszer veled, hogy nyugdíjba kell mennünk, még akkor is, ha mellette majd tovább dolgozunk. No nem azért, mert annyira szeretjük ezt a szakmát (vagy nem csak azért), hanem pusztán megélhetésünk biztosítása érdekében. A magasabb járadék nyomán talán egyszer tényleg eljön az az idő, amikor nyugdíjas éveinket valóban pihenésre fordíthatjuk... Tapasztalat, hogy a nyugdíjkorhatárt elért kollégáink – akik, mint mindannyian, a minimálbért preferálták vállalkozásukban –, megalázóan alacsony, 50-55 ezer forintos nyugdíjat kapnak. Az utóbbi időben egyetlen olyan esettel találkoztam, ahol magasabb összegű volt a nyugdíj, de az sem érte el a 63 ezer forintot. Egy kemé-

nyebb téli hónap gázzsámlájára talán elég lesz...

- Nem kell bevételi korlátokra figyelni. Nincs határ, ha többet dolgozunk, ugyan több lesz az elvonás, de több is marad. Nem kell kényszerűen visszafogni magunkat, nem kell bevételünket, ezáltal jövedelmünket korlátozni csak azért, mert nem akarunk áfások lenni (legalább is az átalányadózás bevételi határa, a 15 millió forint mértékéig, de ennyire azt hiszem még nem kell előre szaladni...).
- Előbb-utóbb úgyis meg kell lépnünk az áfa-körbe kerülést. Az egy okos és észszerű vállalkozói döntés, hogy ezt minél később tegyük meg, de csak abban az esetben, ha közben aránylag tisztességesen járunk el. Ha viszont úgy próbálunk benne maradni az éves hatmillió keretben, hogy közben állandó gyomorgörcsünk van, ha minden NAV-levél érkezekor a frász tör ki bennünket, ha már minden fuvarnál revizorokat vizionálunk, akkor csak elodázzuk a probléma megoldását, és az állandó stressz megbetegít bennünket.
- Bizonyosfajta erkölcsi gátlás mindannyiunkban van. Nem lopunk az áruházban,

és nem vágunk fejbe embereket csak azért, mert nem tetszik a képük. Valamilyen szinten mindenki szeretne tisztességesen, a szabályokat betartva élni. Az rendkívül nagy megnyugvást ad, ha tudjuk, hogy a megélhetésünket biztosító vállalkozásunk szénája rendben van...

- Ha egyre több taxis vállalkozó kerül be az áfa-körbe, akkor – amellet hogy erőteljesen lobbiznia kell érdekképviselőinknek a költségek áfájának teljes körű levonhatósága érdekében – idővel elérhetjük, hogy jelenlegi hatósági fix tarifa emelésére kerüljön sor. Esetleg éppen húsz százalékkal. Nekünk úgy ismét a jelenlegi szintre kerül jövedelmünk, és úgy tűnik, a piac elbírná...

Mielőtt bármiféle félreértés lenne e cikk kapcsán, nyomatékosan ki kell jelentenem, hogy nem vagyok a gazdasági minisztérium ügynöke, és az adóhatóság sem bízott meg propagandacikk írásával. Továbbra is azt tartom, hogy racionális döntés az áfába való belépést minél későbbre halasztani. De csak akkor, ha ezt anélkül tehetjük, hogy anyagilag és egészségileg belerokkannánk...

Nagy Zoltán

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XXI. Széchenyi István utca

XXI. Széchenyi út: Négy jelzőtábla egyetlen oszlopon az engedélyezett három helyett



■ Egyetlen oszlopon négy jelzőtábla van, kérünk közülük egyet
■ leszerelni

- A közelben létesült kijelölt gyalogos-átkelőhely létesítése során a műszaki átadást követő három hónapra volt szükség kihelyezendő az „Egyéb veszély” és a „Forgalmi rend változás” jelzőtábla kombináció, amelyet a három hónap letelte után a kivételzőnek kötelessége lett volna eltávolítani. A jelzőtáblák eltávolításáról intézkedtünk.

I. Attila út – Alagút utca sarok

■ Ideiglenes forgalmi rend volt érvényben,
■ ezért kevesebb szabad jelzést kapott a Széll Kálmán tér felől Attila úton érkező, Alagút felé tartó forgalom. Visszaállt a régi rend, de a jelzőlámpa most is csak 3-4 autót enged tovább az Alagút felé. Kérjük visszaállítani a régi fázisidőt.

• Az Alagút és a Lánchíd kapacitása sajnálatos módon jelentősen kisebb az itt jelentkező közlekedési igényeknél, ezért gyakoriak itt a torlódások. Ezt a kapacitást elsősorban a Mészáros utca felől érkezők számára szeretnénk biztosítani, és kevésbé szeretnénk az Attila út Széll Kálmán tér felőli szakaszáról érkezők balra kanyarodását segíteni, mivel utóbbi közlekedőknek rendelkezésre áll a Margit híd és az Erzsébet híd alternatív útvonalaként. Az Alagút utca felől három irányból elegendő forgalmat tudunk jelenleg is az Alagút felé beengedni, így a jelzőlámpa-módosítást nem tervezzük.

V. Március 15. tér

■ Érdekes helyzetet vett észre taxis kolléga. Jelzőlámpás csomópontot alakítottak ki a Március 15. tér magasságában. Azonban amíg a járdasziget közepén tilosat mutat a gyalogosoknak a jelzőlámpa, addig a járdán lévő zöldet. A Március 15. tér felől az ASTORIA felé haladó jármű vezetője nem érti, miért mennek át a gyalogosok nagy lelki nyugalommal, amikor tilos a jelzőlámpa.

- A Március 15. téri felhajtót követő, a Váci utca vonalában a Szabad sajtó úton átvezető gyalogos-átkelőhely jelzői úgy vannak beállítva – annak érdekében, hogy a gyalogosok nagy csoportja (gondolva itt a kiemelt turistaforgalomra) ne ragadjon a középszigeten –, hogy a járdán lévő gyalogosjelző még zöld jelzést mutatnak, amikor a középszigeten lévő már pirosat. Így a járdán (na-

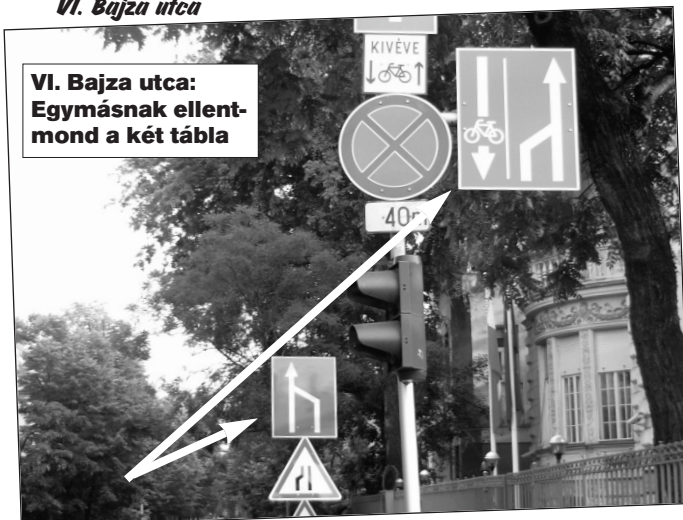
V. Szabad sajtó út: A járdaszigeten tiloslat mutat a lámpa, a járdán meg szabadot



gyobb helyen) állók még nem indulnak el, hiszen ők már piros jelzést kapnak, azonban a járdaszigetről még át tudnak kelni a gyalogosok. Megjegyezzük továbbá, hogy a járművezetőknek mindig a számukra kihelyezett jelzések alapján kell közlekedniük.

VI. Bajza utca

VI. Bajza utca: Egymásnak ellentmond a két tábla



Forgalommal szemben haladó kerékpárosoknak külön sávot jelöltek ki, ezért megszűnt az egyik forgalmi sáv. Az egyik jelzőtábla precízen mutatja, hogy a jobb oldali sáv megszűnik, a bal oldali sáv megy egyenesen tovább. A másik jelzőtábla még precízebben mutatja, hogy a bal oldali sáv szűnik, meg a jobb oldali megy egyenesen tovább. Az egyik jelzőtábla biztosan nem jó, kérjük leszerelni.

- A kihelyezett két eltérő besorolás rendjét jelző tábla közül az egyik valóban szükségtelen. A helytelen, jobb oldali sáv megszűnését jelző besorolás rendjét jelző tábla eltávolításáról intézkedtünk.

VIII. Luther utca

VIII. Luther utca: Rakodóhelyen megy át a forgalmi sáv



Forgalmirend-változás történt a Rákóczi út előtt, azonban most az egyik sávot egy rakodóhelyen vezetik keresztül. Jó lenne eldönteni, hogy ez egy forgalmi sáv, vagy rakodóhely. Intézkedtünk a rakodási terület áthelyezéséről.

IX. Boráros tér

IX. Boráros tér: Szükség lenne egy gyalogátkelőhelyre



Öröndetes, hogy a főváros egyre több helyen – Ferenciek tere, Jászai Mari tér – a gyalogosokat nem kényszeríti aluljárókba, hanem a felszínen alakítanak ki gyalogátkelőhelyeket. Jó lenne a Boráros téren, a HÉV végállomás, a villamos megálló és a buszvégállomások között is lenne egy gyalogátkelőhely.

- A téri felszíni gyalogosátvezetést illetően már nagyon sok észrevételt kaptunk és Társaságunk is régóta foglalkozik a kérdéssel. Sajnos azonban a Boráros téren egy kijelölt gyalogosátkelőhely kialakítása nagyon összetett feladat, tekintettel a tér geometriájára, valamint a jelentős és nagyon komplex közlekedési csomópont jellegére. A közeljövőben várható, jelenleg tervezés alatt álló Közraktár utcai és a 2-es villamos felújítási projektek kapcsán azonban a tervezési diszpozíció részét képezi a Boráros téri felszíni gyalogos átvezetés kialakítása.

TAXIJÁNAK SZÉLVÉDŐJE CSERÉRE SZORUL?

Keresse fel a Postaautó budapesti telephelyét és a CASCO-s javítás után az önrész értékével megegyező szervizpontot adunk ajándékba. A kedvezmény a Taxis igazolvány felmutatásával vehető igénybe. Az akcióinkról és a kupon részleteiről tájékozódjon weboldalunkon.



1149 Budapest, Egressy út 35-51. • www.postaauto.com

Postaautó
Duna zrt.



Kórházban: – Nővér, hol van az új beteg, akit elűtött az úthenger?

– A 17-es, 18-as, és 19-es szobában, doktor úr.

Állatorvosnál: – Nemsokára jön a feleségem az öreg macskánkkal, legyen szíves adjon be neki valamit, amitől fájdalommentesen kímülük.

– Szívesen. De hazatalál a macska egyedül...?

X. Újhegyi út

X. Újhegyi út: Az új STOP vonalat az aszfalt alatt lévő érzékelő mögé festették fel

Jelzőlámpás csomópontot alakítottak ki a Gyömrői útnál, a táblajba érzékelőket helyeztek el, a járművek szabályozzák a jelzőlámpák működését. Most azonban az egyik STOP vonalat áthelyezték az érzékelő mögé, így, ha valaki szabályosan megáll a STOP vonalnál, sohasem kap szabad jelzést

- A kereszteződésben a temető felől érkező forgalom számára az osztályozóban kialakított balra kanyarodó sávban a STOP vonal 5,5 méterrel hátrébb helyezésre került, ezzel megkönnyítve a Gyömrői úton a városhatár felől érkező, jobbra forduló gépjárművek kanyarodó mozgását.

X. Kismartoni út

X. Kismartoni út: Feleslegesnek tűnő rakodóhely

Rakodóhely van a jelzett területen, szerintünk feleslegesen. A közelben se üzlet, se vállalat, de még egy kapukijáró se. Célszerű lenne a felesleges „Rakodóhely” jelzőtáblát leszerelni a zsákutca végénél.

- A népliget behajtó előtt kialakított rakodóhely kijelölésére a kerületi Önkormányzat kérésére került sor. A rakodóhely igénybevételével oldható meg a Népligetben lévő intézmények, illetve az itt megtartott rendezvények áru szállítási igényeinek kiszolgálása, így megszüntetését nem tervezzük.

XIV. Thököly út 31.

Jelenleg négy (!) jelzőtábla és két kiegészítő jelzőtábla van egyetlen oszlopon, az engedélyezett három jelzőtábla helyett. Kérjük az egyiket leszerelni.

- Az „Egyéb veszély” és a kiegészítő tábla ideiglenesen kerültek



XIV. Thököly út: Négy jelzőtábla egyetlen oszlopon

kihelyezésre egy korábbi munkavégzés folytán. Az indokolatlanul vált jelzőtáblák megszüntetésére intézkedtünk.

XIV. Fischer István utca – Mogyoródi út sarok

XIV. Fischer István utca: Bokrok mögött az elsőbbségadás tábla

Egy bokor mögött van az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla. Kérjük áthelyezni a bokor elé.

- A jelzőtábla áthelyezése nem szükséges. A tábla előtti növényzet gallyazásáról intézkedtünk.

VII. Dob utca 83.

VII. Dob utca: Az elől lévő jelzőtáblák takarják a hátrébb lévőket

Közvetlenül egymás után van két jelzőtáblaoszlop, azonban a második oszlopon lévő jelzőtáblákat nem lehet látni az első oszlopon lévő jelzőtábláktól. Kérjük a második jelzőtáblaoszlopot hátrébb helyezni.

- A jelzőtábla hátrébb helyezéséről intézkedtünk.

VI. Dalszínház utca – Révay utca sarok

■ Kiegészítő jelzőtábla mutatja, a megállási tilalom hatályát. A kiegészítő táblát elforgatták, kérjük visszaforgatni, nekem nem sikerült.
• *Intézkedtünk a jelzőtábla megforgatásáról.*



VII. Csengery utca 13.

VII. Csengery utca: Balesetveszélyesen alacsonyan van a jelzőtábla



■ Egy éve (!) jeleztük, hogy a jelzőtábla alsó szélé 1 méter 60 centiméter magasságban van. Ismét kérjük feljebb helyezni.
• *A jelzőtáblák megfelelő magasságba helyezéséről intézkedtünk.*

XIV. Fischer István – Egressy sarok

XIV. Fischer István utca: Nem lehet jól belátni a főút forgalmát



■ A mellékútról nem lehet látni a főút forgalmát. Kérjük a bal esetbiztonságot veszélyeztető növényzetet eltávolítani
• *A helyszínt megvizsgáltuk. Megfelelően meg lehet győződni a továbbhaladás lehetőségéről. A növényzet irtását nem tartjuk fontosnak.*

XIII. Röppentyű utca – Petneházy utca sarok

XIII. Röppentyű utca: Fa mögött a jelzőtábla



■ Egy fától nem látni egy nagyon fontos jelzőtáblát. Kérjük a jelzőtáblát áthelyezni a fa elé.
• *A jelzőtábla áthelyezését nem tartjuk indokoltnak, a lomb visszavágásáról intézkedtünk.*

XI. Fehérló utca 5.

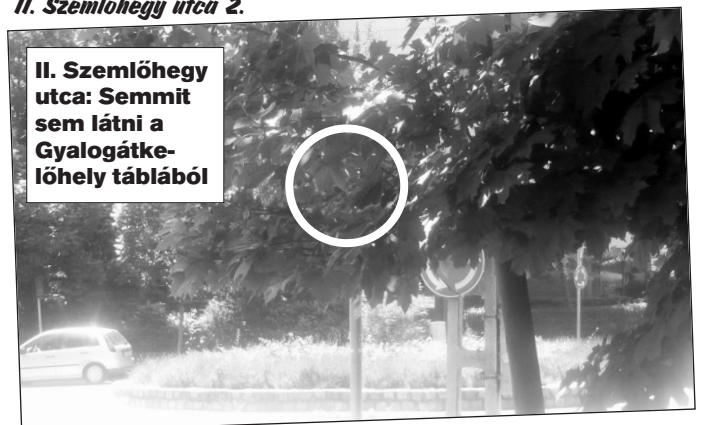
XI. Fehérló utca: A jelzőtábla a bokrok mögé bújt



■ Nem lehet látni egy – teherautók behajtását megtiltó – jelzőtáblát a bokrok miatt. Kérjük a jelzőtáblát áthelyezni a bokrok elé.
• *Itt a fák gallyazása a kerületi Önkormányzat feladata, a kérést továbbítottuk a részükre.*

II. Szemlőhegy utca 2.

II. Szemlőhegy utca: Semmit sem látni a Gyalogátkelőhely táblából



■ Egyáltalában nem lehet látni a „Gyalogátkelőhely” jelzőtáblát a növényzet miatt. Kérjük a növényzetet eltávolítani.
• *A fák gallyazása itt is a kerületi Önkormányzat feladata, a kérést továbbítottuk részükre.*

VIII. Rákóczi út - Gyulai Pál utca sarok

VIII. Gyulai Pál utca: Sokan fordulnak szabálytalanul a jobb oldali sávból balra

Sokan nem ismerik a közlekedés szabályait. Jó lenne útburkolati jelekkel megerősíteni, hogy a jobb oldali sávból jobbra lehet kanyarodni, a bal oldali sávból pedig balra.

• A forgalmi rend változás kérése kezelői döntést igényel, a kérést továbbítottuk a Közúti Közlekedési Divízió felé.

II. Hűvösvölgyi út - Vadaskerti sarok

II. Hűvösvölgyi út: A záróvonal meghosszabbítása akadályozná a tisztességtelen előbbrejutást

Sokan tisztességesen sorban állnak a jobb oldali sávban az egyenesen haladáskor a centrum irányába. Ugyanakkor néhanyan a bal oldali sávban előre sietnek és a jelzőlámpa előtt átsorolnak. Jó lenne ezt megakadályozni a záróvonal meghosszabbításával.

• A csomópont előtt hosszan irányjelző nyilak jelzik a sávokból a továbbhaladás irányát, vagyis ezen a szakaszon van lehetőség átsorolni egyik sávból a másikba – nem csak az előre siető járművek számára. A csomópont előtti záróvonal meghosszabbítása lerövidítené a fonódó mozgásokhoz rendelkezésre álló útszakasz hosszát, ezért a záróvonal meghosszabbítását nem tervezzük.

XIV. Dózsa György út

Buszsáv van a Dózsa György út VI. és VII. kerületi oldalán, nagyon helyesen. Taxis kolléga felvetése, a másik oldalon miért nincs buszsáv? Jó lenne kialakítani.

• Azért létesült csak az egyik irányban autóbusszav, mert abban az irányban a tömegközlekedési forgalom lényegesen nagyobb, mint, mint a másik irányban. A Kerepesi út felé menet a trolibuszok és autóbuszok is itt közlekednek, a Váci út felé vezető irányban a trolibuszok a Városliget belső útjait használják, így itt a buszsáv kihasználtsága kisebb lenne. A jelenleg előkészítés alatt álló Városliget projekt keretében várható, hogy a trolibuszforga-

lom a Váci út felé menet is kikerül a Dózsa György útra, és ebben az irányban is kiépítésre kerül a buszsáv.

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

Mobil: 06209247645 (FŐTAXI flotta)

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

Erről írt a Taxisok Világa 2005 októberében

10 éve történt**15 év, 15 gyilkosság**

E lapszámunkban egy erőszakos halált halt kolléga temetéséről számoltunk be. Az összeállításban az elmúlt 15 év taxis gyilkosságait is visszaidéztük. Országosan évente egy taxis hal meg utastámadás következtében!

Válaszolt a minisztérium

A taxisok „konkurenciájáról” tettünk fel részletes kérdéseket az illetékes minisztériumnak. A válasz szintén részletes volt – de tömény mellébeszélés...

- Kérdeztük, hogy lehet-e esküvői (vagy bármilyen) fuvarozást végezni oldtimer autókkal. A válasz szerint ez a tevékenység nem számít fuvarozásnak, mert az esküvőszervezői tevékenységek közé tartozik.
- Kérdeztük, hogy lehet-e közúton személyeket szállítani „kisvonattal”. A válasz nem volt megnyugtató: „... a szabályozás egyértelmű, a tevékenység nem tiltott, hiszen nyilvánvalóan idegenforgalmi céllal üzemeltetik ezeket a járműveket, más feladat ellátására nehézsége, lassúsága, és igénybe vételének magas díja miatt nem alkalmas.” Erre csak annyit tudunk visszakérdezni, hogy: Mi van???
- Kérdeztük, hogy rent a car szolgáltatáson belül lehet-e „személygépkocsi bérbeadása vezetővel” nevű tevékenységet, vagyis gyakorlatilag személyfuvarozást végezni. A válasz itt sem volt megnyugtató...
- Kitértünk még a transfer fuvarozókra, a – sokszor külföldi rendszámú – mikrobuszokra, a futárookra, betegszállításra, riksára. Ez utóbbira érkezett egyedül konkrét válasz: vagyis hogy ilyen járművet a KRESZ nem ismer.

Már tíz évvel ezelőtt megállapítható volt, hogy a szaktárca nem szeret olyan „bonyolult” dolgokkal foglalkozni, amit nem tud, vagy nem akar egyértelműen szabályozni, ellentétben a taxival. A helyzet a tíz évvel ezelőttihez képest annyiban változott, hogy a közlekedésnek ma már minisztériuma sincs...

Erről írt a Taxisok Világa 1995 októberében

20 éve történt**Öt éve volt a Taxisbloká**

Ebből az alkalomból egy riportkönyv is megjelent, ebből idéznék néhány mondatot: „Úgy fogalmazhatnék, hogy mind az Antall-kormány, mind a lakosság tapasztalatlansága vezetett a taxisblokához. Egy apró kis marhaság, ha tetszik egy kommunikációs csapdahelyzet, amikor egy kormány délelőtt valamit mond, és délután az ellenkezője történik. Ez hihetetlenül felbőszítette a lakosságot...” „A miniszterelnök az első pillanattól hangoztatta, hogy nálunk az emberek nagyon nehéz körülmények között élnek, nincsenek tartalékaik, és ez a válság fő oka. Mindaz, ami mondjuk nyugaton keserűséget kelt, az nálunk veszélyérzetet ébreszt. A kiszolgáltatott emberek válságos helyzetben, ha erre még biztatást, sarkallást is kapnak, élesen fejezik ki tiltakozásukat” (Idézetek: Volt egyszer egy taxisbloká című könyv.)

Napjainkban ez az esemény történelmi tananyag az iskolákban. Nekünk, akik részt vettünk benne, szép emlék marad, és a taxisok összefogásáról szól. Ez az, ami azóta is annyira hiányzik...

Toronyházi gondolatok

Drávucz István szerkesztésében

*Ki állíthat
jobbra vagy balra engem?
Labdázatok, mindenkié vagyok!
Csak majd az Isten
ha az ltélet trombitája szól,
állítand jobbra vagy balra.*
(Babits M.: *Jobb és bal*)

Napló

(Szeptember 20.)

Csörög a telefon, felkapom: – Helló, öregem, hát hogysmint?...Ha nem zavarunk, felmennénk hozzátok, diskurálunk, miegymás, hiszen régen találkoztunk... (Az igaz, van annak már tíz éve. Akkoriban összevesztünk valami miatt, nálunk voltak akkor is, mérgecs lett: gyerünk, Margitkám, itt egy percig sem!, főlrántotta a kanapéről asszonyát, hóna alá vette és kirohant.)

De most ismét itt vannak. Veregetjük egymás vállát, lapockáját: He, he, haha, hát te sem lettél fiatalabb, nohát-nohát, hogy vagyunk, hogy vagytok, kerüljete bejebb, üljete le, no, csak utánad, cimborá, velkám-drink, ropi, pogácsa...

A feleségek külön vonulván kettesben maradunk mi férfiak. Konstatáljuk, hogy bizony-bizony mindketten öregebbek lettünk, ennek folytán persze bölcsőbbek is, ami ugye szinte kötelező a mai világban, he-he... Node, ha már itt vagyunk, eljöttünk hozzátok, mondd csak, kedves öregem, neked mi a véleményed az *Ügyről*?

Szóval az *Ügyről*? Már is mondom, hiszen hetek óta látom, nyomaszt, idegesít, rossz-szat sejtetek, elkapott a kelet-európai nyugtalanság, feszültség, most, öregkoromra kijárna neked a nyugalom – és tessék!... Mit mondasz? Hogy én nem vagyok szolidáris? Hát egész életünkben veled együtt szolidárisnak kellett lennünk hol a kubaiakkal, hol a vietnámiakkal, az elnyomott feketékkel vagy az éhező sárgákkal, egy csurom szolidaritás vagyok, még mostan is, csak...

Nem hagyja végigmondani, felpattan, kiabál: – Csak?! Úgy! Szóval neked ez a véleményed! Hát édes öregem, akkor én a te véleményedből azt veszem le, hogy te jobbikos vagy! Mit jobbikos, szélsőjobbikos! Idegengyűlölő és rasszista! Ultranacionalista, önző bezárkózó! Az ilyenek miatt van rossz hírünk Európában! Az ilyenek miatt kell szegyenkeznünk a Nyugat előtt! Apropó, te nagyon magyar, már bizonyára kivetted a naftalinból a díszmagyarodat! És mondd csak, jófiú, hogyan is állsz te a fajelmélettel, he? – de a választ már nem várja meg, felrántja a feleségét a kanapéről: – Gyere, Margitkám, egy percig sem maradunk ennél a majd/megmondom, kinél...

(Szeptember 25.)

– Hahó, Pistám, de jó hogy találkoztunk, merre, merre? Ha nincs sürgetős dolgod, nézzünk be ide a kies borozóba, meghívlak, dumálunk egy jót – javasolja a több évtizede barát.

Benézünk, leülünk, dumálunk. Hát hogy s mint vagyunk családirag, ejnye, de rég láttuk egymást, megvagyunk, megvannak, az még él, ez már meghalt, amaz meg beteg egyfolytában. Öregszünk na, ez van.

Látom, ültében nekikészül. – Hanem Pistám, kíváncsi lennék arra is, hogy mi a te véleményed az *Ügyről*?

Na ja, az *Ügy*. Mondom neki is: nyugtalanság, bizonytalanság, meg hogy nem jó ez, globalizáció, egyenlőtlenség. Korlátlan és parttalanság. Zavar minden fronton, valami rendnek csak kéne lenni, öregkoromra kijár neked is...

Keményen félbeszakít: – Rend! No hát, édes egykomám, most kibújtál, mint szög a zsákból! Megjegyzem, már gyanús voltál, ahogy elkezdted. Méghogy korlátlan, méghogy rend! Mit is akarsz te korlátozni és rendbe tenni?! Izelgeted a globalizációt, cseszegeted a szabadpiacot! És az emberi jogok, azokkal mi van, he?! Nem tetszik nekünk a kapitalizmus? Bizonyára jobban tetszett neked az anszien rezsim, ugye? Tán csak nem kívánod vissza, te rendpárti a diktatúrát, he?! Tudod mi vagy te? Hát én megmondom: balos vagy te! Mit balos, szélsőbalos! Komcsi! Készülődtek, ugye? Megint eltiporni a szabadságjogainkat! Talán már varratod is az új munkásör egyenruhát, a pufajkát pedig kivetted a naftalinból, ugye? Megmondtam én a Lajosnak, kár veled szóba állni, lám, igazam volt! Rendet kíván őurasága, rendőrállamot! Itt van ni! Az ilyenek miatt szégyelhetjük magunkat a művelt Nyugat előtt! De én vagyok a hülye, hogy leülök borozgatni egy krónikus marxistával! – kilöki maga alól a széket, köszönés nélkül elviharzik.

Intek a pincérnek és kifizetem a ceppet.

(Szeptember 29.)

Sétálok a Nagykörúton, kirakatokat nézegetek. Barátságosnak szánt hátbaverés után harsány hang szólít meg: – Nini, aranyapám! Hát téged is látni? Sétálgatunk, sétálgatunk, a temetők meg üresek?

Régi kolléga, nagydarab kötekedőbajnok. Lefolytatjuk a hogyvagyunk-jól vagyunkot, a mitcsinálsz mostanában, a nahát, nem mondd, tényleg?-et, és csak úgy melleleg, lazán rám sandítva megkérdezi:

– Mond csak, aranyapám, ugye bármennyire is csigaházlakó vagy, hallottál te is az *Ügyről*? Csak van valami véleményed neked is.

Bólintok, sóhajtok, nekikezdenék, de nem

hagyja. Elém áll, szembefordul velem, megragadja a kabátgombomat, magához húz, suttog: – Hát jól figyelj ide, aranyapám! Megmondom én neked, mi az én véleményem, tudod rólam ugye, hogy ami a szívemen, az a számon, tehát én megmondom neked egy az egyben, hogy ezt az *Ügyet* azok robbantották ki és irányítják. Értve vagyok?! *Azok!* Mindenhol ott vannak, érted, aranyapám. Mindenhol! Mindent kézben tartanak, nélkülük egy fűszál sem görbülhet. És persze övök a haszon is, haha, no persze...

A vállam fölött óvatosan körültekintget jobbra, balra, úgy tesz, mintha várná a válaszat, majd rám néz, gyanakvóan mustrálgatja arcomat: – Hé, amindenit, aranyapám! Csak nem vagy az te is?!

Kirántom magam belőle, de a kabátgombom a kezében maradt.

(Október 2.)

Csörög a telefon, feleségem veszi fel, belehallgat, csodálkozva rám néz, befogja a kagyló száját, suttog: – valaki Amerikából. Azt kérdezte, hogy él-e még az ő kedves Pista barátja, rég nem hallott róla semmi hírt...

Hohó, ez csak az én Pisti barátom lehet, az amerikás, disszidálása után még egy ideig leveleztünk, majd eltűnt, és most íme... Átveszem a kagylót, hallóznak egy jót, kölcsönösen meg vagyunk rendülve. Megkérdezi, hogy van-e szkájpom. Van. Kontaktolunk, látjuk egymást, két megrendült öreg szivart. Hogy vagyunk, olrájt-olrájt, majd az én meghatódottságtól könnyes szemű barátom megkérdezi, hogy ugyan mi a véleményem az *Ügyről*?

Az *Ügyről*? Azt én most már itten a szkájpon végigmondom, ha török, ha szakad! Ő csak nem szakít félbe! Mondom, és közben nézem az arcát. Látom, kényelmesen ül foteljében, figyelmesen hallgat, néz, időnként bólint, fejét csóválja. De *végighallgat!* Aztán én kérdezek, és ő válaszol, majd megint és fordítva, ki tudja, meddig a szkájpon egyik meg a másik végén...

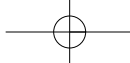
No tessék! Mondtam én, hogy tud még a magyar beszélgetni egymással! ...Ámbár az is igaz, hogy ehhez jó pár ezer kilométer távolság és hat óra időeltolódás kell...

IX. kerületi könyvelő irodánk
vállalja egyéni vállalkozók,
Bt-k, Kft-k

**teljes körű könyvelését,
adóbevallások készítését.**

Referencia: 150 taxis ügyfél.

Érdeklődni: 06-30-971-3042



A legújabb kombináció...



Mi jöhet még? Minősített taxi...

Ellepték a várost a nyilvánvalóan nem minősített taxik! Már táblázatba lehetne foglalni a sárgított, nem sárgított, szabadjelzős, szabadjelző nélküli „minősített” taxikat!

Horváth András

– Mi ez a csomó a zsebkendő-dön?

– A feleségem kötötte rá, hogy ne felejtsem el feladni a levelét.

– Na és feladtad?

– Nem. A feleségem elfelejtette odaadni...

* * *

Börtönben:

– Engem egy felfedezés miatt csuktak le!

– Milyen felfedezés miatt?

– Hiányt fedeztek fel a pénztári elszámolásban...

Rókus-droszt

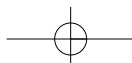
Szomorúan látom ezt a rengeteg civil autót a taxiállomásokon, amelyekről rendszeresen látok képeket az újságban. Ugyanakkor nem értem ezt az örömdézést, hogy a Józsefvárosban minden rendben van Budapesten.

A mellékelt képeket a Rókus-droszton készítettem a Rákóczi út 29. számnál. Amióta elköltöztek a BKV-buszok, akár 10 taxi is megállhatna, ha tudna...

A kép készítésekor összesen két taxi fért be a taxiállomásra. Ott a térfelügyelő kamera a taxiállomás mellett, mégsem jöttek a közterület-felügyelők!

Név és cím a szerkesztőségben

H. A.



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

- a) Lassítósávot.
- b) Gyorsítósávot.
- c) Kapaszkodósávot.

2. Keskeny úton közlekedik, amikor egy útkereszteződés előtt az Ön előtt haladó kamion balra ad irányjelzést, és a menetirány szerinti bal oldalra húzódik, majd ezután jobbra jelez. Mire kell számítania?

- a) A kamion balra fog kanyarodni, de vezetője eltévesztette a jelzésadást, jobbról bátran megelőzhetem.
- b) A kamion méretei miatt a besorolás általános szabályait nem tudja megtartani, ezért a jobbra kanyarodása előtt kénytelen az ellenkező oldalra besorolni.
- c) Egy kezdő vagy holtfáradt vezető miatt kell a drága időmet vesztegetnem. Hangjelzéssel figyelmeztetem a manőver korrekciójának szükségességére.

3. Taxijából az úttesten sétáló család felé közeledik. Adhat-e részükre figyelmeztető hangjelzést?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az oldaltávolságot kevésnek véli a biztonságos kikerülésükhöz.
- c) Nem.



4. A táblakombinációval jelzett útkereszteződésben mikor kell jobbra adott irányjelzővel jeleznie továbbhaladási szándékát?

- a) Csak akkor, ha jobbra kormányzott taxijával jobbra fog bekanyarodni.
- b) Csak akkor, ha a kormánykerék elfordítása nélkül, egyenesen haladva fogja elhagyni az útkereszteződést.
- c) Ha jobbra kormányzott taxijával jobbra kanyarodik, és akkor is, ha egyenesen haladva hajt át az útkereszteződésen.

5. A táblával jelzett útszakaszon köteles-e megakadályozni taxija gyorsulását?



- a) Csak akkor, ha egyébként átlépné az ott megengedett sebességhatárt.
- b) Csak akkor, ha taxija előzését más jármű megkezdte.
- c) Minden olyan esetben, amikor a biztonság ezt megköveteli, valamint, ha átlépné az ott megengedett sebességhatárt, és akkor is, ha taxija előzését más jármű már megkezdte.

6. Irányváltotatónak kell-e tekinteni a kép jobb széléről érkező autót?



- a) Igen, mert terelővonalat lép át.
- b) Nem.

7. Az alábbiak közül mikor veszélyezteti a taxis közlekedési partnerének biztonságát?

- a) Ha kizökkentti korábbi nyugodt haladási üteméből, fékezésre vagy irányváltatásra kényszeríti.
- b) Ha olyan helyzetbe hozza, amely baleset vagy kár bekövetkezésének lehetőségével jár.
- c) Ha továbbhaladását bármely módon gátolja, hátráltatja.

8. Szabályt sért-e a kép jobb szélén látható gépkocsi vezetője, ha utasának kiszállása céljából néhány másodpercre megállítja autóját?

- a) Igen.
- b) Nem.



9. Vezetet-e járművet, ha szervezetében szeszesital fogyasztásából származó alkohol van?

- a) Igen, ha egyébként vezetésre képes állapotban érzi magát.
- b) Legfeljebb kerékpárt, ha az elfogyasztott ital mennyisége a vezetési képességét nem befolyásolja hátrányosan.
- c) Nem.

10. Vét-e a gépkocsi vezetője a teherszállításra vonatkozó szabályok ellen, ha a rakománya túlnyúlik a jármű elején, illetve hátulján?



- a) Igen.
- b) Amíg áll a jármű, addig nem, de ha így indulna el, akkor igen.
- c) Ha a rakomány túlnyúlása az autón nem több, mint 40-40 cm, akkor nem.

11. Kell-e irányváltatási szándékát irányjelzéssel jeleznie, ha egy ilyen táblával jelzett csomópontba érkezik, illetve azon halad át?



- a) Csak a körforgalomba történő belépést.
- b) Csak a körforgalomból való kihajtást.
- c) Nem.

12. Változtathat-e forgalmi sávot a kormánykerék mögött ülő vezető?



- a) Legfeljebb akkor, ha valamelyik sávban gyorsabban tudna haladni.
- b) Csak akkor, ha bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

Londoni útinapló (1. rész)

A taxizásról

A londoni utcakép egyik jellemzője az emeletes piros autóbusz. A másik, hasonlóan egyedi jellegzetesség a fekete taxi. Halkan mondom, nagyon sok taxi nem is fekete. Ami közös bennük, az a magas, tágas utastér, hogy az urak cylinderben is be tudjanak ülni...

A taxis mellett nincs ülés, oda csak pakolni lehet. Az utastér műanyag lappal van elválasztva a taxistól. Egy kis ablakon lehet átadni fizetéskor a bankjegyeket, vagy a bankkártyát, mint Tokióban, a japán taxikban. Az utastérben hátul három kényelmes (és mosható) bőrülés, az utastér elejében pedig 2-3 lehajtható ülés van. Így ha többen utaznak, kényelmesen, egymással szemben ülve tudnak beszélgetni.

Nem lehet minden taxiban bankkártyával fizetni, de akkor ezt precízen kiírják. Három időszámban van a taxitarifa, este drágább, éjszaka pedig még drágább. A taxikat lehet telefonon rendelni vagy leinteni, úgy, mint Magyarországon.

Minden taxin kétféle engedély látható, a „Taxiengedély”, a Licence fémlapon van a karosszériára erősítve. Az első és hátsó szélvédőn műanyag lapon pedig a területi engedély, ahol a taxis szolgáltatathat. Nem minden taxi dolgozhat ugyanis London belvárosában, csak az, akinek erre külön engedélye van.

A buszsávokat a buszok mellett nemcsak a taxik, de a kerékpárosok is használhatják. Budapesten – elméletileg – csak azt a buszsávot használhatná a kerékpárosok, ahol a jelzőtábla ezt engedélyezi. Londonban a forgalmi sávok egy része csak a csúcsforgalomban lesz buszsáv, csúcsforgalmon kívül mindenki használhatja azokat.

Legközelebb a londoni közlekedésről írok.

Juhász Péter



Londoni kollégánk a magyar szakmai lappal



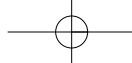
A buszsávot természetesen a taxik is használhatják



A Taxiengedély, a Licence



Az ajtót a vezető nyitja, belülről. Azt enged a kocsijába, akit jónak lát...



Az utastér első részében van 2-3 lehajtható ülés



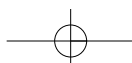
Az utastér hátsó részében három kényelmes bőrülés található



Figyelmeztetés: Itt csak taxik állhatnak meg



Szélvédőre erősített területi engedély





A taxis mellett az anyósülés hiányzik, oda pakolni lehet



Azért nem minden taxi fekete



Ennél a taxinál csak készpénzzel lehet fizetni



Néhány taxi tetejére világító reklámtábla van felszerelve



Taxiállomás útburkolati jelek



London egyik régi jelképe, a fekete taxi

Tisztelt Kollégák!



Taxisok Világa, New Yorkban

Napnyugta Manhattan felett



Fazékban a káposzta, benne a töltelék

nem sikerült venni, így hazai Gyulai kolbász darabokat, és pirított bacon-szeleteket raktuk a káposzta és töltelék közé.

Mint kiderült, nem döntöttünk rosszul.

Mikor fazekunk megtelt, mintegy két órán át közepes lángon főztük fedő alatt, vigyázva, hogy leve megfelelő szinten maradjon. Később, némi pihentetés után, az

edényt megbontottuk, táltunk, s helyi – igen finom – krémes tejjöllel locsoltuk a töltelégeket.

Miután kóstolásunk során kiderült, hogy jól dolgoztunk, így vendéglátónk, Anikó bátran vitte a bőséges adag, jó magyar töltött káposztát az ételt megkóstolni kívánó amerikai úrnak. Nem vallottunk szégyent, az úr kisfia ékes angolssággal írt köszönő levélkét a finom falatokért.

Mi pedig lassan készülődünk hazafelé, s talán búcsúzhatok is egy manhattani naplementével, s egy újsággal, melyet nem csak írunk, de olvasunk is, mint látjuk, a világ minden szögletén.

Fakanalás jó étvágyat kíván:

Soós István City22



Tejjöllel az igazi

Múlt havi írásomban jeleztem már, hogy amerikai utam végén, az utolsó napokban, egy klasszikus magyar ételt kellett főzzünk, mégpedig egy amerikai úr kifejezett kívánságára. Nos, ez természetesen a töltött káposzta volt, amihez az utolsó pillanatokban sikerült az alapanyagokat megszerezni.

A manhattani hentes darált 1-1 font marha- és sertéshúst, amit sóval, borsal, kevés paprikával és két tojással jól összedolgoztunk, majd kapott a pirított bacon zsírából is keveset. A masszához rizs helyett gerslit (árpagyöngy) kevertünk, ami még itthonról származott. Barátaink szereztek savanyú káposztát. A töltéshez egy nagy fej édes káposztát abáltunk meg és szedtünk leveleire. Ebben az összeállításban nem lett az étel túl savanyú. Ebből a mennyiségből, ha jól emlékszem, mintegy 40-42 tölteléket készítettünk, amit jól beágyasztunk a káposzta közé, s mivel füstölt árut már

Új légitársaságok Ferihegyen

Újabb két légitársaságot köszönhattünk a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtéren.

BLUE AIR
Malmö Aviation

|| B terminál
|| B terminál

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Csak a foci! Továbbra is bízom a válogatottban. Igaz, még hátravan két sorsdöntő mérkőzés, de úgy érzem, meglesz. Lapzártá miatt csak a vágyaimat írom le: október elején a Feröer-szigetek az ellenfél. Jó a csapat. Az eredményei igazolják előbbi állításon. Valami azt súgja, nem 1:0-ra nyerünk. Remélem, igazam lesz. Az előző meccseken is megvoltak a helyzetek. Az új, szerencsésebb összetételben jobban fogunk játszani. Szerintem 3:0 lesz az eredmény. A többit utólag!

Gasztronómia

A „47”-es báránypörkölt rozmaringos krumplival

Régen jelentkeztem. Sajnos fotókat nem tudok mellékelni, bár ígértem. Nem sikerültek. Izgalmas feladatra vállalkoztam. Félig-meddig üzleti, félig baráti és egy kicsit nosztalgia vacsorát, ill. estebédet készítettem a barátaimnak. Életem egy jelentős korszakát zártam le – válás stb. – ezen a délutánon. Azokat hívtam meg, akik ebben közreműködtek, segítettek, és egy nagyon kedves ismerősnőmet, akit 47 évvel ezelőtt láttam utoljára. Az ő tiszteletére adtam ennek a fantasztikusan sikerült pörköltnek „47”-es nevet. Megérdekelte, hiszen a megalkotásban részt vett. E kitűnő magyaros étel mellé – tekintettel jellegzetességére – készültünk még egy különlegességgel.

Ez pedig a „rántott Krúdy-karaj cigányosan”.

Azt gondoltam az elején, még pakolni is fogok, de ez elmaradt. Elfogyott minden e remek este végéig. Nézzétek el nekem a kicsit hosszúságú, kicsit személyes bevezetést, de az ember életében ritka alkalom, mikor ennyi remek ember tisztelem társaságával, és még hozzá úgy, hogy 12 éves korom első kedvese segítendő vendégként, nyer méltán elismerést

Hit csodálata

Két apáca megy az úton egy kocsi-
val. Egyszer csak kifogy a benzin,
ezért bemennek egy közeli farmra
kérni egy keveset. A farmer, mivel
nem talál más edényt, egy régi bili-
be tölti nekik a benzint. Az apácák
visszamennek az autóhoz, és éppen
töltik bele az újonnan szerzett
üzemanyagot, amikor arra megy
egy rabbi és így szól:

– Nővérek, igaz, hogy a vallásuk-
kal nem értek egyet, de a hitüket,
azt igazán csodálom!

háziasszonyként, valamint kedves, csinos nőként.

Térjünk rá a lényegre, hogyan is készült ez a báránypörkölt?

Először lássuk a hozzávalókat:

3 kg kockázott bárányhús

3 kg félbevágott báránycsülök

70 dkg kolozsvári szalonna kockázva

30 dkg füstölt szalonna kockázva

10 dkg kalocsai édes-nemes paprika

2 kg hagyma kockázva

1 dl St. Remy konyak

Só ízlés szerint, bors

3 dl villányi rozé

1 marék apróra vágott rozmaring

1 evőkanálnyi kakukkfű

1 marék vágott petrezselyem

Az elkészítést csak azért említem, mert a húsok különböző főzési időt igényelnek. Ezért jobb, ha egy kicsit részletesebben leírom.

Első lépésként előző nap reggelén a húst a fűszerek egy részével, fokhagymával, hagymával, kevés olívaolajjal, egy citrom levéllel bepácoltuk. Kedves segítők csodálkozva néztek rám, de nem kérdeztek, csak tette azt, amit kértem tőle. Másnap reggel először – nehogy már a báránypörkölt megsejtődjön – ittunk egy féldecit az egészségére! Így aztán könnyedén, jó hangulatban folytattuk a munkát. Először megsütöttem a szalonnákat, aztán következett a hagymapirítás, majd a „szétribantás”. Ekkor rádobtam a félbevágott báránycsülköket. Lassú tűzön, rázatgatva megpörkölttem. Dobtam rá a felsorolt fűszerekből és felöntöttem csontlével úgy, hogy éppen ellepje. Kb. két órán át közepes tűzön pároltam. Ezután az apróra vágott hússal együtt a pirospaprikát és paradicsomot adtam hozzá és egy órát rotyogtattam. És mi is jött ezután?

Ja igen, egy jó rozé fröccs csinálta meg a kóstoláshoz a szám ízet.

A végjátékban beletettem a fűszerek fennmaradó részét, a konyakot, a villányi rozét és készre főztem. Közben elkészült a rozmaringos pirított krumpli, valamint a nokedli.

Rövidesen tálaltunk. Megszórtuk a tálal-

kat friss vágott petrezselyemmel. A napalít mély csend lepte meg, csak az evőeszközök csörömpöltek. Mindenki evett, ivott, majd nem győzték dicsérni a szakácsot és segítőt, Ágneszt.

Mi szerényen félrevonultunk és folytattuk a munkát. **Krúdy-karaj rántva cigányosan**, ha úgy tetszik, romásan.

En először egy gyerekkori barátoménál ettem ezt, ilyen körettel. Most is vártam, hogy eljön, de nem érkezett meg! Egy kicsit az ő tiszteletére készítettem ezt.

Mi is jöhetett ezután? A bor, a pezsgő, a rövid, vagy talán ebben a sorrendben! Jó volt nézni az elégedett arcokat. Ekkor még nem sejtette a dicső csapat, hogy jön a Krúdy-karaj is, de jött. Terítékcserére és kezdtük előlről. Először gyengén tiltakoztak, de aztán megadták magukat. Az elkészítését nem részletezem. Mindenki tud krumplit sütni és lecsót készíteni. A rántott karajt viszont nem hagyományosan készítjük. Itt nem klopfolunk, nem sítünk, itt mindent szép lassan csinálunk – mégpedig sparhelten. A sütés ideje kb. 50 perc. A húst sós, fűszeres tejben áztatjuk csonttal és a szűzermével egyben. Panirozás előtt borsot is szórunk rá, úgy panirozzuk, hogy egy kicsit belepaskoljuk a morzsát és pár percig állni hagyjuk. Ezután beletesszük a forró zsirba és hőlagosodás után letakarva félrehúzzuk a csendesebb tűzre és kb. 50 percig pároljuk, majd visszahúzzuk az erősebb tűzre és készre pirítjuk. Lecsóval és sült krumplival tálaljuk. Különleges, illatos csemege, érdemes vele vesződni.

Mi jött ezután? Egy száraz pezsgő az emésztést elősegítendő. A szép napnak vége lett. A vendégek haza mentek. Mi ültünk a teraszon és a jól végzett munka elégedettségével néztük, amint leereszkedik az este. Kedves segítőkkel jól beszélgettünk. Nem tudom, hogy, de egyszer csak eljött a reggel.

Mit gondoltok, mit csináltam? Sonka-
tojást sütöttem hat tojásból.

Remélem, kedvet kaptatok hozzá!

Jó étvágyat!

Sanyi City 231

TAXIFÓLIÁZÁS

06 70/387 0122

Budapest (Zugló) Szönyi út 30-34
www.taxifoliazo.com.



- Tíz éves tapasztalat.
- Csúcsmínőségű német öntött fóliát használunk.
- A fólia anyagára 5 év garanciát vállalunk!
- Megvásárolható nálunk a BKK által előírt összes kiegészítő matrica(pepitásáv, engedély szám,tarfiatáblázat)!



Üzemanyagárak, 2015 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	379	396	257
Február	344	365	245
Március	333	350	227
Április	357	376	225
Május	368	369	229
Június	383	383	230
Július	386	386	229
Augusztus	390	383	228
Szeptember	383	370	229
Október	359	351	224

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyag-költséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

A közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapnormát, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapnormájú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzem-

anyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapnorma értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

Lakott területen belüli forgalom esetében a lakott területet jelző táblák közötti területre alkalmazható.

Értéke:

- Budapesten 35%
 - megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%
 - egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban – mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%
– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

(December 1-je és március 1-je közötti időszak.)

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

Légkondicionáló berendezéssel felszerelt gépkocsi május 1-je és szeptember 1-je közötti üzemeltetési időszakában alkalmazható.

A téli, ill. a légkondicionáló szorzó a városi szorzóval összevonható.

Az alapnorma helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapnorma-átalány is használható.

A benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
1001–1500 cm ³ -ig	8,6 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	9,5 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	11,4 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	13,3 liter/100 kilométer

A gázolajüzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm ³ -ig	5,7 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	6,7 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	9,5 liter/100 kilométer

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértékét – a benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapnormaérték – továbbá

- cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,
- földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm³/liter) értékű módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

www.nav.gov.hu

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

Nyitva tartás: hétfő–csütörtök 10.00–16.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

Az adóbevallási időszak alatt bővített nyitva tartással.

Megnevezés	eladási ár (Ft)
Taxisok Világa Magazin	480.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.800.-tól
Iparűzési adó bevallás elkészítése	2.800.-
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés, fellebbezés stb.)	2.800.-tól
Könyvelés, adatrögzítés	3.600.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	160.-
Taxis brifkók, pénztárcák	3.200.-tól
Az új fővárosi taxirendelettel kapcsolatos kellékek	450.-tól.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Laminálás A/4-ig	350.-tól

Az árak 2015. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Hárman beszélgetnek: – Az én bátyám pap. Ha kimegy az utcára, mindenki atyámnak szólítja. – Az én bátyám püspök. Ha kimegy az utcára, mindenki Isten szolgájának hívja. – Az én bátyám 210 kilós. Ha kimegy az utcára, mindenki így szól: – Atyaúristen!!!!

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2013.12.18 – 2014.01.21	3,00%
2014.01.22 – 2014.02.17	2,85%
2014.02.18 – 2014.03.25	2,70%
2014.03.26 – 2014.04.29	2,60%
2014.04.30 – 2014.05.27	2,50%
2014.05.28 – 2014.06.24	2,40%
2014.06.25 – 2014.07.22	2,30%
2014.07.23 – 2015.03.24	2,10%
2015.03.25 – 2015.04.21	1,95%
2015.04.22 – 2015.05.26	1,80%
2015.05.26 – 2015.06.23	1,65%
2015.06.24 – 2015.07.21	1,50%
2015.07.22-től	1,35%

www.mnb.hu

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2015. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok	Nyugdíj-járulékok	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér 105 000 Ft	A minimálbér másfélszeresének (157 500 Ft) 8,5%-a 13 388 Ft	A minimálbér (105 000 Ft) 10%-a 10 500 Ft	A minimálbér 1,125-szörösének (118 125 Ft) 27%-a 31 894 Ft
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkénti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható

A járulékok közül **nem kell megfizetni a 27%-os szociális hozzájárulási adót** a következőknek:

- az egyéni vállalkozó ha 2011. december 31-én I., II., vagy III. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjra volt jogosult és rokkantsági ellátásban vagy rehabilitációs ellátásban részesül

- az egyéni vállalkozó, illetve a tag rokkantsági ellátásban részesül és egészségi állapota a rehabilitációs hatóság komplex minősítése alapján 50 százalékos vagy kisebb mértékű.

Fenti kedvezmény 2012. július 1-jétől illeti meg az egyéni vállalkozókat, továbbá a bt., kkt., kft. személyesen közreműködő tagjait. A kedvezmény a minimálbér kétszeres összegéig vehető igénybe, kizárólag a vállalkozó vagy tag saját járulékaiból (alkalmazottakra tehát nem vonatkozik). A 2012. július 1. előtti időszakra ez az adókedvezmény nem érvényesíthető. 2012. július 1. utáni időszakra önrevízióval módosíthatóak a hibásan beküldött bevallások.

(2011. évi CLVI. Törvény egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról 462/A. §.)

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért)

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulékok	Nyugdíjjárulékok
Járulékok alapja:	6930 Ft/hó Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt <u>akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem!</u> (Kivéve az orvos által igazolt kereséktelelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-a alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.*
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

* A nyugdíjbavonulás évében még a kedvezőbb, 20%-os mértékkel lehet számolni

A járulékok befizetési határideje főállásúknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként (kivéve KATA-sok!), a tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

KATA-S VÁLLALKOZÓ

	Főfoglalkozású	Munkaviszony vagy nyugdíj melletti	KATA PLUSZ*
Tételes összegek	50 000 Ft/hó	25 000 Ft/hó	75 000 Ft/hó
Adónem kód	288	288	288
Költségvetési számla elnevezése	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla
Költségvetési számla száma	10032000-01076349	10032000-01076349	10032000-01076349

*Nem kötelező, választható adózási forma.

A KATA befizetési határideje főállású, másodos és nyugdíj melletti vállalkozók esetén egyaránt a tárgyhónapot követő hó 12-e.

Fontos határidők**November 12.**

- Havi járulékbevallás és -befizetés
- KATA befizetés

- Miért van ilyen pálinkaszagod?
- Tudod pálinkával kezelem a fájós fogamat.
- Te szegény! És régóta fáj?
- Olyan öt éve...

* * *

*Két srác beszélget
– Ti szoktatok imádkozni az étkezések előtt? – Nem, az én anyám jól főz!*

<p>Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda</p> <p>Budapest, V. ker. Bárczy István u. 1-3.</p> <p>Tel.: 411-7000 (központi szám)</p>	<p>Szolgáltatások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá. • Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele. • Folyószámla-kivonatok igénylése. • Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése. • Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (Adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznapi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni! • Iparüzési adó fizetési számlaszám: 11784009-15490012-03540000 	<p>Ügyfélfogadási idő:</p> <p>Hétfő: 08.00 – 18.00 Kedd: 08.00 – 16.30 Szerda: 08.00 – 18.00 Csütörtök: 08.00 – 16.30 Péntek: 08.00 – 14.00</p> <p>A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás), továbbá a „nullás” igazolás iránti kérelem illetéke 3000 Ft.</p>
<p>Központi Okmányiroda</p> <p>1133 Budapest, Visegrádi u. 110-112. Tel.: 452-3622 Kékszám: 1818 Hétvégén is nyitva!</p>	<p>Intézhető ügyek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erkölcsei bizonyítvány azonnali kiadással • Járműigazgatás • Személyazonosító igazolvány • Útlevel • Ügyfélszolgálat • Vezetői engedély • Taxirendszám 	<p>Ügyfélfogadási idő:</p> <p>Hétfő: 08.00–20.00 Kedd: 08.00–20.00 Szerda: 08.00–20.00 Csütörtök: 08.00–20.00 Péntek: 08.00–20.00 Szombat: 08.00–14.00 Vasárnap: 08.00–14.00</p>
<p>Budapesti Közlekedési Központ</p> <p><i>Taxidroszt iroda</i></p> <p>Budapest VIII., Asztalos Sándor u. 16.</p> <p>Tel.: 06-1-235-3000 06-1-3-255-255</p>	<p>Drosztengedélyhez szükséges okmányok:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a gépjármű forgalmi engedély • a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap”-ja • a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély • Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel • igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett. • A fővárosi taxirendeletnek megfelelő külső és belső megjelenés, az előírt tartozékok megléte (POS-terminál, szabadjelző), műszaki megfelelőség 	<p>Ügyfélfogadási idő</p> <p>H-SZ: 9.00 – 15.00, K-CS: 9.00 – 13.00, P: 9.00 – 12.00.</p>
<p>BTI TAXICENTRUM</p> <p>1119 Budapest, Vahot u. 6.</p> <p>Tel.: 06-1-229-3736 Mobil: 06-30-989-4279</p>	<p>Szolgáltatások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Személyi jövedelemadó bevallás • Könyvelés, elektronikus bevallások • Iparüzési adó • Teljes körű vállalkozói ügyvitel • Taxis kellékek árusítása • Tarifatáblák, engedélyszámok készítése • Mágnes-matricázás, laminálás 	<p>Nyitva tartás:</p> <p>Hétfőtől csütörtökig 10.00–16.00 Pénteken 10.00–14.00</p>
<p>Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</p> <p>1033 Budapest, Mozaik u. 5. Tel.: 430-2738</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása • Kocsicsere • Visszarendszámozás • Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése 	<p>Nyitva tartás:</p> <p>Hétfőn és szerdán 08.00–15.00 Kedden és csütörtökön 08.00–12.00 Pénteken 08.00–11.00</p>

<p>Pest megyei taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</p> <p>1141 Budapest Komócsy u. 17-19. Tel: (06-1) 460-2239 (06-1) 460-2249</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása • Kocsicsere • Visszarendszámozás • Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése 	<p>Nyitva tartás:</p> <p>Hétfőtől csütörtökig 07.30-15.30 Pénteken 07.30-12.30</p>
<p>Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara</p> <p>1016 Budapest Krisztina krt. 99. Tel.: (06-1) 488-2000</p>	<p>Kamarai hozzájárulás befizetése:</p> <p>Számlaszám: 10102086-02614500-02003005 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: BKIK központi ügyfélszolgálat: 1016 Budapest, I. kerület, Krisztina krt 99. Telefon: (06-1) 488-2000</p>	<p>Ügyfélfogadás:</p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 13.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 13.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p>Pest megyei és Érd Megyei Jogú Városi Kereskedelmi és Iparkamara</p> <p>1056 Budapest Váci u. 40. IV. emelet Tel.: (06-1) 317-7666</p>	<p>Kamarai hozzájárulás befizetése:</p> <p>Számlaszám: 10102086-11571302-12000007 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: 1056 Budapest, V. kerület, Váci u. 40. IV. emelet Telefon: (06-1) 317-7666</p>	<p>Ügyfélfogadás:</p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 15.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 15.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p>Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság</p> <p>(06-1) 301-7571</p>	<p>Taxiállomásokkal kapcsolatos bejelentések</p> <ul style="list-style-type: none"> • drosztfoglalók • civil autók • egyéb problémák 	<p>Hétfőtől péntekig 06.00-20.00</p>
<p>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</p> <p>Központi ügyfélszolgálatok és fővárosi kirendeltségek</p>	<p>Központi ügyfélszolgálatok:</p> <p>1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 1144 Budapest, Fogarasi út 3. 06-1-467-7100 1097 Budapest, Vaskapu u. 33-35. 06-1-299-4000</p> <p>Fővárosi kirendeltségek:</p> <p>1016 Budapest, Krisztina krt. 99. 06-1-390-4290 1033 Budapest, Kórház utca 6-12. 06-1-368-2527 1051 Budapest, Nádor u. 19. 06-1-302-7913 1073 Budapest, Kertész u. 35. 06-1-431-9933 1156 Budapest, Száraznád u. 4-6. 06-1-417-0961 1173 Budapest, Pesti út 27. 06-1-256-2304 1181 Budapest, Üllői út 453. 06-1-290-9730 1221 Budapest, Kosuth L. u. 25-29. 06-1-229-3870</p>	<p>Ügyfélfogadás:</p> <p>Hétfő: 8.15–18.00 Kedd: 8.15–11.30 Szerda: 8.15–18.00 Csütörtök: 8.15–11.30 Péntek: 8.15–11.30</p>
<p>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</p> <p>Pest megyei központi ügyfélszolgálat és kirendeltségek</p>	<p>Központi ügyfélszolgálat:</p> <p>1132 Budapest, Kresz Géza u. 13-15. 06-1-450-4000</p> <p>Pest megyei kirendeltségek:</p> <p>2030 Érd, Budai u. 24. 06-23-362-916 2100 Gödöllő, Kossuth L. u. 74. 06-28-420-801 2300 Ráckeve, Kossuth L. u. 96. 06-24-485-416 2310 Szigetszentmiklós, Gyári út 9. 06-24-442-051 2370 Dabas, Szent István út 79. 06-29-360-050 2600 Vác, dr. Csányi L. krt. 52. 06-27-316-935 2700 Cegléd, Dugonics u. 4. 06-53-500-193 2760 Nagykáta, Szabadság tér 16. 06-29-444-541</p>	<p>Ügyfélfogadás:</p> <p>Hétfő: 8.15–17.30 Kedd: 8.15–12.00 Szerda: 8.15–16.00 Csütörtök: 8.15–16.00 Péntek: Szünnap</p>

Új, kedvező ajánlatok, taxisoknak



Citroën Berlingo

Felszereltségi szint megnevezése	Live	Feel	Feel
Motor méret (ccm/LE)	1598/95	1598/120	1598/120
Üzemanyag (benzin/dízel)	benzin	benzin	benzin
Karosszéria	5A	5A	5A
Váltó típusa	manuális	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	205/65 r15	205/65 r15	205/65 r15
Defekttűró abronccsal szerelt?	NEM	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	4 440 000	5 220 000	5 620 000
Regisztrációs adó	85 000	85 000	85 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	270 000	350 000	350 000
Metálfény		120 000	120 000
Manuális klíma	270 000		
Automata klíma csomag		230 000	230 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	270 000	350 000	350 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	4 795 000	5 655 000	6 055 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	21,00%	27,00%	26,50%
Kedvezmény összege (Bruttó)	989 100	1 503 900	1 582 050
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	3 805 900	4 151 100	4 472 950



Peugeot Partner

Felszereltségi szint megnevezése	Access	Active	Active
Motor méret (ccm/LE)	1598/95	1598/120	1560/100
Üzemanyag (benzin/dízel)	benzin	benzin	dízel
Karosszéria	5A	5A	5A
Váltó típusa	manuális	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	205/65 r15	205/65 r15	205/65 r15
Defekttűró abronccsal szerelt?	NEM	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	4 440 000	5 220 000	5 620 000
Regisztrációs adó	85 000	85 000	85 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	270 000	350 000	350 000
Metálfény		120 000	120 000
Manuális klíma	270 000		
Automata klíma csomag		230 000	230 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	270 000	350 000	350 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	4 795 000	5 655 000	6 055 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	21,00%	27,00%	26,50%
Kedvezmény összege (Bruttó)	989 100	1 503 900	1 582 050
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	3 805 900	4 151 100	4 472 950

Citroën- és Peugeot- típusokra

Ahogy arról már e lap hasábjain hírt adtunk, 2015. szeptember 1-től az Európai Unióban új autóként már csak Euro 6-os motorral szerelt gépkocsikat lehet forgalomba helyezni. Ezen időpont előtt legyártott, de még Euro 5-ös motorral szerelt autók forgalomba helyezésére derogáció keretében van lehetőség, de már csak 2016. augusztus 31-ig. Vagyis, az éppen aktuális raktárkészlet határozza meg a vevők választási lehetőségeit. Ahogy fogynak ezek az autók, úgy lesz egyre szűkebb a kínálat Euro 5-ösből.

Ennek megfelelően az összes autógyártó átállt az Euro 6-os motorral szerelt gépkocsik gyártására.

Nem volt ez másként a PSA Csoportnál (Peugeot és Citroën) sem.

Az új motorok megjelenésével párhuzamosan a Peugeot és Citroën magyarországi importőre a taxisok számára új kondíciókat dolgozott ki. Ez következik az alábbiakban, sorbavéve a népszerű típusokat.

Minden olyan modell esetén, amiből a PSA Csoportnak van speciális, kifejezetten a taxisoknak szóló kedvezményes ajánlata, kétfajta taxis verziót dolgoztak ki. Az első kivétel minden esetben a szükséges alapszerelteségeket tartalmazza egy alapmotorizáltsággal.

(Így a Citroën C-Elysee 1.2 Vti, 82 LE Collection, illetve Peugeot 301 1.2 Vti Active verziója taxis kedvezménnyel már bruttó 2.999.000 Ft-tól elérhető.)

A második verzió pedig egy jobban felszerelt kivitel mutat, ami olyan elemeket is tartalmaz, melyek a taxisok számára plusz értéket képviselnek. (Tolatóradar, digit klíma, tempomat, ülésfűtés.) Ezen verziókra magasabb flotta-támogatást tudnak biztosítani, így az ilyen felszerelteséget választók lényegesen többet nyújtó autót kapnak, minimális plusz felárért.

A PSA (Peugeot, és Citroën) Csoport bízik benne, hogy a speciális kedvezmények, módosítások még több elégedett taxis ügyfelet csábítanak majd a két márkához.

Nézzük tehát a kínálatot azzal, hogy ettől természetesen el lehet térni, a márkakereskedők készséggel állnak a taxisok rendelkezésére.

Albérletkeresőben:

- Tessék mondani, mi az a folt a mennyezeten?
- Tudja, itt régen egy kémiaprofesszor lakott, aki folyton mindenféle robbanó vegyszerekkel kísérletezett.
- Aha, értem, az ott a vegyszer.
- Nem. Az ott a professzor...

Új, kedvező ajánlatok, taxisoknak


Peugeot 301

Felszerelési szint megnevezése	Active	Allure
Motor méret (ccm/LE)	1199/82	1199/82
Üzemanyag (benzin/dízel)	benzin	benzin
Karosszéria	4A	4A
Váltó típusa	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	185/65 r15	185/65 r15
Defekttűrő abronccsal szerelt?	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	3 520 000	3 710 000
Regisztrációs adó	65 000	65 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	220 000
Metálfény		115 000
Téli csomag		105 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	220 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	3 585 000	3 995 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	16,65%	19,00%
Kedvezmény összege (Bruttó)	586 000	746 700
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	2 999 000	3 248 300


Citroën C-Elysee

Felszerelési szint megnevezése	Collection	Selection
Motor méret (ccm/LE)	1199/82	1199/82
Üzemanyag (benzin/dízel)	benzin	benzin
Karosszéria	4A	4A
Váltó típusa	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	185/65 r15	185/65 r15
Defekttűrő abronccsal szerelt?	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	3 520 000	3 710 000
Regisztrációs adó	65 000	65 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	220 000
Metálfény		115 000
Téli csomag		105 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	220 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	3 585 000	3 995 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	16,65%	19,00%
Kedvezmény összege (Bruttó)	586 000	746 700
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	2 999 000	3 248 300


Citroën Grand Picasso

Felszerelési szint megnevezése	Tendance	Selection
Motor méret (ccm/LE)	1560/73	1560/88
Üzemanyag (benzin/dízel)	dízel	dízel
Karosszéria	5A	5A
Váltó típusa	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	205/55 r16	205/55 r16
Defekttűrő abronccsal szerelt?	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	6 405 000	7 200 000
Regisztrációs adó	85 000	85 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Metálfény		135 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	6 490 000	7 420 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	18,00%	22,00%
Kedvezmény összege (Bruttó)	1 152 900	1 613 700
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	5 337 100	5 806 300


Peugeot 308

Felszerelési szint megnevezése	Access	Active
Motor méret (ccm/LE)	1560/73	1560/88
Üzemanyag (benzin/dízel)	dízel	dízel
Karosszéria	SW	SW
Váltó típusa	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	205/55 r16	205/55 r16
Defekttűrő abronccsal szerelt?	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	5 615 000	6 335 000
Regisztrációs adó	85 000	85 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Metálfény		135 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	5 700 000	6 555 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	18,00%	22,00%
Kedvezmény összege (Bruttó)	1 010 700	1 423 400
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	4 689 300	5 131 600

További ajánlat a 36. oldalon!

Felszereltségi szint megnevezése	Tendance	Selection
Motor méret (ccm/LE)	1560/73	1560/88
Üzemanyag (benzin/dízel)	dízel	dízel
Karosszéria	5A	5A
Váltó típusa	manuális	manuális
Szállítási határidő	100 nap	100 nap
Ajánlat érvényessége	2015.12.31	2015.12.31
Gumiabroncs mérete	205/55 r16	205/55 r16
Defektűró abronccsal szerelt?	NEM	NEM
Keréknyomás ellenőrző rendszert tartalmaz-e?	IGEN	IGEN
Regisztrációs adó nélküli listaár (Bruttó)	6 155 000	6 950 000
Regisztrációs adó	85 000	85 000
Gyári extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Metálfény		135 000
Utólag beszerelt extrák (Bruttó)	0	0
Extrafelszereltség összesen (Bruttó)	0	135 000
Listaár extrákkal és regadóval (Bruttó)	6 240 000	7 170 000
Kedv. mértéke (%) NEM KITÖLTENDŐ	17,00%	22,00%
Kedvezmény összege (Bruttó)	1 046 350	1 558 700
Kedvezménnyel csökkentett bruttó listaár regadóval	5 193 650	5 611 300

Új, kedvező ajánlatok, taxisoknak



Citroën Picasso

Autótolvajok körében legnépszerűbb a Volkswagen

Jobban hoz a konyhára az embercsempészet

Átalakulóban a szervezett bűnözés is. Ma többet lehet keresni az embercsempészetrel, mint az autólópással. Ezt igazolják a statisztikai adatok is. Míg 2007-ben 7.584 gépkocsit tulajdonítottak el hazánkban, addig tavaly ez a szám 4.803-ra csökkent. Idén pedig 32 százalékkal kevesebb személyautót lovasítottak meg, mint az előző év, hasonló időszakához képest. A toplisták között kutakodtunk.

Rögtön az elején szögezzük le: ellophatatlant autó nincs, csak van, amelyekre kevesebb, míg másokra több időt szánnak „beszerzőik”. Az is biztos, hogy alacsonyabb szintű védelmi, és riasztó berendezéssel felszerelt járművek nagyobb veszélynek vannak kitéve, mint jól ellátott társaik. Idén augusztus 31-ig 2170 gépjárművet tulajdonítottak el Magyarországon, ami 32 százalékkal kevesebb, mint az előző évben. A visszaesésnek több oka lehet, úgymint, a rendőrség két nagyobb autólópásra szakosodott bűnözői kört is kiiktatott idén, illetve az embercsempészet jelenleg nagyobb üzlet, több pénz van benne.

A gépkocsimárkák között is átalakulóban a trend, míg korábban a Suzuki és az Opel vezette a listát, addig ma a Volkswagen került az első helyre. Az év első nyolc hónapjában 241 VW „cserélt” gazdát. 205-tel második helyre ugrott a Ford, és 189 elköltött darabszámmal harmadik lett a Suzuki. Ezt követi a Renault 158-cal, majd a Toyota következik 145-tel, az Opel 142-vel, az Audi és a BMW 84-84 eltulajdonítással. Érdekes, hogy korábban sem az Audi, sem pedig a BMW nem szerepelt ilyen „előkelő” helyen, illetve, ahogyan már említettük a Suzuki és az Opel nem „csúszott” ennyire vissza.

A rendőrség nem adja ki a konkrét típusokat, ám az autóvadászoknak köszönhetően sikerült betekintést nyernünk a bejelentett listába. Idén is Suzuki Swiftet vittek leginkább, a Fordok közül a Fiesta-ra volt nagyobb a kereslet, s csak ezt követte a Focus. A Renault Megane-t a Suzuki SX4 követi, majd a Toyota Corolla mellett vitték a Toyota Priust is. A Volkswagen-családból a Golfot kedvelik a bűnözők. A prémium ka-

tegóriából az Audi A4 az utolsó előtti a tízes toplistában, míg az Opel Astra zárja a sort.

Mint minden lista, ez is attól függ, hogy milyen paraméterek alapján szemezgetünk. A tényleges helyzetet talán szemléletesebbé teszi, ha a forgalomban futó járművekhez viszonyítjuk az egyes típusokból ellopott autókat.

Az első helyezést a BMW érte el. A 63.889 személyautóból 84-et vittek el, ami azt jelenti, hogy 760 autóra jut egy lopás. Második helyen az Audi szerepel: 64.987 személyautóból 84-et vittek el, azaz 774 autóra jut egy bűncselekmény. Dobogós helyre kúszott a Toyota. 128.618 személyautó mellett 25.788 hasznójármű fut még az utakon, amelyekből 145 „cserélt”gazdát. A sorban a VW következik: 279.648 autóból és 42.241 kisteherautóból 1.335-re jut egy találat. A Fordok esetében 236.700 gépkocsi és 42.665 forgalomban lévő jármű figyelembevételével 1.362-re jut egy eltulajdonítás. Hatodik a sorban a Renault. 197.499 plusz 33.866 daraból 158-at loptak el ebből a fajtából, ami azt jelenti, hogy 1.464 darabra jut egy lopás. Hetedik helyen a Suzuki. 402.288 személyautóból és 2.618 egyéb családtagból 189-et vittek el, az arány eszerint 2.142. Végül a nyolcadik helyre került az Opel, amiből 436.915 gépkocsit lehet az utakon látni, amit 21.807 hasznójármű egészít ki. Ezekből 142-öt vittek magukkal a bűnözők, ami azt jelenti, hogy 3.230 autóra jut egy lopás.

Egyértelműen a BMW és az Audi a tolvajok kedvence idén. Az átlagnál megbízhatóbb, de nem éppen olcsó márkaszervezetről ismert Toyota előrébb ugrott a listán, míg a Magyarországon legnagyobb számban futó két márká, a Suzuki és az Opel sokkal kevésbé áll a tolvajok célkeresztjében. A

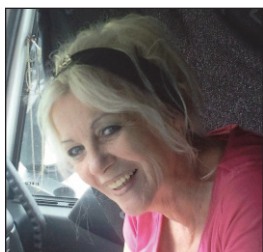
számok jól mutatják: egy BMW-t vagy Audit négyszer nagyobb eséllyel lopnak el a tolvajok, mint egy Suzukit.

Mint azt a cikk elején leszögeztük: nincs ellophatatlant autó, de az egyes védelmi rendszerekkel megnehezíthetjük a tolvajok dolgát. Mivel a tettesnek minden másodperc számít, így egy jól felszerelt autónál kétszer is meggondolja, vállalja-e a lebukás kockázatát. Érdemes minél több védelmi rendszert telepíteni az autóra, a gyárilag beszerelt rendszereken felül utólag beépített riasztórendszerekkel megnehezíthetjük a tolvajok dolgát.

A riasztórendszereken túl vannak természetesen egyéb lehetőségek is. Ilyen például a kormányzár, a váltózár, vagy a kerékőr. Ezek már a látványukkal is elriaszthatják a bűnözőket, akik mindig a legegyszerűbben és leggyorsabban elköthető autókat keresik. De érdemes lehet akár egyedi megoldásokat is alkalmazni, amelyek eltérnek az üzletekben kapható alternatíváktól. Ilyen például egy titkos kapcsoló, amelynek segítségével csak az tudja beindítani az autót, aki tudja, hol keresse. Sőt, ma már léteznek speciális UV festékek is, amelyekkel bármilyen egyedi azonosító a karosszériára festhető. Ez egyrészt megnehezíti a későbbi eladást, másrészt segítséget jelent a hatóságoknak az azonosításban. A fenti módszerek ráadásul nem is feltétlenül drágák, legtöbbször pár ezer, vagy pár tízezer forintból kivitelezhetőek egy külön erre a célra szakosodott műhelyben.

Rajtunk is múlik, mi mindent teszünk meg annak érdekében, hogy megnehezítsük a gépjárműlopásra szakosodott bűnözők dolgát. Higgyék el, két azonos márkájú és típusú autó közül az fogják ellopni, amellyel kevesebb a macera, könnyebben kiiktathatók a védelmi berendezések. Éppen ezért megfontolandó: megé-e pár ezer forintos plusz beruházást a biztonság? A kérdést költőinek szántam...

k.z.t.



Pilla jelenti

Taxiból kamionba 25. rész

Grenoble és Valence



Szervusztok Kedves Barátaim.

Utamat tovább folytatva, most két kellemes franciaországi városról küldöm beszámolómat.

Sokan ismerik Lyont, Párizst, Marseille-t, de Grenoble-t, Valence-t talán kevesebben. Utazzatok hát velem.

Grenoble már a kelta időkben is lakott település volt. Cicero Kr. e. 43-ban említi először a várost. 286-ban, Diocletianus császár idején kapott városfalat, melynek 38 tornya volt. A 14. században a város neve Greynovol volt, majd később

Greynoble-ra változtatták azt. A város már a 4. században is püspöki székhely volt, 879-ben Burgundia része lett, és 1242-ben városi rangot kapott. Egyetemét 1339-ben alapították. 1944. május 26-án a várost bombatámadás érte, a károk jelentősek voltak. Egyébként 1968-ban itt rendezték a X. Téli Olimpiát, hiszen a várostól néhány kilométerre emelkednek az Alpok 3000 méter magas csúcsai. Grenoble-ban három egyetem található. A Joseph Fourier Egyetem, a Pierre Mendés-France Egyetem, illetve a Stendhal Egyetem. Ezenkívül egy politechnikai és egy mérnöki főiskola is működik a városban. Itt Grenoble-ben kezelték, ápolták egyébként Michael Schumit, súlyos sibaesete után.

Ami a fuvarfeladatot illeti, kifejezetten mérges voltam. Olyan kevés volt a lerakandó áru, hogy azért igazán kár volt erre jönni, de hát természetesen nem én határozom meg az utat és a hozott mennyiséget sem. A cucot egy ún. elosztóba kellett lerakni, és roppantul örültem, hogy hűtős autóra ültem. Kényelemszeretetem megnyilvánul, ugyanis én nem rakodok. A rampára rátoltam, a rakodók kinyitották az ajtókat és kiszedték a holmit. Rettenetesen élvezem egyébként a lerakódással járó meglepetéseket. Például itt a következő történet: megyek be az irodába, és mondom (angolul, mivel franciául nem tanultam meg, csak egy-két mondatot, az meg nem elég), megérkeztem, szeretnék lerakodni, itt vannak a papírok.

A fiatal ember elveszi a menetleveleket, és flegmán közli, küldjem be a sofórt, mert csak az írhatja alá a dokumentumokat. Mondom: én vagyok a sofőr. Meglepett pofa, aztán széles vigyor és félvállról odaveti: állj a 7. rampára. Aztán kijön az udvarra (mint akinek ott van dolga) és szemrevételezi, hogy hogyan sikerül a rampára rátolnom.

A fenébe... volt azért egy cseppnyi nehézség. Ugyanis vezetősi- nek közé kellett beállni, aminek az az undorító tulajdonsága (persze csak nekem undorító), hogy halálpontosan kell beállni, a pót kerkeinek bele kell simulniuk a két oldalon a vezetősi- nek közé. (A fene a pófátokat! Azért is!) Csak kétszer kellett „meghúznom” – azaz előrehúzni – a komplett szerelvényt, és siker. Persze Nektek elmondom, egyáltalán nem voltam biztos benne, hogy sikerülni fog, mert az egész telep engem bámult (sok ám a női kamionosok ellen- drukkere). Alig várják a kollégák, hogy vi- gyoroghassanak...) No per- sze nekem se kellett több! Olyan fapófát vágtam, ami- lyet csak lehetett...

De egyébként a franciák kedvesek és barátságosak. Olyannyira, hogy amikor ki- pakolták az árut, megérdek-



A hűtős pótkocsim itt még vár rám

Úton Grenoble felé



A szőlődombok



Most fotózzak vagy vezessek?

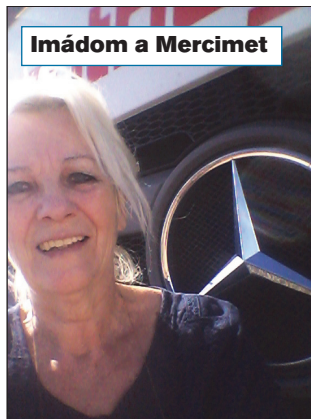


Valence-Gare



Folytatás a 39. oldalon

Folytatás a 37. oldalról



Imádom a Mercimet



Marhahusi



Valence, egy tündéri szökőkút



Valence, park



Sétálóutca



Valence, a katedrális

I d -
ték: szeretsz-e
főzni Susan?
Igenlő vála-
szomra elláttak
„főznivalóval”,
azaz egy jókora
adag hússal,
amit gondosan
elraktároztam,
gondolva, jó lesz
az pár nap múl-
va, ha kifogy az
otthonról hozott
kaja. Úgy 8-10 kg
volt az ajándékba

kapott husika. (Ajjaj! Mikor fog ez elfogyni? Erre később visszatérünk...)

Este jobban szemrevételeztem az ajándékot. Csodálatos marhahússzeletek, soványak, csont és inak nélkül, festeni se lehetne szebbeket. (Legszívesebben elküldeném mintapéldánynak a magyarországi hentesüzletekbe.) Mi is legyen belőle? Nem volt idő a töprengésre, a körülmények adottak, megfőztem életem egyik legfinomabb marhagulyását. Sok zölddel, csipetkével. De mire elkészült (két és fél óra), olyan fáradt voltam, hogy az evés másnapra maradt. Úton Valence felé, menet közben kanalazgattam a kislevelekből, a néha-néha rám felnéző turisták nagy csodálkozására.

No de már itt is vagyunk: Valence. Nos, pihenjetelek egy sort – én várok a lerakódásra –, de remélem, továbbra is velem tartotok.

És Valence:

Mielőtt leraknám a cuccot (ide 8 tonna és a spanyolhoz még van fent 12 tonna), olvassátok el, mit ír a Wikipedia Valence-ről:

Valence Dél-Franciaországban, a Rhône bal partján, az Isère torkolatától valamelyest délre fekszik a két folyó által kialakított kisebb medencében. A várost a nagy forgalmú A7-es autópálya (Mar-

seille–Párizs) nyugatról kerüli el. A települést körbeölelő körgyűrűről ágazik le az A49-es autópálya, amely Grenoble-lal biztosít összeköttetést. A várost Grande Ligne köti össze Párizssal, így gyorsan elérhető innen, illetve Marseille-ből és Montpellier-ből. Valence-t a rómaiak alapították *Colonia Julia Valentia* néven i. e. 127-ben. A település fejlődését Lugdunum növekedése hozta meg: a kereskedelem felélénkülésével a Rhône völgyének második legjelentősebb városává fejlődött Lyon után. Lyon 2. századi hanyatlásával azonban Valence is sokat veszített jelentőségéből, lassan apró

településsé zsugorodott össze. A 11. században a Rhône völgye fontos zarándokúttá vált Compostela irányába. Hamarosan a város is bekapcsolódott ebbe az aktív vallási életbe a Szent Appolinaire katedrális, később a Szent Rűfusz apátság megépültével.

A város a kereskedelem élénkültével folyamatosan növekedett, azonban jelentős változás csak 1452-ben állt be Valence életében. Ekkor II. Lajos, Dauphiné hercege (a későbbi XI. Lajos francia király) egyetemet alapított itt. A városnak hamar komoly tudományos életet hozott az egyetem, ahol olyan jelentős tanárok dolgoztak, mint Jean-Joseph Menuret, az első francia nyelvű enciklopédia megalkotója. A herceg a tudományos élet mellett a kereskedelmet is nagyban meglendítette azzal, hogy vásártartási jogot adományozott Valence-nak.

A városban egyre több kereskedő élt, és munkálkodásuk révén a paloták száma is egyre gyarapodott. A 16. század vallásháborúinak többször áldozatul esett a város. Az ellenreformáció idejében azonban ismét visszanyerte régi fényét. Nem kevesebb, mint 8 férfi és 5 női szerzetesrend költözött a városba, az egyházi és tudományos életet nagyban fellendítve. A kereskedelem mindazonáltal továbbra is alacsony szinten maradt. Az 1789-es francia forradalom nagy változásokat hozott a város életében. Az egyházhoz erősen kötődő egyetemet bezárták a számtalan egyéb egyházi intézményhez hasonlóan. Több kolostort leromboltak, vagy világi célokra átalakítottak. A város ismételt fejlődése csak a 19. században indult meg. 1829-ben épült a város határában a Rhône-on híd, amely az első összeköttetés volt Ardèche és Drôme megye között. Az iparosodás is lassan megmutatkozott, a környező gazdaságok terméneire alapozva épült ki az élelmiszeripar, később a többi Rhône menti városhoz hasonlóan a textilipar, végül a nehézipar képviselőjeként a tölténygyártás. A gazdaságot tovább élénkítette a vasút 1855-ös megérkezése a Lyon–Valence–Avignon vonallal. A század végén nagymértékű építkezés zajlott új városképet kölcsönözve Valence-nak.

Közben – ameddig ti olvastátok a város történetét – megpróbáltam megsürgetni emberkémet – mármint a főnök „urat”, hogy ugyan adjon már egy rampaszámot, mert hűtés ide-oda, mire megmozdulnak, elromlik a cucc. Csak vigyorog és nem mozdul. Nem tudom e nyugalom okát, de mindjárt kiderítem. Nos, kérem szépen sztrájkolnak a drágáim. Lepakolás? Nem tudni. Tehát megadtam a telefonszámomat, ha befejezték a marhaskodást, hívjanak fel, ...addig tekergek egyet a városukban.

Így is történt. Semmi említésre méltó aztán nem történt, kivéve, hogy megint dagadtra császkaláltam a bokámat. Nézzétek a képeket, és drukkoljatok, hogy továbbiakban már ne találkozzak sztrájkolókkal, mert akkor soha nem érek Spanyolországba.

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig. Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményrel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal Ildikót

06 1 788 7991 · 06 70 371 4240
vagy hagyatsz üzenetet a
vermesif@citromail.hu
e-mail címen is.

Ingyenes bevizsgálás. Laptop javítás a Széna térnél.

www.computerplus.hu

1027 Budapest,
Bajvívó utca 7.
06 70 38 39 621

TAXIKAT

azonnal, kp. fizetéssel

FELVÁSÁROLUNK

kilométertől és
állapottól
függetlenül.
Akár helyszíni
egyeztetéssel.

Tel: 06-30/849-9793

AUTÓSZÁLLÍTÁS

2,8 tonnái Budapest
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Előfizethető a Taxisok Világa! előfizetési díjak 2014. január 1-től

A féléves (6 alkalomra szóló) előfizetési díj **3240 Ft**, az egyéves (12 alkalomra szóló) **6480 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

A taxisok nem üzleti
célú hirdetéseit
továbbra is
INGYEN közöljük.

AUTÓMENTÉS

www.automento24.com

+36 30 222 22 33

4 db 17 collos gyári
könnyűfém felni,
Toyota Priusra való,
eladó.

Tel: 20/3810-666

Ez az Ön
hirdetésének helye

Opel Zafira

2010-es évjáratú,
7 üléses 1.7-es dízel
taxi kiadó.

06-70-326-9337

Taxisok Világa

2000-2014-es évfolyam –
némi hiányos – 135 db,
gyűjtőknek **ingyen átadó.**
Szállítás megoldható.

06 30/9-515-615

ELADÓ VW TOURAN 1.4 TSI CNG-benzines

2012-es, 6 kg városi fogyasztású, friss taxivizsgával, 4 éves
gázengedéllyel, kimondottan taxinak készült Németországban!
Egy gazdája volt kint. Most 180 ezer km van benne, kiváló állapotú.

Érd.: City 722
Tel.: 06/70/38-38-722

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Mit vegyek? Mit egyek? Mit igyak?

EGY SZEGÉNY KIS FOGYASZTÓ PANASZAI

Olvasom az újságot. Na nézzük csak, mi van itt az ötödik oldalon? Jaj! Itt azt írja az újság, hogy a világért ne egyek tésztát, mert abban van az a galád szénhidrát, ami az emberiség megrontója. Fehér kenyert se! Fehér zsömlét se, mert az maga a lassú kínlal! Egyem a teljes kiőrlésűt, mert intelligens ember csak ilyet vásárol. Igaz, hogy ennek a kiőrlésűnek a színe és az íze is leginkább a csizma-talpra emlékeztet, de az aztán olyan, de olyan egészséges, amire nincs is kifejezés a magyar nyelvben. Száz évig fogok élni, ha ilyen-nel fogom táplálni magamat!

Na jó, de a tévében meg azt mondja egy pékműhely tulajdonosa, hogy a magyar konyha remekeihez az illatos, omlós fehér kenyér az igazi. Az őseink is ezt ették, mégse pusztultak ki. És nagyon mosolyog hozzá! Kedves ember! Az áruházban halomban áll a bumfordi

fehér zsemle, de nincs rá írva, hogy milyen méreg van benne, viszik is a népek rendesen. Szegények! Ha tudnák!

A homlokomat törölgetem, teljesen el vagyok bizonytalanodva, most akkor lehet, vagy nem lehet? Mert kérem, én egészségesen akarok étezni!

Valami húsárú is kellene a hétvégére. Igen ám, de azt olvastam az újságban, hogy aki húst eszik, annak a húspan lévő ammóniasav lerakódik az ízületeiben és rövidesen a köszvény fogja halálra kínozni a szerencsétlent. Többek között ezért üvöltöttek a farkasok a hómezőkön. Szörnyű! De tényleg, ez van benne a cikkben, amivel engem akar megóvni a cikk írója, nehogy a hómezőkön keljen üvöltönnem. Aranyos tőle!

Felvágotat se lehet, bár igen nyálcsorgató tévéreklámok csábi-

tanak, viszont tudatos vásárlóként már tudom, ezeket telenyomják színezékekkel és ízfokozókkal. Bioparizer meg ugyebár nem létezik. Gyerünk tovább!

Aztán itt van a mangalica-sztori! Még emlékszem, amikor néhány évtizeddel ezelőtt ezeket a göndör szőrű rőfiket a dolgozó nép legnagyobb ellenségének tekintették. Csak úgy, egyik napról a másikra. Irtsuk ki! Ma pedig arról szólnak és írnak a nagytudásúak, hogy a mangalica húsánál és zsírjánál nincs egészségesebb a Földön! Kérem én tájékozott fogyasztó szeretnék lenni! De akkor most vegyem és egyem, vagy ne?

Egyébként is azt is olvastam az újságban, hogy négy olyan vitamin is létezik, ami csak zsírsejtek fogyasztásából szívódik fel a szervezetemben. Még meg is nevezték ezeket! Ha ez igaz, akkor az összes növényevő embertársam hamarosan vitaminhiány miatt fog az örök vadászmezőkre költözni? Szólni kellene nekik!

Rendben, hallgatok az újságra, nem veszek disznóhúst, mert azt írják, egyik csirkét. Namármost! Itt egy kérdés van! Mennyire tekinthető csirkének az a csirkeszabású tollas élőlény, amelyik egy rajzlapnyi területen élte le rövidke életét, a Napot és a baromfiudvart sose látta? Továbbá táppal táplálták, hogy húsa olyan száraz és ízetlen legyen, mint a faforgács.

Talán valami készített vegyek? Konzervet? Na, még csak az kellene! A tartósítószerektől és a benne lévő ki tudja milyen veszélyes vegyszerektől hemzseggő lecsókonzervtől valószínűleg le

is fordulnék a konyhaszékéről! Pedig a konzervgyártók mást mondanak, csak én meg nem tudom, kinek higgyek?

Esetleg néhány tejtermék? Már gyermekkoromban úgy tanultam, a tej élet, erő, egészség! Az igazi tej biztosan. De ez a ma kapható, dobozos, vízzel hígított tejpor a tartósítószerivel? Nem, inkább egy finom epres joghurt, mert attól fog kicsattanni az egészségem! Most jut eszembe az a jó cikk, amiben azt olvastam, nincs annyi eper a világon, mint amennyi eperjoghurt készül. Tehát az eperizt szintetikusán állítják elő? Ez igaz? Lehet, hogy még a rettegett guárgumi is van benne? Nem! Eperjoghurtot ne!

Igen, ideírta a feleségem a cédulára, vegyek vaját is. Még szerencse, hogy annyi mindent elolvasok és tudom, hogy ez egy állati termék a szabadgyökeivel, de különben is a plafonig emelné a koleszterinszintemet. Sajnálom is nagyon a hollandokat a koleszterinszintjük miatt!

Minden sajtóorgánum arra buzdít, egyek több zöldséget, gyümölcsöt, mert abban van a vitamin. Na, lássuk csak! Ezek az éretlen, kökemény, ízetlen, piros kis billiárdgolyók nem is emlékeztetnek az ifjúkorom csodálatos ízű, édes, lédús, gerezdes paradicsomaira, a körték, őszibarackok is kökemények, éretlenek, ízetlenek. Eltűnődöm. Vajon mennyi vitamin lehet az éretlen gyümölcsben? És ezek a puffasztott hagymák és puffasztott zellerek sem igyekeznek elnyerni a bizalmamat. Nincs már édes, piros, puha magyar paradicsompaprika sem, de van helyette rágós, kemény, pritamninnak nevezett paprikautánzat. Szomorú vagyok.

Akkor valami ital? Leemelem a polcra a kedven-cemet, a szekszárdi vöröset. Azt mondta a házi orvosom, az én koromban már napi egy pohárkától javul a vérkeringésem, az emésztésem, és a hajam is ki fog nőni. Viszont olvasom egy orvosi rovatban; a vörösbortban lévő csersav felelős a függőség kialakulásáért. Alkoholizmus? Májzsugor? Soha!

Sört inkább? Mondják nekem a tévében, mennyi értékes tápanyag van a sörben. Egy másik szakember egy másik csatornán arról próbál meggyőzni, a sör hízlal és tönkreteszi a vesét. Olyan okosnak látszik mind a kettő!

Gondom, az nincs, hiszen hegyekben állnak a cukrozott, szénsavas üdítők a polcokon. Még jó, hogy megírták nekem, ilyeneket nehegyes fogyasztás, mert az kikezdi a belső szerkezetemet.

Ásványvíz! Ez az! Ezzel nem lehet baj, mert mondták is, írták is, mennyiféle ásvány hiányzik a szervezetemből, amit feltétlen pótolnom kell. Ám a fogorvosom szerint nem győzik azóta levakarászni a sok fogkövet az ásványvizet fogyasztók rágószerveiről, ráadásul a sok ásvány lerakódik a szervezetben az évtizedek alatt. Érszűkület, ízületi gyulladás, meg a satöbbi fenyegetne! Epekő? Vesekő? Nem kő!

Üres bevásárlókocsival, csüggedten jövök ki az áruházból és azon kesergek, jaj de nehéz tudatos vásárlónak lenni! Viszont éhes vagyok.

Most itt legelek a réten, a homlokomon megjelent két kis dudor jelzi, rövidesen talán szarvaim is lesznek, már egy kicsit kérődni is tudok, de arra gondolok, végre egészségesen étkezem!

Tóth I. Gábor

– Az anyósomnak idejében ki kell érnie a vasútállomásra – mondja a vő a taxisnak.
– Bizza csak rám, uram! Úgy fogok sietni, mintha a saját anyósom lenne.

A REPÜLŐTÉRI BEHAJTÁSRÓL

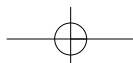
Mint köztudott, a repülőtérre magánautók kétszer mehetnek ki ingyen, a harmadik alkalommal fizetni kell akkor is, ha csak egy percre megy be a repülőtér bármelyik parkolójába. A BKK rendszerében regisztrált taxikra ez nem vonatkozik, ők korlátozás nélkül, akár egy nap tízszer is beléphetnek a repülőtér területére.

Taxis kollégák panaszkodnak, hogy hiába vannak regisztrálva, a harmadik belépéskor mégiscsak fizetni kell. Ez egy dolgot jelent, valahol hiba van a rendszerben. Első lépésként nézzük meg a BKK telephelyén, hogy jelezték-e a rendszámunkat a repülőtér illetékeseinél, ők ugyanis havonta egyszer küldik az aktuális listát.

Ezután a repülőtéren, a nagy parkolóban lévő fehér konténerhez menjünk le, amelyet már messziről felismerünk a nagy P reklámtábláról (PARKOLÓ – információ – ügyfélszolgálat). Ott egyeztessük le, miért nem szerepelünk a repülőtér számítógépes rendszerében.

Előfordul, hogy a BKK hiába küldi el a rendszámokat, valahol elakad a gépezet...

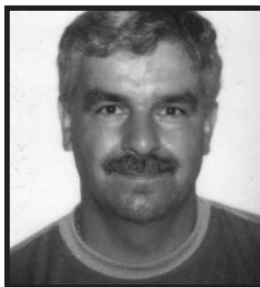
Horváth András



Borszéki Sándor
(City 526)
élt 62 évet



Szabó György
(City 105)
élt 55 évet



Ismét gyászolunk, és hogy a fájdalmunk még nagyobb legyen, rögtön két kiváló Munkatársunk, Tulajdonostársunk és Barátunk távozott.

Tragikusan rövid élet és a végére súlyos betegség, szenvedés adatott meg Nekik. A gyilkos kór nem kímélte Őket.

De ne a szomorú vég, hanem a barátságban eltöltött évtizedek maradjanak meg mindannyiunkban! Emléketeket örökre megőrizzük!

Nyugodjatok Békében!

A City Taxi közössége nevében:

Tamás Miklós elnök

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Kapaszkodósáv”.
- Helyes a „B” válasz.** Ha a járművel – méretei vagy egyéb ok miatt – a besorolás általános rendelkezéseit nem lehet megtartani, a bekanyarodást végre szabad hajtani az ellenkező oldalra történő behúzó-dással is.
- Helyes az „A” válasz.** Az úttesten tartózkodó kisgyermek melletti elhaladás mindig kockázatos rejt magában. A képen látható helyzetben egy rövid hangjelzéssel fel kell hívni a „szórakozott” felnőttek figyelmét elkóborolt gyermekük veszélyes helyzetére.
- Helyes a „C” válasz.** Útkereszteződésben a balra kanyarodó főútvonalról leterő taxival jobbra adott irányjelzővel kell jelezni a jobbra való bekanyarodást, de ugyanígy kell tenni az egyenesen továbbhaladás esetén is.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Veszélyes lejtő”. A meredek lejtőn nem szabad engedni a taxi gyorsulását, ha ez a biztonságos haladását veszélyeztetné. Tartani kell a tempót akkor is, ha a gyorsuló autó átlépné az úton egyébként megengedett sebességhatárt, vagy ha a taxi előzését más jármű már megkezdte.
- Helyes a „B” válasz.** A képen látható keresztbe futó terelővonal átlépése nem minősül irányváltoztatásnak. Irányt akkor változtatna a jármű, ha a korábbi ha-

ladási irányát meghatározó terelővonalat lépné át.

7. Helyes a „B” válasz. Veszélyeztetésnek minősül, ha valaki a közlekedés más résztvevőjét kár, baleset bekövetkezésének, a személy- és vagyonbiztonság sérelmének a lehetőségébe sodorja.

8. Helyes az „A” válasz. A képen látható helyen a megállást tábla tiltja. A vonatkozó tilalom nem tesz különbséget a néhány másodperces és a hosszabb ideig (öt percig) tartó megállás között.

9. Helyes a „B” válasz. A vezető szervezetében lévő szeszes ital fogyasztásából származó alkohol jelenlétének tilalma a kerékpárosra csak akkor vonatkozik, ha az a vezetési képességét hátrányosan befolyásolja.

10. Helyes a „C” válasz. Személygépkocsi tetőcsomagtartóján rakomány abban az esetben is szállítható, ha a járművön előre és hátra legfeljebb 40-40 cm-re túlnyúlik.

11. Helyes a „B” válasz. Csak a körforgalmú út elhagyása minősül irányváltoztatásnak, az ilyen csomópontba való behajtás esetén nem.

12. Helyes a „B” válasz. Ha a forgalom sűrűsége folytán a forgalmi sávokban öszszefüggő járműoszlopok alakultak ki, forgalmi sávot változtatni csak abban az esetben szabad, ha a vezető bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.

2015. 09. 05. Mogyoród ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ- TORNÁ

Ahogy azt az elmúlt évek során már megszoktuk, nagyon jó hangulatú volt a XV. Jubileumi Taxis Focikupa is, annak ellenére, hogy az idő most bizony esős volt. Erőről viszont a szervezést és a lebonyolítást is magára vállaló, nagy munkabírásu Kis Robi (alias Ragacs, TaxiPlus) egyáltalán nem tehetett. Köszönet és tisztelet neki ezért a napért, ezt minden résztvevő nevében írom!

Ebben az évben sajnos kevés csapat érkezett, de ez betudható volt egyrészt az időnek és még inkább a részvétel feltételként kért taxisigazolványának. Így most a ténylegesen taxiként dolgozók küzdöttek kollégáikkal, és nem a már megszokott „vendég” profi/félprofi labdarúgókkal.

Az elmúlt évekhez hasonlóan, sok ismerős arc tűnt fel a pályákon és azok szélén is. A kezdés és az érkezés kissé csúszott, de ezt már megszoktuk.

A 6 nevezett csapat megegyezett abban, hogy körmérkőzést játszanak, és így mindenki eleget lesz a pályán. Talán még többet is. A végleges sorrendet a pontszámok alapján döntötték el. A mezőnyből kiemelkedett a munkából kissé késve érkezett Debreceni City Taxi csapata, élükön a tulajdonos edzővel. A játékot nézve megállapítható volt, hogy egész jó kis meccsek alakultak ki.

Az eredmények: a bajnok a debreceni City Taxi lett / 15 pont/, a második hely a Taxi-Sokk Budapest formációé / 12 pont/,

A bíró spori jegyzőkönyvez



A díjak kiosztás előtt és a leadott taxisigazolványok



Debrecen City Taxi



Akár a BL-ben



City Night Classic



Ki győz?

a harmadik pedig a City Night csapata lett /9 pont/. A további sorrend: 4. a Csalamádé Team Budapestről /6 pont/, 5. a Főtaxi Zrt. Budapest /3 pont/ és 6. az MB Elit /0 pont/.

A gólkirályi címet Polgár Gábor érdemelte ki (City Taxi Debrecen, 19 gól). A legjobb kapus címet Gulyás Tamás kapta (Csalamádé Team). Fair Play-díjas a Főtaxi csapata lett.

A mosakodást és az átöltözést követően jött a jutalom: elkészült a fergeteges babgulyás csülökkel, amiért ez úton is szintén köszönetet mondunk. Aki éhes maradt egy adagtól, annak volt lehetősége a repetára is, amivel igen sokan éltek is.

Mivel mindenki sietett, hogy le ne kesse a szombati nagy pörgést, ezért csak a



MB Elit

jó ebédhez szolt a nóta. A korábban megszokott fergeteges DJ elmaradt, és olyan délutáni ötórás tea lett belőle. Csak Komjáti Gyuri bá' hiányzott slágereivel, így viszont reményeink szerint mindenki hazaért időben.

Köszönettel a szervező nevében:

Lossó Géza

A káposztaföldről siettek a taxis segítségére

Újabb indokolatlan támadás

A szolnoki vasútállomáson intette le a férfi azt a taxist, akivel egy földútra vitette magát, majd ok nélkül ütni kezdte. A fuvarozó szerencséjére a közeli földeken dolgozó napszámosok észlelték a történeteket és a bajba jutott férfi segítségére siettek, így a sofőr nyolc napon túl gyógyuló sérüléssel megúszta az attakot.

Szeptember 24-én, csütörtök délután a szolnoki vasútállomáson intette le a 29 éves férfi azt a taxist, akit először a Mezőhék melletti bekötőútra irányított. Utközben semmi sem utalt arra, hogy az utasnak agresszív szándékai lennének. Nyugodtnak tűnt, sőt még beszédbe is elegyedett a sofőrrel. Ahogy haladtak az úton egyszer csak megállította a kocsit és a taxist indokolatlanul ütni kezdte.

A csetepatéra a közeli káposztaföldön dolgozó munkások figyeltek föl, akik azonnal a bajbajutott férfi segítségére siettek. Ez lett a fuvarozó szerencséje, mivel a közeledő férfiaktól a felindult utas megijedt, és megpróbált elmenekülni. Pechjére a napszámosok utolérték, majd mindaddig lefogták, amíg a segítségül hívott rendőröknek át nem adták a támadót.

Az ütlegető B. Balázst a járőrök a Szolnoki Városi Rendőrkapitányságra előállították, ahol őrizetbe vették és kihallgatták. Vallomásában a gyanúsított tettét ugyan nem tagadta, de annak okára magyarázatot adni nem tudott.

A nyomozóhatóság B. Balázst súlyos testi sértéssel gyanúsítja. Amennyiben az ügyészség az elkövető ellen vádat emel, úgy akár három évig terjedő szabadságvesztésre is számíthat.

Ismét egy újabb érthetetlen támadás, amely indokát maga az elkövető sem tudta megfogalmazni, nem mintha elfogadható okot tudott volna tette mögé állítani. Lehet, hogy pénzt próbált szerezni, de az is lehet, hogy a stressz fokozta düh ebben a helyzetben tört elő belőle. Mindez nem indokolja tettét. Abba már csak belegondolni is borzasztó, mi lett volna a támadás kimenetele, ha nem sietnek a napszámosok a taxis segítségére.

k.z.t.



A Fótaxi csapata



Csalamádé



Taxi Sökk