uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 1

XVI. évf. 8. sz.

2006.

Augusztus

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 3

TARTALOM

Mi, mikortól változik? 5.
Mercedes-Benz az Adac statisztika élén 5.
A Zóna Service Konzorcium nyerte a ferihegyi taxipályázatot 10.
A Budapest Airport bejelentette a ferihegyi taxipályázat győztesét 11.
Citroën C1, C2, C4 Profi: stílusos vállalkozók 15.
A reptéri ellenőrzés tapasztalatai 15.
Autópálya-matrica mobilról 16.
A repülőtéri útról 17.
Bemutatjuk a Škoda Roomstert 17.
Kérdések és válaszok az eletronikus adóbevallásról 21.
Tudod vagy tippelsz? 22.
10 éve történt 23.
NYENYI 23.
Honda Civic 24.
Fogyasztást kímélő ötletek 26.
Zöldséges a taxidroszton 27.
VIP kategória létrehozását határozta el a City Taxi vezetősége 32.
A drosztelsőrendszer a számok tükrében 33.
Cél: a kevesebb áldozat 33.
Az új Civic Hybrid 34.
A Főtaxi az idén is megszervezte a hagyományos taxis sportnapot 38.
Morfondáriák 40.
Taxisok és részecskék 44.
Last minute borravalóval 46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:
Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.
Kiadásért felelős:
Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.
Felelős vezető:
Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ
A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:
XI. ker., Vahot u. 6.
Telefon/Fax: (06 1) 280-1864
E-mail:
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Önérdek – közérdek

Mióta új rendszerben élünk (ha egyáltalán...), azóta megváltozott a közérdek fogalma. A szocializmusban a köz érdeke szólamok szintjén létezett, az ország ügyeibe nem szólhattunk bele, helyettünk, felettünk döntöttek jól-rosszul. Ma más a helyzet. Mi irányítunk, mi kérünk számon. Értünk van minden Vagy mégsem...?

Büntetéseid

Leparkolsz a Dohány utcában, közel a Madách tér sarkához. Csak ott van ugyanis hely. Odaballagsz a parkolóautomatához és megveszed a jegyed. Vagy nem veszed meg, mert taxis vagy, néhány perc múlva úgyis jössz vissza, csak megkeresed az utast, segítesz felvinni a csomagját, vagy egyszerűen csak beugrasz egy pizzát venni. Mintegy tíz perc múlva már meglepődve tapasztalhatod, hogy autódon kerékbilincs van.

Mikor felháborodva telefonálsz a megadott számra, kijönnek, és leveszik tizenötezerért. Megtudod, mi volt a bűnöd: közelebb álltál a zebrához öt méternél.

Igen, a KRESZ valóban tartalmaz ilyen tiltást. Mégpedig azért, mert balesetmegelőzési okból fontos, hogy a járdáról lelépő gyalogos be tudja látni a forgalmat, mielőtt átmegy az úttesten. Ha te ott állsz, akkor nem látja be jól. Ha még meg is bilincselik az autódat, attól sem lát majd jobban... Egyértelműen látszik tehát, hogy a bilincselésnek a célja egyáltalán nem a balesetveszély felszámolása, hanem a büntetés maga. Bár némi nevelő hatással talán bír: többet nyilván nem állsz oda...

Ha valaki igazán a szabály szellemében kívánna eljárni, ha véglegesen meg akarná oldani ezt a kérdést, és célja nem az öncélú pénzbeszedés lenne, akkor több lehetősége is kínálkozna: jól látható útburkolati jeleket festene fel, esetleg forgalom elől elzárt területnek minősítené azt a részt, szegéllyel, korláttal jelezne, és akkor már tényleg magadra vess, ha odaállsz. De nem! A lényeg: a bevétel megszerzése.

Kihelyeznek egy „Minden jármű forgalma tilos" táblát olyan útszakaszra, ahol már harminc éve naponta közlekedtél. Rutinból vezetsz, hát behajtasz most is. A véletlenül ott álló rendőr megbüntet. Közben még sokan behajtanak. Rendőrnek felcsillan a szeme, másnap már négyen „őrzik" a táblát. Na nem a tábla előtt irányítanak el, hogy felhívják a figyelmedet az új rendre, nem. Kicsit beljebb állnak, hogy ha behajtottál, büntethessenek.

M0-ás úton lerobbant autóját tolja egy szerencsétlen a külső sávban egyedül (leállósáv ugyanis tudvalevőleg nincs ezen a rendkívül forgalmas útszakaszon). Látod, hogy a kamionok centikre húznak el mellette, ha foglalt a belső sáv, vészfékeznek, a forgalom elképesztő, konstatálod, hogy egyszerűen életveszélyes a helyzet. Betelefonálsz a rendőrségre, hogy kérjed az intézkedésüket. Az ügyletes unottan közli, hogy ők nem autómentő szolgálat...

Útépítés befejezése után „kinnfelejtődik" a 30-as sebességkorlátozó tábla. Szolgáló és védő rendőrségünk azonnal megkezdi az intézkedést: na nem az iránt intézkedik, hogy távolítsák el a már felesleges táblát, hanem sebességet mér! És ami a legszomorúbb: az állampolgári panaszra a főrendőr úgy reagál, hogy az intézkedés jogszerű, a rendőr nem bírálhatja felül, hogy egy bizonyos tábla miért van kint. Vagyis a szerv nem csak engem nézhet hülyének, hanem magát is annak tettetheti...

Sorolhatnánk a végtelenségig a példákat, nyilván te is hozzá tudsz tenni néhányat a saját tapasztalataidból. A lényeg, hogy a hivatalos közeg sokszor nem szolgál és véd, hanem bújik és büntet.

Fizetendőid

Végrehajtást kapsz az adóhivataltól, igen, hibáztál. Nem fizetted be időben az adóidat, járulékaidat. Nem csaltál ugyan, bevallottál mindent, csak éppen építkezel, a gyerek iskolába megy, a kocsi is most robbant le... nehezen élsz, szükség volt a pénzre. Nem baj, majd megadod, mindig is becsületes voltál. Az adóhivatal azonban nem vár: a kínkeservesen megszerzett és részletekkel terhelt autódat is el akarják venni, jelzáloggal terhelik a házadat, az utolsó fillért is kisajtolják belőled a nemzetgazdaság

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendeleteknek megfelelő):
20.000.-Ft befizetésével, havi 10.000.-Ft-os részletre elvihető.

Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval, választható kijelző színnel és nyomógombbal
20.000.-Ft befizetésével, havi 15.000.-Ft-os részletre elvihető. GPS, GSM(GPRS), POS, stb. modulokkal bővíthető

CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel.:06-1-240-9479
Mobil:06-20-9344-529
E-mail: szalai@ecometer.com
Weblap: www.ecometer.com

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 4

nehéz helyzetére hivatkozva. Pedig mi a te néhány százezres tartozásod ahhoz képest, hogy egyesek egy-egy rossz félmondatukkal is milliárdos károkat tudnak okozni az országnak.

Alig tudod kifizetni a havi járulékaidat, nem is beszélve az elmaradások törlesztéséről, erre megkapod a pofádba, hogy majd dupla tébét kell fizetned szeptembertől. Mert biztosan letagadod a jövedelmedet, és sokkal többet keresel. Senkit sem érdekel, hogy tényleg alig élsz, hogy a jelenlegi járulékok befizetése is problémákat okoz: rohadt adócsaló vagy, és kész.

Korrupcióid

Mész az autócserédet intézni, és a harmadik óra várakozás után már majd szétvet az ideg, mert látod, hogy az ajtón, amelyiknél türelmesen sorban állsz, ötpercenként mennek be a „csókosok" hatalmas irathegyekkel, és intézik az ügyeket soron kívül. Mire sorra kerülsz, kiderül, hogy hiányzik egy fontos papír. Menj, szerezd be, aztán állj ismét sorba. Küldözgetnek ide-oda, kioktatnak, megaláznak. Tűröd.

Műszaki vizsgád aktuálissá válik. El mersz menni a kocsiddal „csak úgy"? Bejelentkezel, és végigviszed? Hiszen felkészítetted, minden rendben van rajta! Sok ezer forintot költöttél rá! Nem lehet hiba, az autó tökéletes! És mégsem mered megkockáztatni. „Tolós" vizsgára viszed, ahol majd valaki „segít", ha mégis probléma lenne. Beletörődtél, már fel sem tűnik, hogy talán nem ez a természetes. Valaki valahogy rádkényszeríti ezt a fajta gondolkodást...

Orvoshoz mész. Sajnos tényleg beteg vagy. Az orvos szintén így gondolja, hát kiír betegállományba, és a lelkedre köti, hogy feküdj, pihenj. Te persze dolgozol, mert rezsi, kocsirészlet, megélhetés... de legalább ez alatt nem kell fizetned azt a rengeteg járulékot. Az orvosnak azonban – hálából – pénzt adsz. Pedig csak tette a dolgát, mert hát tényleg beteg vagy...

Tájékoztató előadáson vagy, ahol a korrupció elleni harc a téma. A szónokok mindegyike ékes szóval adja elő a felháborító eseteket, beszél a korrupt hivatalnokról, megvesztegethető zsaruról, megvehető politikusról. Sorolja a példákat a nagy port felvert esetektől, a hétköznapi apró kis ügyekig bezárólag. Egy idő után aztán felállsz, és elnézést kérve távozni készülsz, mert lejárt a parkolásra bedobott pénzed. Hárman is ugranak, hogy majd segítenek, mert ismerik a helyi parkolóőrt. Ha esetleg büntetési csomag lenne a kocsidon, ők „el tudják intézni". Megvannak a hivatalban a „megfelelő kapcsolataik". A legszomorúbb az, hogy teszik mindezt az iránt az iránt való legnagyobb jóindulattal, és meg sem fordul a fejükben, hogy néhány perccel ezelőtt még a szónoki emelvényről ostorozták a hasonló jelenségeket...

Miért van az, hogy ha valamit, bármit el akarunk intézni egy hivatalban, rögtön a kiskaput keressük? Azt nézzük, kinek kellene „odaszólni", kit kéne „megkenni", hogy ügyünk gyorsabb, kedvezőbb elintézést nyerjen. Ahelyett, hogy magát a rendszert, a nekünk ténylegesen járó ügyintézést próbálnánk megkövetelni, vagy legalább megreformálni, úgy irányítani, hogy mindenki ügye gyorsan elintéződjön...

Pedig mennyire egyszerű lenne! Megkövetelni a hivataltól, hogy tegye a dolgát! Szólni bátran, ha nem tetsző ügyintézéssel találkozunk. Nem hagyni, hogy egy hivatalnok csicskáztasson, megalázzon, vagy egyszerűen csak magas lóról beszéljen velünk. Az ő fizetése mindannyiunk adójából, igen, részben az enyémből is származik. Merjük ezt kinyilvánítani, még ha demagógnak hangzik is. A hivatalt, a hivatalnokot bizony mi tartjuk el. Az irodaszolgától a rendőrön át miniszterelnökig. A mi befizetett pénzünkből működik a rendszer, hát követeljük meg, hogy jól működjön! Nekünk tetsző módon.

Ha nem, hát nem vigasztalhatlak semmivel. Ez az „uram-bátyám" mentalitás az elmúlt évtizedek eredménye, és az utóbbi időben nemhogy megszűnőben lenne, inkább felerősödött. A régi rendszerben jó, ha voltak kapcsolataid. Egy-egy „fontos elvtárs" sok mindent el tudott intézni. Soron kívüli Trabant-kiutalást, tanácsi lakást, telefonvonalat. Ma már nem feltétlenül kell ismerős, elég, ha van egy nagy köteg pénzed, esetleg kellőképpen pofátlan vagy. Ma már eljutottunk oda, hogy a szabályok megszegése nemzeti sporttá vált. Ma sikk adót csalni, záróvonalon előzni, jegy nélkül utazni, lopni és hazudni. Ma jó fej vagy, ha megszegsz minden szabályt és szánakozol azon, aki még betartja. Ma sötétített ablakú Audiban, vagy BMW-ben kell utazni ahhoz, hogy „ne vegyék észre", mit művelsz. Nem érdekes, ki van belül. Lehetsz üzletember, maffiózó, politikus. Egyremegy. Rád akkor a szabályok nem vonatkoznak. Vagy legalábbis nem úgy...

Még várunk, mert türelmesek vagyunk. Ez is régi szokásunk. De lehet, hogy most lenne ideje annak, hogy végre valaki képletesen és szó szerint is jól seggbe rúgja ezt az egész korrupt rendszert. Mert az egész bűzlik és rohad, a velejéig romlott úgy ahogy van, a hírekben egyre gyakrabban felbukkanó felháborító esetek ennek csak apró figyelmeztető jelzései. Miért természetesek az alvállalkozói piramisok, holdudvarok, százmilliós sikerdíjak? Miért lehet veszteséges állami vállalatok vezetőinek nagyvonalú prémiumot adni, a világ legdrágább autópályáit építeni, közben a kisembert anyagilag és érzelmileg tönkretenni? Miért lett a törtetés úrrá a tudás felett, a törvények semmibevétele a becsület felett? Miért, miért?

Bizony, a feje tetején áll itt minden, sokkal jobban, mint Kádár alatt, és ezért vajmi kevés kárpótlás, hogy négyévente egyszer elmehetsz ikszelni a szavazófülkébe, ahol az egyik hataloméhes politikust a másikra cserélheted.

(Sajtóperek elkerülése végett: Akinek nem inge, ne vegye magára, valamint tisztelet a – sajnos elég kevés – kivételnek...)

oli

Woody Allen mondta

A feleségem szeret szex közben hozzám beszélni. A múlt éjszaka is felhívott egy szállodából.

* * *

Ha nem lennének zsebtolvajok, nulla lenne a nemi életem.

* * *

Elmentem egy masszázsszalonba. Sajnos önkiszolgáló volt.

* * *

Egy utcalány azt mondta nekem: ma ne, fáj a fejem!.

* * *

Egy lány felhívott: „Gyere át, nincs itthon senki." Átmentem. Tényleg nem volt otthon senki.

* * *

Rossz szerető vagyok. Egyszer kifütyült egy kukkoló.

* * *

Vettem egy könyvet, aminek „100 új pozitúra" volt a címe. Majdnem kificamodtam egy nyomdahiba miatt.

* * *

Elég pattanásos voltam. Egyszer elaludtam a könyvtárban és arra ébredtem, hogy egy vak ember olvassa az arcomat.

* * *

Egyszer annyira depressziós voltam, hogy elhatároztam, leugrok a tizedik emeletről. Erre hoztak egy lelkészt, aki összekulcsolva a kezét, így szólt hozzám: „Elkészülni..., vigyázz ..."

* * *

Egyszer elvesztem, és megkérdeztem egy rendőrt: „segítene megkeresni a szüleimet?" Mire a rendőr, elgondolkodva: „Nem is tudom, annyi helyre bújhattak..."

* * *

Már csecsemőkoromban szerepeltem reklámfilmben. Fogamzásgátlót hirdettek...

* * *

Egyszer elmentem egy randira. Két órát vártam a sarkon. Odajött egy lány. Megkérdeztem: „Te vagy Louise?" Azt kérdezte: „Te vagy Rodney?" Azt feleltem: „Igen, én vagyok." Erre ő azt mondta: „Nem, nem én vagyok Louise."

* * *

Ahányszor a homokozóban játszottam, a macska mindig megpróbált betemetni.

* * *

Anyámnak nem a terhessége alatt, hanem a születésem után voltak reggeli rosszullétei.

* * *

Amikor megszülettem, az orvos azt mondta az apámnak: „Sajnálom, mi mindent megtettünk, de mégis kibújt."

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 5

MI, MIKORTÓL VÁLTOZIK?

A ~~megszorító~~ kiigazító csomag menetrendje

Július 17-én a köztársasági elnök aláírta a pénzügyi ~~megszorításokkal~~ kiigazításokkal kapcsolatos törvényeket. A rendelkezések különböző időpontokban lépnek életbe, fontos tehát tudni, hogy mi, mikortól változik. Összeállításunk július 26-án az akkori állapot szerint készült:

Adózás

A személyi jövedelemadó törvény új szabályai 2007. január 1-jén lépnek hatályba. Ekkortól változik a lakáscélú kedvezmény is. Aki szocpol kedvezményt, vagy megelőlegezett szocpolt vett igénybe, az mindaddig jogosult – a 2006. december utolsó napján hatályos szja – törvény szerinti – kedvezményre, amíg családi pótlékot kap akár csak egyetlen gyermeke után is.

Az adótábla nem változik, az alsó kulcs sávhatára viszont 1 millió 700 ezer forintra emelkedik. Eddig a határig 18% a személyi jövedelemadó kulcsa.

A bankbetétek kamatai és egyéb tőkejövedelmek 2006. szeptember elsejétől válnak adókötelessé. A 2006. augusztus 31-ig megkötött betét-, folyószámla-, bankkártya- és takarékbetét-szerződéseknél az augusztus 31-e után induló első kamatperiódus lesz adóköteles. Az adó kulcsa 20 százalék. Az adót nem a betétek, hanem a betétek kamatai után kell megfizetni. Egymillió forint bankbetét esetén tehát például öt százalékos kamattal számolva évi 10 000 Ft lesz az adó. A kamatadót a kifizető – tehát a pénzintézet – vonja le és fizeti be az államkasszába. A bankbetét-tulajdonos magánszemélynek ezt a kamatjövedelmet nem kell bevallania. Az értékpapír árfolyamnyereségé után szintén 20 százalékos adókulcs érvényesül: azt azonban csak az értékpapír augusztus 31-ét követő megszerzése esetén kell alkalmazni.

Az eva-kulcs október elsejével 15 százalékról 25 százalékra emelkedik. A bevétel két kulcs közti megosztására két módszer kínálkozik: vagy a tényleges bevételt kell időarányosan megosztani a két kulcs között, vagy az éves bevétel negyede után további 10 százalékot kell fizetni.

Az áfa-törvény módosításai szeptember elsején lépnek hatályba. Mint már ismeretes, a középső áfakulcs 15-ről 20 százalékra emelkedik. Ez az az áfakulcs, amelyet a fuvarozásban, tehát a taxizásban is kell alkalmazni, ha valaki egyébként áfás. A taxiórákat legkésőbb november 30-ig kell átállíttatni. Áfás taxis szeptember 1-jétől az átállításig csak kézi nyugtát adhat. Jelenlegi ismereteink szerint az alanyi áfamentes vállalkozók taxióráján semmiféle módosítást nem kell végezni, hiszen teljesen mindegy, hogy a vállalkozó a végösszeg 15 vagy 20 százalék áfáját nem köteles bevallani és befizetni.

A vállalkozói személyi jövedelemadót fizető egyéni vállalkozó (tehát az átalányadós nem!) adóalapja legalább a bevétel kettő százaléka, ha egyébként adóalapja ennél kevesebb lenne. Itt elsősorban az évek óta veszteséges vállalkozásokat kívánják megadóztatni oly módon, hogy ha bevétele keletkezett, akkor adózzon is, függetlenül attól, hogy a kiadása több, tehát veszteséges. A bruttó bevételből levonható tételek taxis vállalkozásnál nem jelentkeznek, így a teljes bevételt kell figyelembe venni. Egy példa: a taxis vállalkozó bevétele 2 millió forint, ám kiadásai a 2 és fél millió forintot is meghaladják. Félmillió forinttal veszteséges tehát, mégis meg kell fizetnie a 2 millió forint 2% adóját, tehát 40 000 forintot! Életbe lép: 2007. január 1-jén.

Fenti szabály nem vonatkozik a kezdő vállalkozásra a tevékenység megkezdésének évében és az azt követő évben. A piacvesztést elszenvedett vállalkozó szintén mentesül az elvárt adó befizetése alól; ennek feltétele, hogy az adóévben elért bevétele az előző évi bevétel 75%-át ne haladja meg.

Az ún. különadót a jelenlegi értelmezésem szerint csak a több mint hatmilliós jövedelemmel rendelkezőknek kell fizetniük. Megjegyzem, a törvény szövege nem egyértelmű, ez ügyben akár még más értelmezés is elképzelhető.

A nagy vihart kiváltott házipénztár-adó csak társas vállalkozásokra vonatkozik, egyéni vállalkozókat nem érint.

Adóbevallás

Megszűnik a munkáltatói adóbevallás lehetősége. A magánszemély ezt követően csak önadózást, vagy adóhatósági adóbevallást választhat. Az adóhatósági adóbevallás választhatósága korlátozott, itt most eltekintünk a kivételek felsorolásától. Mindenesetre az egyéni vállalkozó nem választhatja ezt az adómegállapítási formát, csak önadózó lehet.

A főállású és munkaviszony melletti egyéni vállalkozó (nyugdíjas nem!) negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig adóbevallást köteles tenni. (Többször is figyelmesen elolvastam a törvény e szakaszát, konzultáltam másokkal is, de nem tudtam más következtetésre jutni: negyed-

A Mercedes-Benz személygépkocsik Németország legmegbízhatóbb autói közé tartoznak. Erről tanúskodnak az ADAC német autóklub 2005. évi mentési statisztikájának nyilvánosságra hozott eredményei.

A Mercedes-Benz az ADAC statisztika élén

A Mercedes-Benz összesen hat modelljével hódította meg az ADAC statisztikájának élpozícióit. Egyetlen másik autómárka sem ért el ilyen jó eredményt. Az autóklub szakemberei különösen elégedettek a Mercedes-Benz C-osztálylyal, amely a klub statisztikája szerint a középkategória legmegbízhatóbb autója. Az E- az S- és az M-osztály, valamint a sportos CLK- és SLK-osztály is az ADAC rangsorának élén végzett. Az autóklub öt különböző járműkategória személygépkocsi modelljeit értékelte.

A mentési statisztika a személygépkocsik megbízhatóságával kapcsolatos legfontosabb adatgyűjtés a gyakorlatban. A számok alapja az ADAC segélyszolgálat által 2005-ben kereken 3,75 millió alkalommal biztosított segélynyújtás.

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 6

évenként kell – mégpedig kizárólag elektronikus formában – adóbevallást készíteni 2007. január 1-jétől...)

Illeték

A gépkocsik megemelt átírási illetéke szeptember 1-jétől hatályos. Aki szeptember 1. előtt vásárol autót, és e vagyonszerzést szeptember 15-ig be is jelenti, annak még az alacsonyabb tarifával kell fizetnie az illetéket. Az illeték mértéke személyautónál 1890 köbcentisig 18, a felett 24 forint köbcentinként. (A régi érték 15, ill. 20 Ft volt).

2007 január elsejétől megszűnnek az illetékhivatalok, azok feladatait az APEH veszi át. Az adóhivatalok az eddigi megszokott megyei rendszer helyett regionálisan működnek 2007-től.

Az eddig súlyadóként ismert gépjárműadót a jövő év első napjától nem a súly, hanem a gépkocsi teljesítménye után kell fizetni. A rendelet szelektál a gépkocsi életkora szerint is: 120 és 300 forint között változik a kilowattonkénti adó. Az új kocsikért kell a többet fizetni...

Tb

A százalékos egészségügyi-hozzájárulás fizetési kötelezettség január 1 után 4%-ról 14%-ra nő. Ezt a hozzájárulást kell például fizetniük a tételesen adózóknak a vállalkozói osztalékalap után. Átalányadóst ez a járulék nem érint.

A tb-szabályok - leginkább a járulékszázalékok emelkedése, illetve a járulékalapnak a minimálbérről annak duplájára emelése - szeptember 1-jétől hatályosak, de a törvény tartalmazza a járulékok januári újabb emelését is. Az egyéni vállalkozó biztosítottak jelenleg 15 százalék egészségbiztosítási járulékot fizetnek. Ez szeptembertől 17 százalékra emelkedik, majd január 1-jétől újabb egy százalékos emelésre kerül sor, akkortól 18 százalék lesz a főállású egyéni vállalkozó egészségbiztosítási járuléka. Ha valaki alkalmazottként dolgozik, a jövedelméből fizetendő 4 százalékos egészségbiztosítási járulék emelkedik először 6, majd januártól 7 százalékra. Növekedni fog az alkalmazottak által fizetendő – pontosabban munkabérükből levont – munkavállalói járulék a jelenlegi egyről másfél százalékra

A minimális járulékalap szeptembertől 125 ezer forintra emelkedik a mai 62 500 forintos minimálbérről. A jövő év első napjától pedig 131 ezer forint lesz a minimális járulékalap. Ezentúl tehát a szabály úgy szól, hogy az egyéni vállalkozó járulékait a vállalkozói kivétje, átalányadózó esetén átalányadó-alapja után, de mindkét esetben legalább 125 ezer forint után kell megfizetnie. Itt el kell oszlatnom egy egyre gyakrabban felbukkanó félreértést: a 125 ezer forintos járulékalap nemcsak a minimálbéresekre vonatkozik! Nem lehet tehát kibújni alóla a minimálbér néhány száz forintos emelésével! Ám amennyiben a vállalkozó úgy nyilatkozik, hogy jövedelme ténylegesen ennél kisebb mértékű, kérelmezheti az alacsonyabb – de legalább a minimálbér mértékét elérő – járulékalap megállapítását. A kérelmet az adózás rendjéről szóló törvény megfelelő előírásai szerint kell benyújtani. A törvény azonban rögzíti, hogy az állami adóhatóság ellenőrizheti azt a vállalkozót, aki nyilatkozik, hogy a tényleges járulékalapja alacsonyabb a minimum járulékalapnál. Kvázi fenyegetést kaptunk hát: vagy fizetsz többet, vagy kockáztatsz egy ellenőrzést, amelynek során, mint tudjuk, úgyis találnak hibát, ha akarnak...

A „másodállású" vállalkozókra vonatkozó előírások nem változtak: ők továbbra is csak tényleges vállalkozói kivétjük után kötelesek járulékot fizetni, ha legalább heti 36 órás főállásuk van, és munkáltatójuk a minimális járulékot megfizeti utánuk. Nyugdíj melletti vállalkozók szintén nem érintettek, de azért ők is többet fognak fizetni: lásd a következő bekezdést...

A nyugdíjas vállalkozók szeptember 1-

Folytatás a 9. oldalon

KÖZKÍVÁNATRA:

Chuck Norris viselt dolgai... (folytatás)

Chuck Norris fordulatos rúgása látszik az ûrbõl. Szabad szemmel.

Chuck Norris még egyszer sem pislogott életében. Soha.

Chuck Norrisnak van a világon a legpókerebb pókerarca. Ez segített neki megnyerni a '83-as póker világbajnokságot egy jollyval, egy pikk 2-essel, egy tök alsóval, egy zöld 4-essel az UNO-ból és egy Monopoly-s „Szökés a börtönbõl" kártyával.

Chuck Norris nem megy WC-re. A WC jön hozzá.

Chuck Norris nem azért alszik lámpával, mert fél a sötéttõl, hanem mert a sötét fél tõle.

Gyorsabbnak lenni, mint a golyó, erõsebbnek lenni, mint a mozdony, magas épületeket átugrani szimpla felugrásból: ezek Chuck Norris bemelegítõ gyakorlatai

A Manhattan project nem nukleáris fegyverek készítése miatt született. A célja az volt, hogy újraalkothassák Chuck Norris forgópörgésrúgásának erejét. A közelébe sem értek.

Chuck Norris nem húz gumit. Minek? Olyan amúgy sincs, hogy védelem Chuck Norristól.

Chuck Norris egyszer megküzdött egy félkezû nindzsával. Mivel látta, hogy így a harc nem fer, fogta magát és letépte mindkét kezét és az egyik lábát, majd körbepörgõrúgta a nindzsát aki egybõl elpusztult. Ezután visszarakta a végtagjait egy rozsdás sátorszög és egy nejlonmadzag segítségével.

Chuck Norrisnak nincs konzervnyitója, simán a belsejéig berág.

A legjobb, amire reggel felébredhetsz, az nem egy hosszú erõs kávé illata, hanem a tudat, hogy Chuck Norris nem ölt meg álmodban.

Chuck Norris nem azért halhatatlan, mert az istenek kedvelik õt. Azért halhatatlan, mert félnek tõle.

Az ókorban Chuck Norris azért nem lehetett gladiátor, mert az oroszlánok nem egyeztek bele.

Lehetetlen nem létezik, csak olyan, hogy „Chuck Norrisnak nincs kedve hozzá".

Chuck Norris meg tudja gyújtani a hangyákat egy nagyító segítségével...Éjszaka.

A dinoszauruszokat nem meteor pusztította ki. Chuck Norris volt.

Chuck Norris nem játszik istent. Játszani gyerekek szoktak.

Nincs globális felmelegedés. Chuck Norris fázott, tehát feljebbcsavarta a Napot.

Chuck Norris elsõ munkája újságkihordás volt. ...nem volt túlélõ.

Chuck Norris 8 x 10-es funérlemezt használ WC-papírnak.

Leszbikusok nem léteznek, csak nõk, akik soha nem találkoztak Chuck Norris-szal

Chuck Norris tudja a pi utolsó számjegyét.

Walker, a texasi kopó végén nem a stáblista fut, hanem a halálos áldozatok listája, akik a rész készítése alatt hulltak el.

Chuck Norris úgy döntött, hogy nem mossa többé a ruháit az óceánban. Túl sok lett a cunami-áldozat.

Hogy ki mondhatta, hogy „a jók korán halnak"?. Valószínûleg valaki Chuck Norris óvodai csoportjából.

Chuck Norris mindig jól ejti ki a szavakat. Ha esetleg mégse úgy ejtené ki, mint a többi ember, az Oxfordi egyetem egyszerûen csak megváltoztatja a szó kiejtését.

Egy mostani felmérés szerint az amerikai nõk 94%-ának Chuck Norris vette el a szüzességét. A maradék 6% hihetetlenül dagadt vagy ronda volt.

MacGuyver össze tud rakni egy repülõt egy rágógumiból meg néhány iratösszetûzõbõl. Chuck Norris viszont képes körbepörgõrúgni a fejét egy falba, és elvenni tõle.

És mondá az Úr „Legyen világosság!" És Chuck Norris így szólt: „Talán „légyszíves"..."

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 9

Folytatás a 6. oldalról

jétől 5% baleseti járulék helyett 10% egészségügyi szolgáltatási járulékot fizetnek. Ennek mértéke 2007-ben további 6 százalékkal, 16 százalékra emelkedik. A keresettel is rendelkező nyugdíjasoknak nemcsak a járuléknöveléssel lesz bajuk. Ezentúl a nyugdíj is beszámít az szja-alapba, bár az arra jutó rész levonható lesz az adóból. Ez praktikusan annyit jelent, hogy a nyugdíjjal összevontan kell megállapítani az adóalapot, majd a kiszámolt adóból levonni a nyugdíjra eső adót. Maga a nyugdíj tehát továbbra sem adózik, de az egyéb jövedelmeket egy felsőbb adósávba sorolhatja. Ha azonban valakinek a nyugdíja és az egyéb jövedelme összesen nem éri el az 1.700.000 Ft-ot, személyi jövedelemadó-terhe változatlan marad.

Az evás vállalkozók (Egyszerűsített Vállalkozói Adó) járulékalap minimuma szintén 125 ezer, januártól 131 ezer forintra emelkedik. Az alacsonyabb járulékfizetést az egyéni vállalkozókhoz hasonlóan kezdeményezhetik, ám az ellenőrzés lehetősége ugyanúgy fennáll, mint az általános vállalkozóknál. Az egyéni vállalkozóknál említett járulékemelkedés (idén 2 százalékkal, majd január 1-jétől további 1 százalékkal) az evásokat is érinti. Az evás vállalkozók 2007. január 1-jétől szintén havi járulékbevallást kötelesek tenni.

Magánnyugdíj

Változás 2007 január 1-jétől: a pénztártag korlátozás nélkül átléphet más magánnyugdíj-pénztárba akkor is, ha tagdíjhátraléka van. Eddig ez csak a hátralék rendezése esetén volt lehetséges.

Megszűnik a magánnyugdíj-pénztár részére teljesítendő adóbevallás. Ne örülj, ezzel párhuzamosan ugyanis az APEH részére kell ugyanezt megküldeni, mégpedig alapesetben havonta. Továbbra is választható az éves bevallás, ezt azonban minden év január 15-ig be kell jelenteni az adóhivatalnak. Ennek feltétele még, hogy a befizetések legalább negyedévenként rendben megtörténjenek.

A befizetés számlaszáma is változik. Január 1-jétől a magánnyugdíj-pénztári tagdíjakat az APEH erre a célra megnyitott számlájára kell befizetni, és majd ő tovább utalja a magánnyugdíj-pénztárnak. Hogy erre a kerülőútra vajon miért volt szükség? Vagy inkább ne gyanakodjunk...?

Kedvezmények megszűnése

Január 1-jétől búcsút mondhatunk a sulinetes, a szellemi tevékenységhez és a felnőttképzés díjához kapcsolódó adókedvezménynek. Ugyanez a sors vár a lakáshitel-törlesztéshez kapcsolódó könnyítésre is az új adósok számára. (Aki ez év végéig szerez jogosultságot, öt évig még élhet a kedvezménnyel!)

A többi, még megmaradó kedvezmény – a családi kedvezmény kivételével – évente összesen csak 100 ezer forintos adócsökkentést tesz lehetővé. Ez is csak annak jár, akinek éves összevont jövedelme a 3 millió 400 ezer forintot nem éri el. (nem bevétel, jövedelem!)

A családi kedvezmény legalább három eltartott esetében havonta és eltartottanként 4 ezer forint, háromgyerekes családoknál tehát évente 144 ezer forint. Eddig a határig nem kell adót fizetni. Az adókedvezmény a házastársak között megosztható. Ez az adókedvezmény – amint a többi is – átalányadózás esetén nem alkalmazható.

Az üdülési csekkek csak abban az esetben maradhatnak adómentesek, ha azt munkáltató adja alkalmazottnak, vagy alkalmazott családtagjának, ill. az üdültetési alapítvány adja a rászorulónak.

Tovább szigorodik a céges telefon magánhasználata. A szabály szerint a forgalomarányos kiadásokat tételesen el kell különíteni, és a magánhasználatra eső rész után 54(!) százalékos adót kifizetni. Egy egyszerűbb számítás szerint a telefonhasználat 20%-át kell magánhasználatnak tekinteni, és ez után megfizetni a szintén 54%-os adót. Ennyire bonyolult számításoknál és komoly adóterhelésnél már célszerű megvizsgálni, hogy egyáltalán megéri-e a telefonköltségeinket költségként elszámolni...

A tervekkel ellentétben nem szűnik meg novembertől a tételes egészségügyi hozzájárulás (eho), amelynek mértéke havi 1950 forint.

Az iparűzési adó az eredeti elképzelés szerint 2007 végéig maradt volna meg, ám a kormány döntése alapján 2008-tól is terheli a vállalkozásokat. Az iparűzési adó nem eurokonform: ellene már eddig is többen fordultak az Európai Bírósághoz.

Az adózás rendje

Ez év december 31-ig lehetősége van a vállalkozónak ún. kedvezményes önellenőrzés végzésére. Önellenőrzést akkor kell kezdeményeznünk, ha észrevesszük, hogy valamely beadott adóbevallásunk téves, és több vagy kevesebb adót, járulékot kellett volna fizetnünk, mint ami a bevallásban áll. Az önellenőrzésben érintett adóösszeg eddig önellenőrzési pótlékkal volt terhelt, ezt változtatja meg a jogszabály. December 31-ig tehát pótlékmentesen bírálhatjuk felül korábbi téves bevallásainkat.

Megszűnik az egységes munkaügyi nyilvántartás, az adatok átkerülnek az APEH-hez. Az alkalmazottakat ezentúl az APEH-nél kell bejelenteni, mégpedig a munkaviszony megkezdése <u>előtt.</u> Nincs próbaidős, nincs alkalmi foglalkoztatott, nincs kibúvó. Ha alkalmazunk valakit, annak már az első munkanapja megkezdése előtt be kell jelenteni a jogviszonyát.

A tb-szabályok változásánál már említett bejelentést arról, hogy a vállalkozó járulékalapja nem éri el a minimálisan meghatározott járulékalapot (125 ezer, január 1-jétől 131 ezer forintot), először 2006. október 12-ig lehet megtenni az adózás rendjéről szóló törvény 17/A § alapján. Itt is jelezzük, hogy az adóhivatalnak jogában áll megbizonyosodni a bejelentés valóságtartalmáról, tehát vizsgálatot indíthat.

A Pénzügyminisztérium rendeletben szabályozza még ez év őszén a számlabizonylatok sorszámozási elveit. Az adóhatóság azt reméli, hogy ettől nehezebb lesz a számla, nyugta hamisítása. A sorszámozási elvektől eltérő bizonylatok gyártóit és forgalmazóit az APEH bírsággal sújthatja.

Az elfogadott adójogszabályok miatt egyébként több szervezet is az Alkotmánybírósághoz fordul. A bankok különadóját várhatóan a Magyar Bankszövetség kérdőjelezi meg, míg a Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége is jelezte: Alkotmánybíróságon támadja meg a vállalkozásokat sújtó új adóterheket. Fontos azonban tudni, hogy ezeknek a beadványoknak nincs halasztó hatályuk: az első rendeletek szeptember 1-jén életbe lépnek!

Összefoglalva és a teljesség igénye nélkül:

Mikor	Mi
Szeptember 1.	**20%-os kamatadó bevezetése. ÁFA 15-rõl 20%-ra emelkedik. Gépkocsik átírási illetéke emelkedik. 2% egészségbiztosítási járulék emelkedés. A minimális járulékalap duplájára, 125 ezer forintra emelkedik. Nyugdíjas vállalkozók egészségügyi járuléka, 5%-ról 10%-ra emelkedik.**
Október 1.	**EVA 15-rõl 25%-ra emelkedik.**
2007. január 1.	**2%-os elvárt adó bevezetése. Súlyadó helyett magasabb mértékû gépjármûadó. További egy százalékos egészségbiztosítási járulék emelkedés. A minimális járulékalap tovább emelkedik 131 ezer forintra. Nyugdíj melletti vállalkozók egészségügyi járulékának további emelkedése 16%-ra.**

Száguldozik egy motoros az országúton, egyszer csak nekicsapódik a bukósisakjának egy veréb.

A veréb elájul, a motoros meg megsajnálja, hazaviszi. Otthon beteszi egy kalitkába, ad neki egy kis kenyeret, vizet, és elmegy dolgozni. Kis idõ múltán a veréb magához tér és körbepillant, rács, kenyér, víz...

– Wazze! Megöltem a motorost!

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 10

Augusztus 15-től már legális szerződéssel

A Zóna Service Konzorcium nyerte a ferihegyi taxipályázatot

Július 20-án egy sajtótájékoztató keretein belül jelentették be, ki nyerte a repülőtéri taxipályázatot. Legalábbis így tudjuk, mert hogy 16 évvel a rendszerváltást(?!) követően még mindig úgy működik a tájékoztatás Magyarországon, hogy valahol, valakik eldöntik, kit hívnak meg egy sajtótájékoztatóra, ahol kérdéseket lehet feltenni, és kit nem. A Taxisok Világát az egész pályáztatási folyamat alatt diszkriminatív módon kezelték. Bár a szóvivőnek még a 16 éve megjelenő, és kifejezetten az érintetteknek készülő lapból is küldtünk, ennek ellenére nem szerepeltünk azoknak a listáján, akiknek lehetőséget adtak a kérdezésre. Így kénytelenek vagyunk azt feltételezni, hogy ez szándékosan történt. Pedig szerettük volna megtudni: kikből állt a bírálóbizottság, mennyire vették figyelembe az egyes pályázók „előéletét"? Például a tucatnyi Best of-díjat, az ISO-minősítéseket, az utazóközönség elégedettségét, a több évtizedes szolgáltatói múltat. Milyen megoldást alkalmaznak majd a nyertesek arra, ha a taxiórát meg kell állítani, mert elérték az ígért tarifa felső határát? A 300 Ft-ot meghaladó benzinárak mellett mennyire vehetők komolyan az ilyen radikálisan csökkentett árak, illetve milyen következményekkel járna, ha ezeket nem tartaná be a nyertes konzorcium? Mindenesetre a tájékoztatón kiosztott „sajtóanyagot" a szóvivő átküldte e-mail–ben. Így – ezt a nagyvonalú gesztust ezúton is megköszönve – tájékoztatni tudjuk olvasóinkat a döntés leírt okairól. Ám ezt megelőzően következzen egy kis visszatekintés.

2006. március 30-án jelentette be a Budapest Airport új vezetése, hogy gyökeresen átalakítják a taxiszolgáltatások rendszerét. A korábbi időszakról ekkor úgy nyilatkoztak, hogy: ...*„A legtöbb panasz a taxiszolgáltatások színvonala miatt érkezik hozzánk. az egész ország tudja, hogy a szolgáltatás csapnivaló. Nem ez a megfelelő fogadtatás a Magyarországra látogatóknak, ezért lépnünk kellett az ügyben"* – mondta Chris Woodruff, a Budapest Airport vezérigazgatója...*(Lásd Taxisok Világa 2006. április, 12. old.)*

Majd lóhalálában módosították a fővárosi drosztrendeletet azért, hogy az üzemeltető a repülőtéren eltérhessen a drosztrendelet korábbi előírásaitól. *(Lásd Taxisok Világa 2006. május, 11. oldal.)* Májusban aztán a Budapest Airport ígéretéhez híven meghirdette a ferihegyi taxitendert. *(Lásd Taxisok Világa 2006. június, 3. oldal.)* Június 20-án már az is kiderült, hogy bár 11 darabot megvásároltak a kiírásból, mégis csak három konzorcium adott be ajánlatot a ferihegyi taxiszolgáltatások üzemeltetésére kiírt tenderre. Az ajánlattevők a következők voltak (ABC-sorrendben, zárójelben az abban részt vevők feltüntetésével):

A Budapest Airport által a maximális viteldíjakhoz meghatározott zónák

Konzorcium (6x6 Taxi Kft., Buda Kft., Budapest Taxi Kft., City Taxi Szövetkezet, Főtaxi Zrt. Taxi 2000 Kft., Taxi 4 Kft.)

Volán-Airport Taxi Service Konzorcium (A Taxi Kft., Voláncom Közlekedési és Kommunikációs Kft.)

Zóna-Service Konzorcium (Euro Taxi Bt., Airport Security Kft., Utax Bt., Next Auto Kft., Office Service Concept Kft., Petrányi-Auto Kft., Szakál József egyéni vállalkozó.)

A felsorolásból talán kitűnik az átlagos ismeretekkel rendelkező taxisoknak is, hogy a korábban innen szolgáltatók (Tourist Taxi, illetve Airport Taxi) két pályázó konzorciumban találhatók meg, különkülön. A frissítést a főváros nagy cégeit tömörítő, egyszerűen csak Konzorcium elnevezésű pályázók jelentették volna ebben a szolgáltatási körben... *„Örülünk, hogy három komoly konzorcium adott be ajánlatot a ferihegyi taxipályázatra. A következő napokban a Tender Bizottság értékeli a pályázatokat és meghatározza azokat, akik a második fordulóba jutnak"* – mondta ekkor Chris Woodruff vezérigazgató.

Majd június 29-én az is kiderült, hogy a Budapest Airport értékelő bizottsága három konzorciumot hívott meg, hogy tegyen újabb ajánlatot a ferihegyi taxitender második és egyben utolsó fordulójában. (Ezt persze úgy is megfogalmazhatták volna, hogy mindhárom pályázót meghívták a következő fordulóba, de az előbbi változat talán jobban hangzott...)

Ugyanis az első fordulóban mindhárom pályázó jogilag érvényes ajánlatot adott be, és valamennyien megfeleltek a tenderkiírás kritériumainak. Az első fordulóban kizárólag az ár alapján értékelt az ismeretlen összetételű bizottság, s a sikeres pályázókat az általuk ajánlott fuvardíj alapján a következőképpen rangsorolta (az első helyezett kínálta az utasok által fizetendő legalacsonyabb fuvardíjat, a harmadik a legmagasabbat):

1. **Zóna Service Konzorcium**
2. **Volán - Airport Taxi Service Konzorcium**
3. **Konzorcium**

„Örülök, és elégedett vagyok, hogy három érvényes pályázó jutott be a Budapest Airport taxitenderének utolsó fordulójába." – mondta Chris Woodruff, a Budapest Airport vezérigazgatója. Hozzátette: *„Három pályázó valódi versenyt fog eredményezni, úgy árban, mint a szolgáltatás minőségében, melynek haszonélvezői az utasok lesznek. Célunk, hogy olyan szolgáltatást vezessünk be, mely a jelenleginél alacsonyabb áron, és a mostaninál*

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 11

magasabb színvonalon nyújt nagyszerű fogadtatást a Magyarországra látogatóknak."

2006. július 17-én héttőn mindhárom pályázó beadta a kért anyagokat. Július 20-án pedig kiderült, hogy 2006. augusztus 15-től a Zóna Service Konzorcium szolgáltathat majd a repülőtéren azoknak a „beülős" utasoknak, akik taxival kívánnak valamerre tovább utazni. A tender részeként a Budapest Airport ígérete szerint rendezni fogja a repülőtérre érkező taxik megállását az utasok kiszállásának idejére, illetve helyet biztosít azoknak is, akik rendelésre érkeznek az utasokért. Kérdés, hogy az eddig itt-ott a „susnyákosban" ácsorgó, rendelésben még csak reménykedő taxissal mi lesz? Beférnek-e a közös parkolóba, vagy oda csak a már meglévő rendelésre érkezők állhatnak be? A részletekre szeptemberben visszatérünk.

Most pedig következzen a hivatalos közlemény:

A Budapest Airport bejelentette a ferihegyi taxipályázat győztesét

A viteldíjak akár a felükre csökkenhetnek, garancia magasabb szolgáltatási színvonalra és újításokra

2006. július 20-án a Budapest Airport a **Zóna Service Konzorciumot** választotta a ferihegyi alkalmi taxiszolgáltatás üzemeltetésére. A Zóna magasabb szolgáltatási színvonalat és egyes esetekben akár 50 %-kal alacsonyabb viteldíjakat ajánlott.

Egy igazságos és átlátható pályázati versengést követően a Budapest Airport taxipályázati bizottsága egyhangúan választotta ki a győztes vállalkozást. A kiválasztás a megajánlott viteldíjak, szolgáltatási kötelezettségvállalások és a Budapest Airport-nak fizetendő szolgáltatási díj mértékének súlyozott kombinációján alapult. A három ajánlattevő konzorcium súlyozott pontszámai a következők voltak:

Értékelési szempont	Súlyozás	Zóna Service Konzorcium	Volán-Airport Konzorcium	Konzorcium
Viteldíjak	45	4,500	3,463	3,373
Szolgáltatás	30	2,490	2,010	2,100
Szolgáltatási díj	25	2,045	2,500	2,500
Összesen	***100***	***9,035***	***7,973***	***7,973***

A viteldíjak, illetve a Budapest Airport részére fizetendő szolgáltatási díj után adható pontszámok egy szigorúan meghatározott képlet alapján lettek kiszámítva. A legalacsonyabb átlag viteldíjakat a Zóna Service Konzorcium ajánlotta. A jelenleg Ferihegyen működő szabályozatlan taxiszolgáltatók által felszámoltakhoz képest az árak minimum 3%-kal (100 Ft, az 1. zónába), de akár 47%-kal (3200 Ft, a 4. zónába) fognak csökkenni. A turisták, akik általában Buda és Pest központi részeire utaznak (2. és 3. zóna), 33% (1700 Ft) és 38% (1800 Ft) közötti árcsökkenést élvezhetnek majd. Összességében, átlagosan a viteldíjak 31%-kal csökkenek.

Az alábbi táblázat azokat a **maximális** viteldíjakat mutatja, amelyeket a Zóna Service fuvaronként felszámolhat az egyes zónákba. A fuvarok során a taxióra is használatban lesz. Amennyiben a taxióra alacsonyabb viteldíjat mutat, az utasnak csak ezt kell kifizetnie.

Az új ferihegyi taxi maximális viteldíjai (ÁFÁ-val)

	Jelenlegi viteldíjak	Zóna viteldíjak	Árcsökkenés
T1-T2 transzfer	2500 Ft	1600 Ft	36.0%
1. zóna	3000 Ft	2900 Ft	3.3%
2. zóna	5200 Ft	3500 Ft	32.7%
3. zóna	5800 Ft	3600 Ft	37.9%
4. zóna	6800 Ft	3600 Ft	47.1%
Bp-en kívül / km	250 Ft	180 Ft	28.0%
Átlag	**30.8 %**		

A viteldíjak fixen meg vannak határozva a Budapest Airport és a Zóna Service közötti szolgáltatási szerződésben. Áremelésre csak évente egyszer van lehetőség, a hivatalos KSH inflációs rátának megfelelően.

A Budapest Airport arra kérte az ajánlattevőket, hogy tegyenek javaslatot a BA-nak a repülőtérről induló fuvaronként fizetendő szolgáltatási díj mértékére. A Zóna Service Konzorcium által ajánlott fuvaronkénti 450 Ft kevesebb volt a másik két ajánlatban foglalt összegnél, így a pályázat ezen részében a Zóna érte el a legalacsonyabb pontszámot. Azonban a Zóna által ajánlott viteldíjak és szolgáltatási kötelezettségvállalások egyaránt jelentősen jobbak voltak a másik két ajánlattevőnél.

Mindhárom ajánlattevő érvényes ajánlatot nyújtott be és megfelelt az elvárt és a pályázatban foglalt 60 szolgáltatási kritériumnak. A Budapest Airport taxipályázati bizottságának tagjai önállóan, különkülön határozták meg a szolgáltatási színvonalért adható pontszámaikat egy súlyozott kritériumrendszer szerint. Ezt követően a taxipályázati bizottság szerdán ülést tartott az egyéni pontszámok összesítésére. Az ülésen egyhangúlag a Zóna Service Konzorcium kapta a legmagasabb pontszámot a legmagasabb megajánlott szolgáltatási színvonal terén.

A Zóna Service Konzorcium által ajánlott szolgáltatási kötelezettségvállalások között találhatók a következők:

- Hatékony és egyszerű taxirendelési rendszer. Az érkező csarnokokban taxipultok fognak nyílni, az előtereken pedig diszpécserek lesznek. Az utasok a taxipultok valamelyikénél rendelhetik meg taxijukat (beleértve az esetleges különleges igényeket, pl. gépkocsi mérete, mozgássérült-hozzáférés). Ekkor egy bizonylatot („voucher"-t) kapnak, ami minden, a viteldíjhoz, a gépjárműhöz, illetve a célállomáshoz kapcsolódó információt tartalmaz. A terminál előterén a diszpécser a kijelölt gépkocsihoz irányítja az utast.
- Reklámanyagokat és jelzőtáblákat fog kihelyezni, amelyek a taxipultokhoz irányítják az utasokat és tájékoztatást nyújtanak a viteldíjakról.
- 12 hónapon belül a rendelési rendszer teljes egészében komputerizált lesz, és GPS-en keresztül az összes járművel össze lesz kapcsolva.
- Az összes jármű GPS-es nyomkövető rendszerrel lesz felszerelve.
- A Zóna Service diszpécserei fogják felügyelni az előteret, ellenőreik pedig a taxi puffer parkolókat.
- A szolgáltatás beindításakor legalább 150 db, 5 évnél fiatalabb gépkocsi.
- 12 hónapon belül a kezdetkor használt autókat 200 újjal cserélik le, az új járműpark 130 db Ford Mondeo-ból, 42 db Ford Mondeo kombiból és 28 db Opel Zafira-ból fog állni.
- 10 db londoni taxit fognak szolgálatba állítani.
- Minden új gépkocsi fekete lesz. A taxivállalat logója a könnyű felismerés érdekében világosan fel lesz tüntetve az autókon.
- Az összes új gépkocsi Euro IV szintnek megfelelő dízelmotorral lesz felszerelve. Ez nagyjából meg fogja felezni a ferihegyi alkalmi taxik károsanyag-kibocsátásait. A szén-monoxid (CO) kibocsátások hozzávetőlegesen 1368 kilogrammal fognak csökkenni. Ez körülbelül a Budapest Airport kazánházai által két év alatt összesen kibocsátott szén-monoxid-mennyi-

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 12

ségnek felel meg. A nitrogénoxid (NOx)-kibocsátások akár évente 3845 kilogrammal is csökkenhetnek. Ez nagyjából a Budapest Airport éves nitrogén-oxid kibocsátása együtödének felel meg.

- Az összes új gépkocsi multimédiás berendezésekkel lesz felszerelve. Az ülések fejtámlájába képernyőket fognak elhelyezni, amelyek turista és repülőtéri információkat, GPS útvonal nyomon követést és egyéb szórakozási lehetőségeket fognak nyújtani az utasoknak.
- Az összes gépkocsi több nyelven feltüntetett viteldíjtáblázattal, illetve hasznos elérhetőségekkel lesz ellátva.
- Az összes gépkocsiban ingyenes nyomtatott turistakiadványok lesznek elhelyezve.
- Az összes gépkocsiban lehetőség lesz hitelkártyával fizetni.
- Átfogó ügyfél-elégedettségi visszajelzési folyamatot fog bevezetni, beleértve internet alapú visszajelzési lehetőséget, nyomtatott vélemény-kártyákat, interaktív visszajelzési rendszereket az összes gépkocsiban és ügyfélvélemény-felméréseket. Az eredményeket a vállalat honlapján teszik közzé, illetve azokat a Budapest Airport fogja felügyelni.
- Átfogó marketingkampányt fog indítani az új szolgáltatás és az alacsonyabb árak népszerűsítésére, beleértve hirdetéseket légitársasági és turizmus magazinokban.

Továbbá – a pályázati dokumentációnak megfelelően – a gépkocsivezetőkkel kapcsolatos kritériumok egész sorát fogják megvalósítani, köztük a nem dohányzó működést, a sofőr megjelenésére és nyelvtudására vonatkozó elvárásokat. Minden gépkocsivezető biztonsági átvilágításon fog keresztülmenni és kötelezően bevezető képzésen fog részt venni.

A Budapest Airport folyamatosan felügyelni fogja a szolgáltatást. Kéthetente közös ellenőrzések, rendszeres helyszíni ellenőrzések és próbautazások lesznek, illetve havi szolgáltatási jelentést kell majd készíteni.

„Ez egy történelmi nap a Budapest Airport életében és nagy nap a Magyarországra látogató turisták millióinak is” – nyilatkozta Chris Woodruff, korábbi vezérigazgató, a BA igazgatósági tagja, aki a taxi reformfolyamat vezéregyénisége volt. *„Nagy örömmel ítélem oda a ferihegyi alkalmi taxiszolgáltatás üzemeltetésére vonatkozó szerződést a Zóna Service Konzorciumnak, amely messze a legalacsonyabb viteldíjakat és a legmagasabb szolgáltatási szintet ajánlotta, néhány remek újítással egyetemben.”*

„Utasaink azt láthatják majd, hogy augusztus 15-e után a ferihegyi taxiszolgáltatás gyökeresen át fog alakulni. Az elkövetkező 12 hónapban a szolgáltatás színvonala tovább fog javulni, ahogy a kezdetben használt gépkocsikat újakra cserélik. Célunk egy jó szolgáltatással örömet szerezni utasainknak. Hiszem, hogy döntésünkkel ezt a célt el fogjuk érni.”

„Nagyon büszke vagyok arra, hogy röpke 8 hónap alatt sikerült megoldanunk a túláras, szabályozatlan taxiszolgáltatás problémakörét, ami 16 éve szégyenfoltként piszkította be Magyarország hírnevét. Hiszem, hogy Magyarország büszke lesz arra, amit a Budapest Airport a mai napon elért.”

„Ez az akció csupán egy része a szolgáltatási színvonalak emelésére és az árak csökkentésére irányuló stratégiánknak, melynek célja, hogy Magyarországot és Ferihegyet versenyképesebbé tegyük. Ismételten bizonyítja, hogy a turizmusban tevékenykedő vállalatok milyen fontos lépéseket tehetnek annak érdekében, hogy Magyarországot vonzóbbá tegyék a beutazó turisták számára.”

A Zóna Service egy új taxiszolgáltató, noha a Zóna Service Konzorcium tagjai egyéb vállalatokon keresztül kiterjedt tapasztalatokkal rendelkeznek a taxiszolgáltatás üzemeltetése terén, így megfelelnek a pályázatban meghatározott alkalmassági kritériumoknak. A jövő héten a Budapest Airport és a Zóna Service részletes szerződést fog aláírni. Az új szolgáltatás augusztus 15-től lép életbe. Ezen a napon a mostani alkalmi taxiszolgáltatók be fogják szüntetni tevékenységüket Ferihegyen. Ennek bekövetkeztét a Budapest Airport, illetve a rendfenntartó hatóságok fogják biztosítani.

Az új szolgáltatás csak a drosztokon lévő alkalmi taxikra vonatkozik; az előrendelt, illetve az utasokat a repülőtérre szállító taxikat nem érinti. Ennek ellenére a Budapest Airport megfelelő parkolóléte-sítményeket és utasfelvevő pontokat fog biztosítani azon egyéb taxitársaságok számára is, akiket ügyfeleik a repülőtérre kirendelnek.

A **Zóna Service Konzorcium** tagjai:

- EURO TAXI Bt.
- Office Service Concept Kft.
- UTAXI Bt.
- Petrányi-Auto Kft.
- NEXT AUTO Kft.
- Szakál József egyéni vállalkozó
- Airport Security Kft.

Chuck Norris viselt dolgai... (folytatás)

Chuck Norris pacalból is tud buborékot fújni.

Chuck Norris soha nem vizelt be az ágyába gyerekként. Az ágy félelmében magától izzadt meg.

Amikor Chuck Norris Monopolyt játszik, az kihat az egész világgazdaságra.

Gondolj egy gyönyörû nõre. Chuck Norrisnak megvolt.

Chuck Norrisnak nem minden ellenlábasa hal meg. Vannak, akik el tudnak menekülni. Õket asztronautáknak hívják.

Kína túlnépesedéséért Chuck Norris okolható. Egyszer csinált egy karatebemutatót Pekingben, és minden nõ 1000 mérföldes körzetben azonnal teherbe esett.

Egyszerûen úgy, hogy a két végét megránt-ja, Chuck Norris képes a gyémántot visszaalakítani szénné.

Ha valami hihetetlen paradoxon által két Chuck Norris lenne, és Chuck Norris magával harcolna, akor is nyerne.

Ha Chuck Norris tojást szeretne, feltör érte egy csirkét.

Számolj el 1-tõl 10-ig. Ez pont annyi idõ, amennyi alatt Chuck Norris megöl téged... 47-szer.

Chuck Norris pulzusát a Richter skálán mérik.

Chuck Norris egyszer egy egész doboz altató vett be. Egyet pislantott.

Chuck Norrisnak kétfajta sebessége van: sétál és öl.

Amikor Chuck Norris beszél, mindenki, odafigyel rá. És meghal.

Chuck Norris már 10 éve meghalt, csak a kaszás még nem mert elmenni érte.

Chuck Norris nem alszik. Chuck Norris vár. ***Vége(m)***

Barátság

Nõk közti barátság:

Egy napon a feleség nem jött haza, a férj megkérdezte, hol aludt, a felesége azt válaszolta, hogy az egyik barátnõjénél. A férj felhívta a 10 legjobb barátnõt, de egyik sem igazolta ezt.

Férfiak közti barátság:

Egy napon a férj nem jött haza este, a felesége megkérdezte, hol aludt, a férj azt válaszolta, hogy az egyik barátjánál. A felesége felhívta a 10 legjobb barátját, 8-án igazolták, hogy ott aludt, 2-en hogy még ott van.

*** * ***

Levelezõ tagozat az egyetemen. Az elõadó professzor rendõrviccet mesél, nagy sikerrel. A vicc után azonban feláll egy hallgató.

– Kérem, azért ez már mégis csak sok!!!! Én rendõr vagyok!

– Nem baj, fiam, akkor magának elmondom még egyszer.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 1980 Ft, az egyéves 3960 Ft,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
KOREX CAR KFT.
AUTÓALKATRÉSZEK
1194 BP., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
☎ 280-6483 70/215-7475

ÜZEMANYAGPUMPÁK LÉGTÖMEGMÉRŐK
ALAPJÁRATI MOTOROK
Kipufogó rendszerek
Nyugati, keleti autóalkatrészek
KO-CSI Kft.
Bp., XXI. Szent István u. 171.
Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
Tel.: 278-0198

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS
Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 11.
Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

Ez az Ön hirdetésének a helye

KERTIGÉP JAVÍTÁS
Kapáló gépek, fűnyírók, láncfűrészek javítása, karbantartása.
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

Octavia-Fabia alkatrészek
exportőre várja taxis kollegákat
-10% -20%
engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa
2005-ben is új, minőségi, olcsó bővített árukészlettel állunk az Önök rendelkezésére.
Pl. Citroen Xantia, Xsara, Skoda Octavia, Suzuki, Opel, stb.
Taxisoknak kedvezménnyel
Száraz László
Bp. XIV., Várna u. 4.
Tel/fax: 221-2469, 383-2455
06-70-317-6976

Autórugó javítás, készítés
lengéscsillapítók javítása, forgalmazása
VÖRÖS AUTÓRUGÓ
Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

Mercedes Alkatrész
Az ön igényének megfelelő ár és minőségi kategóriában
Gyári, utánygyártott és bontott alkatrészek raktárbázisa
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47. 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény
www.mercedes-alkatresz.hu
europolitan@europolitan.axelero.hu

NORDEX TRADE Kft.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 51.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
Sérült gépkocsik vétele.
Tel.: 06-209-960-250

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban

Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható) szobákban. Többgyermekes családok esetén családi szobában.

1 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 7.500 Ft/fő/éj
2 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 13.000 Ft/2 fő/éj
Apartman, svédasztalos reggelivel 17.500 Ft/éj

Kedvezmények gyermekek számára:
0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%

A gyógyszálló a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

Jelentkezni lehet: *Vasutas Segélyező Egyesület*
1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

Ez az Ön hirdetésének a helye

ICI AUTÓFESTÉK
Azonnali SZÍNKEVERÉS
színkód és színazonosítás alapján,
bármilyen mennyiségben, minden típusú autóhoz.
- 2 K acryl
- Metal, gyöngyház
- 1 Komponensű festékek
- 2 K Turbó acryl /buszok/
- Spray és stift töltés
- Fényezési segédanyagok

Budapest XIV. Pöstyén u. 5.
Telefon: 06-30 982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd
2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók
2000,- Ft/fő/éj áron
Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
Cím: **9431 Fertőd, Fő u. 35.**

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)
javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17
☎ 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 15

Citroën C1, C2, C4 Profi: stílusos vállalkozók

A Citroën a Saxo Entreprise-zel lépett be a D1 szegmensbe a hazai piacon, ezt váltotta 2003 decemberében a C2 Entreprise, majd 2006 februárjában bemutatkozott a C4 kisáruszállító változata is.

A növekvő népszerűség is hozzájárult ahhoz, hogy a magyar fülnek jobban csengő és többet mondó Profi névre keresztelték az Entreprise-családot, melynek legújabb tagját a C1 Profit 2006 júniusában már az új névvel „anyakönyvezték".

A Citroën Profi termékcsaládját a közkedvelt alsó- és alsó-középkategóriás személygépkocsikból alakították ki annak a vevőkörnek, amely kisebb méretű vagy mennyiségű áruval járja a városokat, így kisebb rakományát rugalmasan kezelheti.

A Citroën Profi termékcsalád minden tagja legalább két légzsákkal, két hárompontos, pirotechnikai övfeszítővel ellátott biztonsági övvel szerelt, és ez utóbbi bekapcsolására hang- és fényjelzés figyelmeztet. A Citroën Profikban 2006 júniusától az ABS és az elektronikus fékerőelosztó szériafelszereltség. Természetesen a C1, C2, C4 személygépkocsik által az Euro NCAP törésteszten megszerzett négy-négy-, illetve ötcsillagos minősítés a haszongépjárművet vezetők számára is garancia a biztonságra.

Az utasteret mindhárom modellnél térelválasztó rács zárja el a raktértől.

Mindhárom kisáruszállító EURO IV-es motorjával vigyáz környezetünkre.

A reptéri ellenőrzés tapasztalatai

Előző számunkban gyorshírként közöltük, hogy az APEH összehangolt ellenőrzéseket tartott a ferihegyi repülőtéri terminálokon. A több helyszínre kiterjedő, rendőri biztosítással megejtett ellenőrzés a 2005-2006-os év adataira terjedt ki. Ellenőrizték a taxióra szabályosságát, a plombák meglétét, a hitelesítés érvényességét. Éves összesítőt kértek a taxiórából, valamint a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartása nevű nyilvántartást firtatták. Ez utóbbi már csak azért is különös, mert a hatályos jogszabályok szerint ezt a nyilvántartást a könyveléssel együtt az iratok őrzésének helyén kell tárolni, vagyis a vállalkozás székhelyén, esetleg a könyvelőnél. A kocsiban semmi esetre sem...

Akinél volt ilyen nyomtatvány – nem sokan voltak –, azt az ellenőrzés után „elengedték", vagyis az eljárás befejeződött. Aki viszont a helyszínen nem rendelkezett ezzel a papírral (miért is lett volna nála?), azt néhány nappal későbbre „berendelték" vizsgálatra.

A vizsgálatot megjárt kollégák beszámolója szerint a pénztárkönyvbe éppen csak bepillantottak, a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartását és az abban szereplő számlatömböket viszont alaposan megvizsgálták. Kevesen tudják, hogy a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartása mindig is kötelező volt, mióta csak adórendszer van hazánkban (1988 óta) Az, hogy a hatóság most ilyen különleges figyelmet szentel e témának, jelenthet valamit...

A berendelt kollégákat kikérdezték jövedelmükről, anyagi helyzetükről, vagyonukról. Van-e telke, nyaralója? Mikor vette a kocsiját és mennyiért? Saját tulajdonú lakásban, esetleg családi házban lakik-e? Mennyi háztartási pénzt ad haza? Ezek a kérdések hozzáértő kézben (és a hozzáértést ne vitassuk el az APEH-tól...) az adóbevallásokkal összevetve fontos információkat jelentenek. Bizony lejárt a „kaptam a nagymamámtól ötmilliót", meg az „összespóroltam húsz év alatt", esetleg a „mi a franc köze van hozzá" típusú kijelentések kora. Az adóhatóság, hogy úgy mondjam „elkezdett érteni" a taxis vállalkozásokhoz. Ma már pontosan tudják, hogy egy-egy taxitársaságnál mennyi a havi tagdíj. Pontosan tudják (vagy utána tudnak nézni), hogy mennyi törlesztést fizetsz az autód után, mennyi jelzálog van a házadon, hány hitelkártyád van. Az ezekhez szükséges bevételeket, jövedelmet produkálni kell! Ma már nem járható az a néhány éve alkalmazott eljárás, hogy ha kevés a bevételem, majd néhány költséget nem számolok el! Azért amellett, hogy mi vagyunk az okosok, a hatóságot se nézzük teljesen hülyének! Azt ugyanis ők is nagyon jól tudják: ha valamit nem számoltam el a vállalkozásomban, attól még valamiből ki kellett fizetni!

A szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartásának formai követelménye nincs, tehát nem egy bizonyos fajta nyomtatványt kell megvásárolni (többféle is kapható a nyomtatványboltokban) A tartalmi követelményeket azonaban részletezi a számviteli törvény. E szerint a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartása (nem lehetne ennek valami rövidebb nevet kitalálni...?) legalább a következő adatokat kell hogy tartalmazza:

- Sorszám
- Nyomtatvány neve (nálunk jellemzően a készpénzfizetési számla fordul elő)
- Nyomtatvány sorszáma -tól-ig
- Nyomtatvány megnyitása, vagyis az első kiadott számla kelte
- Nyomtatvány zárása, vagyis az utolsó kiadott számla kelte
- Selejtezés legkorábbi dátuma (az utolsó bejegyzéstől számított ötödik év vége)

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 16

- Nyomtatvány beszerzésének dátuma
- Nyomtatvány beszerzési helye (bolt neve, címe, adószáma)
- Nyomtatvány beszerzés számlájának száma

Sokan nem tudják, hogy a hivatalos nyomtatványboltokban miért kérik el az adószámunkat. Nos, ennek oka, hogy a vásárolt számlatömbök sorszámát a mi adószámunkkal együtt az üzlet köteles lejelenteni az adóhivatalnak. Ebből a szempontból hivatalosnak számítanak azok a taxitársaságok is, amelyek forgalmaznak saját logójukkal ellátott számlatömböket a taxisaiknak.

Röviden és tömören: akár beírtál a nyilvántartásodba egy bizonyos számlatömböt sorszám szerint, akár nem, az adóhivatal tud róla, hogy te vetted meg!

Hogyan tudjuk elkerülni a büntetést? Vegyük komolyan a számlatömbökkel kapcsolatos nyilvántartásokat. Minden hivatalos úton beszerzett számlatömböt szigorúan vezessünk be a nyilvántartásunkba, és ha betelt, őrizzük meg az adójogi elévülési idő végéig (5+1 év).

Általánosságban is vegyük sokkal komolyabban az adminisztrációt, mert az adóhivatal is egyre komolyabban veszi. Ha nem akarunk vele foglalkozni, forduljunk könyvelőhöz. De ne nagyon próbálkozzunk az „elveszett a költözéskor", meg „feltörték a kocsit mikor épp a könyvelőhöz mentem és mindent elvittek"-féle magyarázkodásokkal, mert ezek már csak egy sajnálkozó mosolyt eredményeznek a hivatal részéről. Aztán megállapítják bevételünket és fizetendő közterheinket ún. „becsléssel". És ez nekünk nagyon nem jó lesz...

Egy évig kell őrizni az SMS-t

AUTÓPÁLYA-MATRICA MOBILRÓL

Ma már mobiltelefonról lehet a parkolásért fizetni, és lehet így is autópálya-matricát venni. Már ha a tulajdonos tisztában van a karakterek jelentőségével és az igénylés pontos szabályaival. Ha nem, hát, akkor csak reménykedhet abban, hogy nem bírságolják meg hol a parkoló, hol az autópálya jogtalan használatért.

A csúcstechnológia csúcsérzéseket tud kihozni az ember fiából, főleg akkor, ha megjön a pótdíjfizetési felszólítás olyasvalamiért, amiről a polgár azt hitte, idejében rendezte. Nos, úgy tűnik a mobilhasználatot is tanulni kell még Magyarországon, vagy a virtuális világ helyett maradni kell két lábbal a földön.

Az utóbbi hetekben számos autóvezető meglepődött, amikor az Állami Autópálya-kezelő Zrt. kiküldte a bírságot, miszerint az autópálya használatáért nem fizetett a tisztelt autós. A megszólított pedig egy frappáns káromkodás közepette elküldte a postást a melegebb éghajlatra, csakúgy, mint az autópálya-kezelőt, mondván, biz' a, márpedig ő SMS-ezett.

Csakhogy nem mindegy, hogyan. A szolgáltatás újdonsága, valóban örvendetes hírként, gyorsan bekerült a köztudatba, nem úgy annak használatának pontos szabálya.

Akkor vegyük sorra, hogyan is kell mobilról autópálya-matricát vásárolni virtuálisan. Először is csak a Pannon és a T-Mobil szolgáltató ügyfelei élvezhetik e könnyebbséget. A számlás előfizetők esetében minden rendben, a feltöltős kártyásoknál feltétel, hogy legyen annyi összeg a kártyán, mint amibe a szolgáltatás kerül. Ha ez is megvan, mielőtt az autópálya fizetős szakaszára érne az autós, fogja a készülékét és a gépjárműve forgalmi rendszámát üsse be, szóközkihagyás nélkül SMS üzenetébe. Semmi mást. Tehát például a gépkocsi rendszáma **ABC789**. Ezt el kell küldeni a **8100-100**-as mobilszámra - mindenki a saját szolgáltatójának - és várni kell. Rövid időn belül – ez néhány másodperc mindösszesen – érkezni fog egy üzenet a szolgáltatótól, amelyben ellenőrzik, hogy valóban a D1-es jelzésű 4 napos matricát óhajtja-e az ügyfél, és közlik a megadott forgalmi rendszámot. (Megjegyzés: csak a D1-es, vagyis 3,5 tonna alatti összsúlyú gépjárművekre lehet matricát venni mobilon.)

Ha az adatok rendben – de ezt a kontrollt érdemes komolyan venni – akkor küldeni kell még egy igazoló úgynevezett **OK** vagy **IGEN** szövegű SMS-t a szolgáltatónak és megvárni a végső, a *tranzakciót hitelesítő SMS-t!* Ebben a szolgáltató ismét közli a gépjármű forgalmi rendszámát, az autópálya-matrica típusát /D1/, érvényességét /4nap/, majd az időpontot, amíg a szolgáltatás használható, óra, perc pontossággal. A szöveges üzenet azt is tartalmazza, hogy a matrica díja mennyi – jelen esetben a nyári díj van érvényben – vagyis 1520ft + 100ft a tranzakciós díj. Végül a tranzakció azonosító számát. Amennyiben sikeres volt a „vásárlás", abban az esetben ezt az utolsó SMS-t kell megőrizni, ez ugyanis az *„igazoló szelvény"*. Csak ennek birtokában szabad igénybe venni az útdíjas autópálya-szakaszt.

Ha hibás adatot adtunk meg, vagy az első megerősítést kérő SMS-ben hibás adat szerepel, várni kell 3 percet. Ennyi idő alatt elévül a korábbi vásárlási kezdeményezésünk, és újra indíthatjuk az egészet. Ha rossz adatokkal igazoljuk vissza az üzenetet, akkor nincs mód a javításra, új matricát kell venni.

De melyek is a leggyakoribb hibák? Az autós elküldi az első üzenetét, majd visszaigazolja a szolgáltató SMS-ét, és a továbbiakban nem foglalkozik azzal, hogy kapott-e még egy üzenetet a sikeres akcióról.

Ugyancsak gyakori hiba, hogy a rendszám betűi és számai közé szóközt üt az autós, így a rendszer nem tudja feldolgozni az adatait, nem realizálódik az ügylet, bár a sofőr azt hiszi, minden rendben van.

Amennyiben a szolgáltatótól a második üzenet egy-két percen belül nem érkezik vissza, úgy vásárolni kell egy hagyományos papír alapú autópálya-matricát, és csak azzal szabad megkezdeni az úthasználatot.

Mint azt *Varga Lászlótól*, az Állami Autópálya-kezelő Zrt. értékesítési és ellenőrzési igazgatójától megtudtuk: a sorrendben 4., de a második visszaigazoló sms-üzenetet kell megőriznie a szolgáltatást igénylőnek. Útközben ezzel tudja igazolni a használat jogosságát a gépjármű vezetője. Célszerű ezt az üzenetet 1 évig tárolni, ugyanis ha vitás kérdés merül fel az autópálya-kezelő és az autós között, akkor csak ezt az üzenetet tudják figyelembe venni a zrt.-nél. Nagyon fontos, hogy ebben az SMS-ben közölnek egy tranzakciós számot, amely a későbbiekben hivatkozási alapja az egész ügymenetnek – derült ki a tájékoztatásból.

A szolgáltatás egyébként bevált és jól működik, egyre többen veszik igénybe. Azt azonban kevesen tudják, hogy külföldi rendszámú autó használata esetén is alkalmazható a mobilról történő vásárlás. Ennek feltétele, hogy a mobil tulajdonosa a két magyar szolgáltató valamelyikénél rendelkezzen szerződéssel. Mindössze annyi a különbség, hogy az első üzenetben a gépjármű forgalmirendszáma után, egy szóköz kihagyással a gépjármű felségjelét is meg kell adni. Vagyis német rendszámú autó esetében **ABC456 D**, üzenetet kell elküldeni. A továbbiak megegyeznek a korábban leírtakkal. Természetesen ezt külföldi mobilszolgáltató esetében nem lehet igénybe venni.

A tanulság: mindenki az útmutató szerint járjon el, és akkor valóban öröm és kényelmi szolgáltatás a virtuális vásárlás, nem pedig átok. De ezt, úgy látszik, mi a saját kárunkon fogjuk megtanulni!

k.z.t.

Petike – újságolja ötéves fiának az apa –, összejöttem a gólyával, és nemsokára hoz neked egy kistestvért.

A gyerek a homlokához csap:

– Atyaúristen! Az utcánkban hemzsegnek a jobbnál jobb csajok, erre apám megdugja a gólyát....

* * *

Öreg bácsi beleharap az almába, mire ott marad a felsõ fogsora.

Beleharap még egyszer, mire ott marad az alsó is. Eldobja az almát:

– Nesze, wazzeg, akkor edd egyedül!

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 17

Századszor

A repülőtéri útról

Akik rendszeresen olvassák a Taxisok Világát, tudják, hogy félévente biztosan írok a repülőtéri „gyorsforgalmi" útról, és ugyanitt olvashatóak a hivatalos helyről érkező válaszok is. Ám a helyzet kezd tarthatatlanná válni! A július nagyon „brutálisan" kezdődött. Először a halálos ütközés, majd a felborult autó. Közben meg a sorra betévedt kamionok, emeletes autóbuszok. Volt olyan nap, hogy három telefont is kaptam a taxis kollégáktól. Megkeresett az egyik taxitársaság vezetője is azzal az ötlettel, hogy ők még anyagilag is segítenék a változásokat, csak történjen már valami! Mert évek óta nem történik semmi! A forgalom meg sok esetben órákig áll, mert tolatnak a figyelmetlen sofőrök kilométereken keresztül. Közben pedig sok ezer autós kényszerül kerülőútra vagy felesleges ácsorgásra, ami többletköltséggel jár. A repülőkről lekésett utasok kárát nem is említem. Természetesen levélben fordultam a közlekedési tárca vezetőjéhez, valamint a főváros közlekedési vezetőihez. De nem tétlenkedhetünk addig sem, míg a válaszok megérkeznek, hiszen nincs idő! Azok az utasok, akik ma késik le a repülőgépet, most várják a választ a felvetéseinkre! A repülőgép lekésése sok esetben anyagi veszteség is, és egyre többen jogi úton próbálják behajtani követelésüket. Akkor még nem beszéltünk az ország, a főváros hírnevéről! Az idő sürgetése miatt személyesen kerestem meg a Fővárosi Forgalomtechnikai Főosztály vezetőit a problémákkal, kéréseinkkel. Tőlük a következő választ kaptam: „– a korlátok elbontása egy hosszabb folyamat eredménye lehet, egyelőre – mondjuk ki – nem aktuális." A magasságjelző kapu kihelyezéséről úgy nyilatkoztak: még az idén elkezdik építeni az Auchan Pestszentlőrinc áruházat. Az építési engedélyhez kapcsolódik a kötelezően előírt, illetve a szükségszerű közlekedési beruházás. A Szemere-telep magasságában megépül a gyorsforgalmi útról lehajtó, illetve felhajtó út. Ezzel együtt kialakítják a magasságjelző kapuzatot. Ám ez minimum fél év. Addig is várjuk a főváros, illetve az ország közlekedési vezetőinek válaszát. Ahogy jönnek az információk, természetesen rögtön közzétesszük a Taxisok Világában.

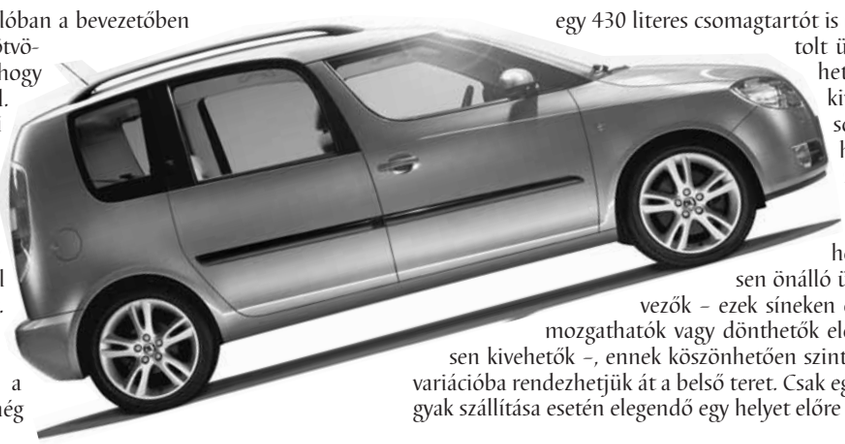
Juhász Péter (a Lámpafelelős)

A repülő nappali

Bemutatjuk a Škoda Roomstert

A felcímben jelzett meseszerű állítást a Škoda tervezői megpróbálták valóra váltani. Vagyis egy olyan autót terveztek, melynek első része – a B oszlopig – a „pilótafülke elől", a hátsó traktusa pedig a „nappali hátul" koncepciót tükrözi. Ennek az elképzelésnek eredménye lett a legújabb Škoda, a Roomster. Tekintettel arra, hogy az autó hivatalos bemutatója csak szeptemberben várható, megkértük a Palota Automobil Kft. marketingvezetőjét, Horváth Lajost, hogy mutassa be olvasóinknak ezt az igen érdekes külsejű autót.

• A tervezők elképzelése valóban a bevezetőben jelzett kettősség igényes ötvözése volt. Kívülről is látszik, hogy a Roomster két fő részből áll. Az A és B oszlop közötti részt - ahol a vezető-, illetve az „anyósülés" található - úgy is hívják, hogy „cockpit". Az e mögött található hatalmas „nappali", a nagy láb- és fejtérrel tényleg jól variálható és igencsak tágas. Ennek ellenére az autó külseje nem kelt teherautó benyomást. Ugyanakkor a Roomster alaphelyzetben még egy 430 literes csomagtartót is rejt, ami teljesen előre tolt ülésekkel 530-ig növelhető. Sőt, amennyiben kivesszük a hátsó ülésort, akkor 1780 literes helyet kapunk. Újdonság a Roomsterben a Varioflex rendszer, melynek lényege, hogy hátul három teljesen önálló ülést helyeztek el a tervezők – ezek síneken egymástól függetlenül mozgathatók vagy dönthetők előre-hátra, illetve teljesen kivehetők –, ennek köszönhetően szinte megszámlálhatatlan variációba rendezhetjük át a belső teret. Csak egy példa: hosszabb tárgyak szállítása esetén elegendő egy helyet előre dönteni, hogy elférjen



uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 18

a szállítandó tárgy, ám három utas még így is kényelmesen utazhat a Roomsterben. A hátsó sor középső ülését akár asztalként is használhatjuk, ha azt előre döntjük. A háttámlák egymástól eltérő szögben is beállíthatók. Ezáltal eddig nem látott rugalmasságot biztosít a tulajdonosának, ami a taxis ügyfeleink számára rendkívüli előnyt jelent. A rendelhető panorámatető a belső teret világossá teszi, és az utazási komfortot javítja. A különböző tárolórekeszek, pohártartók úgy lettek elhelyezve, hogy azok kézre essenek, illetve sok-sok tárgyat, apróságot elrejthessenek.

Ami a Roomster motorválasztékát illeti, arról

általánosságban elmondható, hogy az fogyasztásban, karakterisztikában, károsanyag-kibocsátásban sokkal korszerűbb és modernebb lett. A benzines erőforrásokból az 1.2-es 12 szelepes/ 64 LE /, az 1.4-es 16 szelepes / 86 LE / és az 1.6-os 16 szelepes / 105 LE / változat áll a vásárlók rendelkezésére. A gázolajos aggregátokat kedvelőknek az 1.4 PD TDI / 70,vagy 80 LE /, vagy az 1.9 TDI motort / 105 LE / kínáljuk.

A felszereltségben a Roomster, a Style, a Comfort és a Sport érhető el, pénztárcától függően. Az ABS, a négy légzsák és még nagyon sok minden más azonban az alapverzióban is benne van. Az automatikusan működő Climatic hőfokszabályozó (manuális klímaberendezés) a Roomster alapfelszereltségében nincs benne, ám opcióként már ehhez a verzióhoz is rendelhető. A kanyarkövető fényszóró és ködlámpa (ami most, ezzel a modellel kerül bevezetésre), a dízel motorhoz rendelhető DPS részecskeszűrő vagy a komplett navigációs szett azonban rendelhető a szerint, ki mit szeretne új autójában használni. Végül, de tényleg nem utolsósorban: a Roomster már megrendelhető a Palota Automobil Kft.-nél. Nézzünk néhány árat is: az alapváltozat az 1.2-literes motorral 2 999 000 Ft-ért, az 1.4 PD TDI 86 LE-s változata 3 209 200 Ft-ért hozzáférhető. Taxis vásárlóinkat továbbra is kiemelt ügyfélként kezeljük, így számukra a már megszokott kedvezményeket biztosítjuk. Hitelkonstrukcióink a Roomster esetén is alkalmazkodnak a taxisok igényeihez.

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS
Budapest közigazgatási területén már
nettó 7.000.- Ft + áfától
szállítjuk bármelyik taxitársaság
vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját,
max. 1,7 t súlyhatárig.
Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitörött kerekű gépjárművét. Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti.
A kedveznény csak a Taxinak jár,
a biztosítónak nem!
24 órás telefonos ügyeletünk:
2900-626, 2970-252,
70/370-6890, 70/370-6880
Szállítás éjjel-nappal,
hétvégén és ünnepnapokon!
Belföldi szállításra kérje
egyedi árajánlatunkat diszpécserünktől

Best Credit Kft
A legkedvezőbb hitelek az Ön számára
Ingatlan jelzálog hitel,
kötött, vagy szabad felhasználásra!
-Jövedelem igazolás nélkül!
-Munkáltatói igazolás nélkül!
-Közüzemi számla nélkül!
-Kezes nélkül!
-BAR listásoknak is!
Kedvező kamatozású lakás hitel
(vásárlás, építés, felújítás)
Személyautó hitelezése!
Cégeknek és magánszemélyeknek is!
Best Credit Kft
1149 Budapest, Angol u. 38. III/321
Tel/Fax: 06-1/220-1213
Web: www.bestcredit.hu
E-mail: bestcredit@startadsl.hu

COMPUTER PLUS
Számítástechnikai Szaküzlet
Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.
1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293
CITY 621
CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 21

Kérdések és válaszok az elektronikus adóbevallásról

1. kérdés: ***Kaptam egy levelet az adóhatóságtól, mely szerint elektronikus bevallásra leszek kötelezett, és ezért regisztrálnom kell magam. Pontosan mi a teendőm?***
Válasz: A vonatkozó jogszabályok alapján az adózók, 2007 januárjától kötelezettek az új típusú bevallás benyújtására elektronikusan. Az elektronikus bevallás teljesítéséhez okmányirodai regisztráció, illetve erről adóhatósági bejelentés szükséges. Mivel nagyszámú adózóról van szó, ezért a regisztrációt az adózók között ütemezni kellett, elkerülve ezzel a felesleges sorbanállásokat. Az okmányirodai regisztrációt az adózó (törvényes képviselője), vagy állandó meghatalmazottja, megbízottja teljesítheti.

2. kérdés: ***Kaptam regisztrációra felszólító levelet az adóhatóságtól, azonban már korábban regisztráltattam magam az okmányirodában, ill. a könyvelőmet megbíztam ezzel. Most mit kell tennem?***
Válasz: Az okmányirodai regisztrációt csak egyszer kell elvégezni. Ha már korábban teljesítette regisztrációs kötelezettségét, akkor csak az adóhatósági bejelentést kell megtennie a 06180-as számú adatlapon, ill. ha könyvelője intézi az ügyet, akkor további teendője nincsen.

3. kérdés: ***Minden bevallásomat a könyvelőm adja be. A regisztrációt nekem kell teljesíteni?***
Válasz: Nem, azt a könyvelő teljesíti, ha állandó meghatalmazás alapján ő fogja a bevallásokat benyújtani az adózó helyett. Ha a könyvelő már rendelkezik okmányirodai regisztrációval, az adóhatósági bejelentést is neki kell megtennie a 06180-as adatlapon.

4. kérdés: ***Az adóhatóság tájékoztatása szerint csak 2007. január 1-jétől leszek kötelezett a havi adó- és járulékbevallás benyújtására. Választhatom esetleg korábbi időponttól? Külön kódkocka van erre a 06180-as adatlapon.***
Válasz: A jelenleg hatályos jogszabályok alapján sajnos nem. Az új bevallás teljesítését csak 2006. április 30-ig lehetett választani, ezt követően nincs már erre lehetőség. Az adózó 2007 januárjától lesz kötelezett a havi adó- és járulékbevallás teljesítésére. Ugyanakkor a várható törvénymódosítások következtében elképzelhető változás e kérdéskörben.

5. kérdés: ***Szeretnék új céget alapítani. Igaz, hogy regisztrálnom kell magam a megalakulást követően azonnal?***
Válasz: Fő szabály szerint igen, vagyis az adószám megszerzésétől számított 8 napon belül teljesíteni kell az okmányirodai regisztrációt, ezt követő 8 napon belül pedig az adóhatósági bejelentést a 06180-as adatlapon. Amennyiben azonban az elektronikus bevallást állandó meghatalmazott, megbízott (pl. könyvelő) nyújtja majd be, úgy az említett regisztrációt és bejelentést nem Önnek, hanem az állandó meghatalmazottnak, megbízottnak kell elvégeznie.

6. kérdés: ***Új könyvelője (állandó meghatalmazottja) van a cégnek. Hogyan lehet visszavonni a korábbi meghatalmazottól a képviseletet?***
Válasz: Az elektronikus bevallás benyújtása vonatkozásában az adózónak a 06182-es adatlapon kell visszavonnia a képviseletet (ha ezen túlmenően más tekintetben is - pl. ellenőrzés esetén képviselet - állandó meghatalmazott volt a könyvelő, úgy az erre vonatkozó visszavonást külön be kell jelenteni az adóhatósághoz). Ezt követően az új képviselőnek kell a 06180-as adatlapot beadni annak érdekében, hogy az adózó nevében teljesíteni tudja adóbevallási, adatszolgáltatási kötelezettségét.

7. kérdés: ***Könyvelő vagyok. Az ügyfelem sok esetben nem adja időben oda a papírokat, így a bevallás benyújtásával késedelembe esek. Kire szabja ki az adóhatóság a mulasztási bírságot? Hogyan lehet ezt elkerülni?***
Válasz: Az állandó meghatalmazott által elkövetett jogsértések miatti mulasztási bírságot az állandó meghatalmazottakkal szemben szabja ki az adóhatóság. Ha a könyvelő, mint állandó meghatalmazott késedelembe esik a bevallás benyújtásával, a mulasztási bírság címzettje ő lesz.

A könyvelőnek lehetősége van igazolási kérelem beadására a bevallás benyújtásával egyidejűleg. Ha ezt az adóhatóság elfogadja, a bevallást határidőben benyújtottnak lehet tekinteni.

A könyvelő (állandó meghatalmazott) hivatkozhat továbbá a rá kiszabott mulasztási bírság határozatra vonatkozó jogorvoslatában, hogy a késedelem nem az ő, hanem az adózó érdekkörében felmerült ok miatt következett be (például nem szolgáltatott adatot). Amennyiben a könyvelő által részletezettek bizonyítást nyernek, úgy az adóhatóság a határozatot visszavonja, és az adózóra szabja ki a mulasztási bírságot.

A tavalyinál több a pénzhamisítás

Az ezresekkel kell leginkább vigyázni

A Magyar Nemzeti Bnk második negyedévi jelentése szerint a tavalyinál több a pénzhamisítás. A forint mellett hamis dollárt és eurót is szép számmal találtak A leggyakrabban hamisított bankjegy továbbra is az 1000 forintos, ezt ugyanis kevésbé vizsgálják az emberek, amikor kapják. Az összes lefoglalt hamisítvány majd' háromnegyed részét ez a címlet tette ki.

A forinthamisítási esetek száma 23 százalékkal, a fellelt hamisítványok száma 19 százalékkal emelkedett az elmúlt év első félévéhez képest.

Profi, nyomdai hamisítványokkal a szakértők nem találkoztak: a bankjegyeket továbbra is irodai eszközökkel, színes fénymásolóval, nyomtatóval sokszorosítják. Ezeket az egyszerűbb hamisítványokat tapintással, a vízjel vizsgálatával könnyen le lehet leplezni.

Nehezebb az eset az euró bankjegyekkel, amelyeket még nem ismerünk annyira. Ha nem vagyunk biztosak a dolgunkban, inkább váltassuk be utasunkkal a kínált valutát. Euróhamisítványból egyébként az idei év első félévében mindösszesze 350 darabot találtak hazánkban.

TAXIS KÓTYA-VETYE
Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Eördögh-féle Digitaxi-2001 taxióra használtan eladó.
Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847 tel.számon.

Balatonkenesén ötszobás családi ház 180 négyszögöles telken, 160 m²-es, 3 szintes, eladó 24 MFt-ért.
Telefon: 06/30-9-421-366

Kocsit cserélsz, de nem tudod, hogy törött volt-e? Fényezés-rétegvizsgálat + állapotfelmérés, vidékre is.
Telefon: 06/70-38-38-972

1998-as Suzuki 1.3-as, klímás, 5 ajtós, full extrás, 45 ezer km-t futott, 750 000,- Ft-ért eladó.
Érdeklődni lehet: 06/20-250-9246

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006. augusztustól apróhirdetésként kezeljük, melynek nettó díja: 2000 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 22

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Taxijával egy ilyen táblával megjelölt úton közlekedik. Megállíthatják-e jármûvét – forgalom-ellenõrzés céljából – a közlekedési hatóság, illetve az útkezelõ munkatársai?
a) Igen, a leállósávban vagy az útpadkán.
b) Nem.

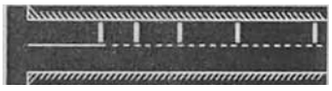
2. Elszállítással eltávolíthatják-e azt a taxit, amely a táblával jelzett tilalom megszegésével szabálytalanul várakozik?
a) Igen.
b) Legfeljebb akkor, ha az elszállítás közveszély vagy elemi csapás elhárítása, illetõleg az ebbõl származó kár csökkentése érdekében válik szükségessé.
c) Nem.

3. Mely jármûvek behajtását tiltja a tábla?
a) Amelyeknek a megengedett legnagyobb össztömege az 5,5 tonnát meghaladja.
b) Amelyeknek a megengedett legnagyobb össztömege 5,5 tonna, vagy annál nagyobb.
c) Amelyeknek az össztömege az 5,5 tonnát meghaladja.

4. Mikor állhat meg taxijával a táblával jelzett út bal szélén?
a) Ha az úttest legalább 5,5 méter széles.
b) Ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességû hely marad.
c) Ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 3 méter szélességû hely marad.

5. Mikor kell számítania a táblával jelzett veszélyre?
a) Csak az esti és az éjszakai órákban.
b) Csak hajnalban és a nappali órákban.
c) A nap bármelyik órájában.

6. Az alábbiak közül milyen jármûvekkel tilos az e táblával jelölt útra behajtani?
a) A kétkerekû motorkerékpár kivételével minden más jármûvel.
b) Minden beépített erõgéppel meghajtott jármûvel.
c) A gépjármûvekkel – kivéve a kétkerekû motorkerékpárt.



7. Mit jeleznek az útburkolatra festett keresztirányú, egymást követõ sárga folytonos vonalak?
a) A forgalmi rend helyi, ideiglenes módosítását.
b) Az úttestnek, illetõleg egy részének a lezárása miatt szükséges forgalmi rend megváltozását.
c) Az úton sebességkorlátozásra vagy megállási kötelezettségre kell számítania.

8. Cserbenhagyásnak minõsül-e, ha a balesettel érintett jármûvezetõ megállás nélkül távozik el az ütközés helyszínérõl?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha személyi sérülés is történt.
c) Nem.

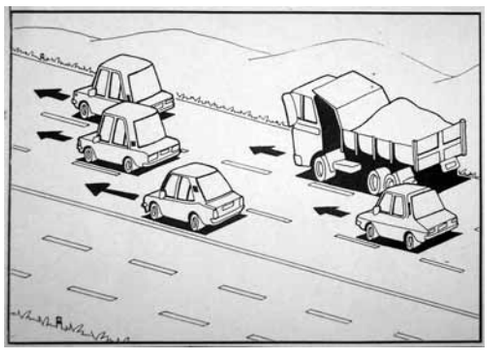
9. A közúti ellenõrzés alkalmával megállított gépkocsi vezetõje megtagadhatja-e az alkoholszonda megfújását?
a) Igen, de a vérvétel kikényszeríthetõ tõle.
b) Nem.

10. A személytaxi elsõ ülésén szállíthat-e 150 cm-nél alacsonyabb személyt?
a) Igen, de csak akkor, ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel és az utas biztonsági gyermekülésben helyezkedik el.
b) Csak akkor, ha nem gyermekkorú.
c) Nem.

11. Melyik a leggyakoribb közlekedési szabálysértés?
a) Az elsõbbségi jog megsértése.
b) Az elõzés szabályainak a megsértése.
c) A gyorshajtás.

12. Mi okozza a legtöbb gépkocsitûzet?
a) Rövidzárlat vagy az üzemanyag szivárgása a tüzelõanyag-ellátó rendszerben.
b) A fékszerkezet túlmelegedése.
c) A kipufogó- és a szívócsõ túlmelegedése.

13. Szabad-e kapualjban személytaxit tárolni?
a) Igen, ha mindkét oldalon legalább egy gyalogos közlekedésére elegendõ szélességû hely szabadon marad.
b) Csak akkor, ha az nem középület, és a taxi egyik oldalán való közlekedésre legalább 2 m széles út szabadon marad.
c) Nem.



14. Az ábrán látható jármûvek lakott területen kívül közlekednek. Van-e a harmadik forgalmi sávban haladó személygépkocsinak jobbra tartási kötelezettsége?
a) Igen, minden esetben.
b) Csak akkor, ha az azonos irányba haladó jármûvek között a párhuzamos közlekedés nem alakult ki, illetve az elõzést befejezte.
c) Nincs, a személygépkocsi a harmadik (belsõ) forgalmi sávban bármikor és bármeddig közlekedhet.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 39. oldalon találhatók.

Összességében nem csökkent az újonnan eladott autók száma

Továbbra is vezet a Suzuki

A 2005. I. féléves statisztikai adatokkal összehasonlítva az idei év azonos időszakára vonatkozó számsorokat kiderül, a vásárlói kedv nem esett vissza, csak a választott típusok közötti arányok tolódtak el. A Magyar Gépjárműimpotőrök Egyesülete adatai szerint, bár a Suzuki-eladások a tavaly első féléves adatokhoz viszonyítva kissé visszaestek, de a „mi autónk” a közel 19 ezer értékesített személygépkocsival toronymagasan vezeti a hazai újautó-eladási listát. A népszerűségi listán stabilan őrzi a második helyét az Opel, megelőzve a nagyon jól teljesítő és szintén dobogós Fordot. Ez utóbbi tavaly még a Škoda mögött volt az első félévben, ám az idén helyet cseréltek. Jó eredményeket tudhat magáénak a Volkswagen is, szinte beérték a Škodát és jelentősen maguk mögé utasították a Renault márkát. Érdekes, hogy a drágább autók közül a Lexus megháromszorozta eladásait, de a Mercedes, a Smart, a Land-Rover, az Audi, vagy a Saab is növelte értékesítési darabszámát. Legalábbis az első félévben. Hogy mit hoz a második, arra nézve már borúsabbak a kilátások. Bár ki tudja? Az utóbbi években annyiszor temették az autóértékesítést, mégis az év vége eddig összességében mindig pozitív eredményt hozott. Talán ez a trend nem változik az idén sem.

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 23

Erről írt a Taxisok Világa 1996 augusztusában

10 éve történt

Szakma-e a taxizás?

Ferenczy P. Károly tollából jelent meg a fenti című glossza. Tényleg, szakma a taxizás? Vagy kell hogy szakma legyen?

„Van cipész, van lakatos és van taxis. Az is egy szakma." ... „Már a vállakozói tanfolyammal sem értettem egyet! Könyvelés, pénzügy, adóismeretek, információk, adatok özöne, amire igazán nincs szükség! Nyugdíjas alkalmazottak tb-járuléka. Forgalmi adó visszatérítések esetei. Ezek a témakörök mind teljes embereket kívánnak. A taxis az taxis. A könyvelő meg könyvelő."

„A szakmunkás-tanfolyam egy újabb agyrém! Felnőtt emberek üljenek be ismét az iskolapadba? Mit fognak tanulni? Anyagismeretet, hogy miből van a taxi? Gyártásismeretet, hogy hogyan készül az autó? Forgalomszervezést, hogy miért nem kétirányú a Kecskeméti utca? Politológiát, hogy hogyan került ide a taxistársadalom? Matematikát, hogy hogyan lehet havi 100 ezer forint bevételből megélni? Őrület! Felejtsük el a szakmunkásvizsgát, meg azt is aki kitalálta!"

Körkérdés a taxis cégekhez

A Taxisok Világa időről időre felmérést végez a fővárosi taxitársaságok körében, elsősorban tarifáikat illetően. 1996-ban egy ennél bővebb felmérés jelent meg az akkori taxitársaságok helyzetéről, létszámáról, üzemelési gyakorlatáról. Néhány érdekesebb megállapítás a statisztikából:

Létszám: A Főtaxi állománya tíz éve hozzávetőleg ezer főből állt. Az azóta már megszűnt, ill. átalakult Yellow Pages Taxi képviselője nem kívánt részt venni a „számháborúban" A Rádiótaxi 350, a Volántaxi 331 gépkocsival rendelkezett, a citysek 700-an voltak. A „hány percen belül kell címre érkezni első feldobásra" kérdésre szinte mindegyik társaság 2-3 percet jelölt meg. Megjegyzem, ez az elvárás már akkor is illozórikus volt, ma meg már gyakorlatilag lehetetlen. A havi tagdíjakat firtató kérdésre néhányan kitérő válasz adtak. A Főtaxi képviselője szerint náluk a legmagasabb a tagdíj, de konkrét összeget nem mondott. A Yellow Pages 6300 Ft havidíjat szedett, plusz 50 forintot címenklént és 15-öt üzenetenként. A Rádiótaxinál 7200, a Volántaxinál 8344 Ft volt a havi tagdíj. A City Taxi havonta 8500 forintból biztosította a fuvarokat. Érdekes eltérést mutat a rendelések számának alakulása. A Főtaxi és a City szinte egyforma, napi 3500-4000 db fuvart jelzett. A Rádiótaxinál napi 900-1200 db között volt a rendelésszám, hasonlóan a Volántaxi 850-950 darabjához. A Yellow Pages Taxi ebben a „számháborúban" sem akart részt venni. A telefonos tarifák 1996-ban a következőképpen alakultak (alapdíj-viteldíj/km-várakozás/perc):

Főtaxi: 50-86-18
Yellow Pages: 30-70-14
Rádiótaxi: 30-80-20
Volántaxi: 50-89-20
City Taxi: 50-89-18

Aki szereti a számokat, most számolhat: az elmúlt tíz évben mennyire emelkedtek a tarifák, a tagdíjak, a létszám. Vagyis az akkorihoz képest ma mennyire éri meg csapathoz tartozó taxisnak lenni. Segítek: a tarifák 100-120 százalékkal nőttek, a tagdíjak meg 5-600 százalékkal. A fuvarszám és a létszám stagnál, vagy csökken, a benzin ára több mint 2,5-szeresére emelkedett (1996-ban egy liter 95-ös benzin 119 forintba került). A többi áremelkedésről nem is beszélve. De egy biztos: rosszabbul élünk, mint tíz éve...

NYENYI

A szomorú helyzet az, hogy még mindig van, aki nem ismeri a NYENYI lapot. Még soha nem hallott róla. Ami csak akkor nem baj, ha könyvelője van. Ő ugyanis minden bizonnyal gondoskodik arról, hogy a NYENYI lap minden évben határidőre beadásra kerüljön.

Akinek azonban nincs könyvelője, maga bajlódik adatai rögzítésével, év végi bevallásával, annak bizony kellett hallani erről a nyomtatványról, ami hol papír, hol floppy lemez formájában jelenik meg.

A mókás nevű NYENYI, vagyis Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartó Lap azt a célt szolgálja, hogy a biztosított nyugdíjjogosultságakor a szolgálati időt és a befizetett nyugdíjjárulékokat pontosan meg lehessen állapítani. Legalábbis bevezetésekor, 2000-ben ez volt az indoklás. 1999-ig a nyugdíjintézet az adóhivatali nyilvántartásokból állapítja meg az adatokat.

NYENYI lapot tehát minden egyéni vállalkozónak (a nyugdíjasok kivételével) minden évben ki kell tölteni, és az április 30-i határidőre be kell adni, vagy küldeni a nyugdíjbiztosító részére. Aki ezen kötelezettségét teljesítette, ma már hat ilyen adatszolgáltatást adott be. (2000–2005-ig). Azok a kollégák viszont, akik ezt a nyomtatványt még nem töltötték ki, vagy könyvelőjük nem intézte, sürgősen keressék fel az illetékes nyugdíjbiztosító intézetet, mert a NYENYI lap beadásának elmulasztása két hátránnyal is járhat. Egyrészt ma már a nyugdíjbiztosító is százezer forint büntetéssel „fenyegeti" a mulasztókat, másrészt viszont az elmulasztott bevallásokkal érintett évek egyszerűen „elvesznek" a nyugdíj szempontjából. A figyelmeztetés azért is aktuális, mert a 2000. év adatai ebben az évben pótolhatók utoljára, jövőre már az elévülés miatt végképp elveszett.

Azok az – elsősorban főállású – vállalkozók tehát, akiknek valamelyik évről hiányzik a NYENYI adatszolgáltatásuk, a következőképpen pótolhatják: a területileg illetékes nyugdíjbiztosító (budapestiek és Pest megyeiek a Fiumei út 19/A szám alatt keressék) a személyazonosság igazolása után (adókártya szükséges lehet!) megállapítja, hogy a NYENYI bevallások közül mely évek hiányoznak. Ezekre az évekre egy, a vállalkozó adataival feltöltött program-floppy lemezt ad. Ha valaki nem boldogul a programmal, a kitöltéssel, vagy csak nem kíván foglalkozni vele, szívesen segítünk a BTI-ben.. A bevallás kitöltéséhez szükséges a tárgyévre vonatkozó adóbevallás és az esetleges táppénzes állományokról szóló igazolás. *-oli-*

Interneten küldték...

Kép szöveg nélkül...

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 24

Meglátni (beleülni) és megszeretni

HONDA CIVIC

A Civic a Honda világszerte legkelendőbb modellje. Az elmúlt 33 esztendőben 11 országban több mint 16 millió darabot gyártottak belőle. A Civic fejlesztése tökéletesen tükrözi a Honda jelmondatát – The Power of Dreams (Az álmok ereje/hatalma).

„Emlékszem, leültem átgondolni saját álmaimat, hogy a Civicnek milyennek is kellene lennie” – magyarázza Yoshiyuko Matsumoto, a Civic vezető tervezője. *„Mikor megkezdtük a Civic fejlesztését, voltak autók, melyeknek ugyan volt stílusuk, de nem voltak praktikusak, és fordítva. A vásárlóknak ezért kompromisszumot vállalva valamelyiket fel kellett áldozniuk. Én viszont olyan autót akartam, ami nagyon stílusos, de kiemelkedően praktikus; nagy teljesítményű, de takarékos. Más szavakkal: egy autót azoknak a vásárlóknak, akik nem készek kompromisszumot kötni. Meg voltam róla győződve, hogy ezt csak mi tudjuk megtenni. A Honda ezért azon munkálkodott, hogy a korábbi generáció jó kezelhetőségét és teljesítményét tágas utastérrel és problémamentes funkcionalitással ötvözze. Az eredmény egy új C-szegmenses versenyző, kompakt külső méretekkel, és tágas, kényelmes kabinnal.“*

Mikor általános trend az autóiparban, hogy a követő generációk nagyobbak, mint elődeik, meglepő lehet, hogy az új Civic külső befoglaló méretei kisebbek, mint az eddigi modellé. A teljes hossz 4250 mm, a magasság pedig 1460 mm, mely egyaránt több, mint 30 mm-rel kevesebb. Ami még inkább meglepő, hogy az utastér méretei nem szenvedtek csorbát. Míg a hossz és magasság csökkent, a szélességet 50 mm-rel megnövelték (1765 mm), az első és hátsó nyomtávokat pedig 36, illetve 41 mm-rel (1504 mm, 1510 mm) kiszélesítették, hogy dinamikusabb sziluettet és jobb kezelhetőséget érhessenek el.

A Civic műszerfala a Dual Link elven alapul, s két funkcionális részre oszlik: a fontos információk, mint pl. a sebesség a felső negyedben jelennek meg, míg a többi az alsóban. E két funkció alapos vizsgálatával sikerült megerősíteni az ember-gép kapcsolatot. A Civic így kaphatta meg futurisztikus, high-tech, sportos cockpitjét. A határozott, háromdimenziós hatású Dual Link műszerfal csak az ék alakú, előretolt kabin miatt jöhetett létre. A multifunkciós kormány a szokásos, jól működtethető Honda-elrendezésű. A bal felső küllőn helyezték el az audiorendszer távirányító gombjait, az ellenkező oldalon pedig a sebességtartó kezelőszervei találhatók. Bal oldalon alul, a küllők között található a beszédfelismerő navigáció és a telefon gombjai, szemben pedig multi-info kijelző kapcsolói. A megvilágított kapcsolókat éjszaka is könnyű megtalálni.

A kormánykerék szögét megváltoztatták, hogy függőlegesebb, sportosabb állása legyen. A vezetőnek is nagyobb a lábtere, hiszen a pedálok a csípőponttól 987 mm-re kerültek, szemben a korábbi Civic előd 970 mm-ével. A kormány állítási tartománya a vezetőülés nagyobb mozgatási lehetőségét kínálja, ezáltal a vezetési pozíció kényelmesebb és sportosabb többféle testalkatú sofőr számára.

Az eddigi Civicet sokat magasztalták tágas utastere miatt. Bár az új Civic külső méreteit tekintve kompaktabb, utasterének elrendezése mégis egy lépéssel túlmutat elődjén. A tandemtáv (az első és hátsó csípőpontok távja; kulcsfontosságú adat a tágasság meghatározásában) 803 mm, mely eléri némely nagyobb, D-szegmenses vetélytárs értékét. Példás sokoldalúságot biztosítanak a hátsó ülések, melyek ülőlapja felhajtható, s így különleges, második rakteret nyerhetünk az utaskabin hátsó részében. Az ülések egyetlen mozdulattal a padló síkjába fektethetők, s ha az első utasülést is lehajtjuk, 2,6 m hosszú tárgyak elhelyezésére is lehetőség nyílik. A csomagtartó teljes űrmérete lenyűgöző: 485 liter, mellyel nemcsak felülmúlja néhány D-szegmenses vetélytársét, de a C-szegmensben ez jelenti az új alapmércét. A csomagtér padlózata is különleges, melyben egy külön rekesz is megbúvik. A tárhelyeket nagy kapacitás és javított, többcélú használhatóság jellemzi. Található itt egy 14 literes, megvilágított és hűtött kesztyűtartó, egy nagyméretű (egyliteres) középső rekesz, kivehető hamutartó, és egy nagy űrtartalmú (6,9 literes), csúsztatható fedelű dupla italtartó, mely első könyöklőként is funkcionál. Minden ajtóban helyet kapott egy félliteres palack elhelyezésére alkalmas italtartó, illetve az első ajtókban térképzsebet is kiképeztek.

Három különböző motorból lehet választani: egy 1339 cm^3-es, 61 kW/83 LE-s és egy vadonatúj, 1799 köbcentis, 103 kW/140 LE–s benzinesből, illetve egy 2204 cm^3-es, 103 kW/140 LE-s dízelből. Mindegyik hatsebességes váltót kapott, s ezzel a Honda Civic az első C-szegmenses autó, melynek teljes modellpalettája hatfokozatú váltóművel lett felszerelve. A benzinmotoros változatok választhatók a Honda automatizált hatsebességes erőátvitelével is (i-SHIFT).

Figyelem! Szerkesztõségünk e-mail címe *taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu*
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 25

ivic nyolcadik generációjával mutatkozik be a Honda elismert 2.2-es i-CTDi dízelmotorja a modellsorozatban. Kiváló teljesítménykarakterisztikájával, üzemanyag-fogyasztásával és kifinomultságával új mérföldkővé vált kategóriájában. Az eredetileg az Accordban bemutatkozó, de később a CR-V-ben és az FR-V-ben is kínált motort alaposan át kellett alakítani, hogy optimálisan illeszkedjen a Civichez, s elférjen annak kompakt motorterében.

A Honda 'logikus' és 'mágikus' technológiáit összeházasító, igényes, teljesen alumíniumból készülő i-CTDi 2204 cm^3-es hengerűrtartalmával 140 lóerőt teljesít 4000-es fordulaton, legnagyobb nyomatéka pedig 340 Nm 2000/perc-nél. Egy keresztben beépített, négyhengeres, kétvezértengelyes erőforrás, hengerenként négy szeleppel, kiegyensúlyozó tengelyekkel, második generációs common rail közvetlen befecskendezéssel, variálható turbinageometriával és töltőlevegő-hűtővel. E motor erősségei a részletekben rejlenek; minden ízében tökéletes minőségét hatásosan egészítik ki fogyasztási adatai is, hiszen csupán 5,1 liter üzemanyagot igényel 100 km-re.

Az 1.4-es i-DSI (intelligens kettős és szekvenciális gyújtás) új, műgyanta szívórendszerrel, elektronikus, drive-by-wire gázpedállal és lineáris oxigénszenzoros kipufogórendszerrel lett ellátva. 5,9 l/100 km-es fogyasztásával (i-SHIFT: 5,7 liter), a Civic csupán 139 g/km-nyi CO_2-t bocsát az atmoszférába.

A manuális váltó adja az alapot a vadonatúj automatizált manuális váltóműnek – mely az első ilyen Honda-alkalmazás. Az i–SHIFT névre keresztelt rendszerben egy tengelykapcsoló- és egy léptetőaktuátort alkalmazva a manuálisnál jobb üzemanyagfogyasztást érhetünk el. Természetesen a vezetőnek a kényelmesebb vezetési stílus érdekében automatikus mód is rendelkezésére áll, míg a manuális üzemmód a kormányon lévő szekvenciális váltófüleket használva sportosabb kapcsolásokat tesz lehetővé. A Honda nagyon ügyelt a váltások simaságára Auto üzemmódban, de ezzel egyidőben a manuális mód pedig nagyon sportos és készséges. Az i–SHIFT az 1.4-es és 1.8-as motorokhoz választható, s a finom váltásokat egyesíti a gazdaságossággal.

Az új Civic osztályában az egyik legbiztonságosabb autó. Minden modell rendelkezik ABS-szel, és az optimális fékteljesítmény és stabilitás érdekében elektronikus fékerőelosztóval is, mely az első/hátsó fékerőt szabályozza. Az új Civic teljes palettájában megtalálható a stabilitáskontroll (VSA), hogy a vezető megtarthassa uralmát a kocsi fölött kanyarodáskor, gyorsításkor, és hirtelen manőverek végrehajtása közben. A rendszer nemcsak szükség szerint fékezi a megfelelő kerekeket, hanem a pillangószelep állásába és a gyújtásba is beavatkozik. A Hondánál a passzív biztonság mindig a legfőbb szempontok egyike, s az új Civic a hátsó biztonsági övek becsatolására figyelmeztető innovatív rendszerrel rendelkezik. A rendszer értelmezi az ajtók nyitását és zárását; feltételezve, hogy utasok fognak helyet foglalni az autóban, a multifunkciós kijelző pedig megjeleníti a hátsó biztonsági övek piktogramját. Az SRS (kiegészítő visszatartó rendszer) szenzorai figyelik a három hátsó övcsat reteszelési állapotát, és ennek megfelelően küldik a jelet a kijelzőre. Az információknak megfelelően a display-en a következő üzenetek jelennek meg: „Nincs öv használatban a hátsó ülésen, 1 öv használatban, 2 öv használatban, illetve 3 öv használatban." Ezzel a vezető mindig tudja, hogy utasai mikor vannak biztonságosan becsatolva. Különleges figyelmet szenteltek az elöl utazóknak és mindkét első ülést dupla előfeszítővel látták el.

(Ezt is) Woody Allen mondta

- Egy alapvetõen hülye családból származom. Az apám színbolond volt. Egy bankban dolgozott, de elkapták, ahogy A4-es papírokat lopott.

* * *

– Öregapám az Észak–Dél elleni háborúban a Nyugatért harcolt.

* * *

– Amikor keresztelni vittek a templomba, a pap így szólt: „Most keresztelni hozták, vagy feláldozni?"

* * *

– Az anyám nem akart még szoptatni sem engem. Azt mondta, hogy csak mint barátot szeret.

* * *

– Amikor még kisebb gyerek voltam, le akartak fényképezni, és egy reklámot csinálni fogamzásgátló tabletta propagálására. Úgyhogy volt egypár élményem.

* * *

– Mondhatnám, hogy a szüleim nem szerettek. A kádban általában hajszárítóval és rádióval játszottam.

* * *

– Egyszer emberrablók raboltak el, és elküldték apámnak az egyik ujjamat. Azt üzente vissza nekik, hogy neki több bizonyíték kell!

* * *

– Amikor farsang van, a szülõk úgy próbálják beöltöztetni a gyerekeiket, hogy úgy nézzenek ki, mint én. Tavaly az egyik gyerek megpróbálta letépni a pofámat.

* * *

– Dolgoztam már állatkertben is. A vendégek azt kérdeztek, hogy mennyit fogok még nõni.

* * *

– Amikor apám szeretkezni akart, anyám mindig megmutatta neki a fényképemet

Orvos a beteghez:

– Van egy rossz hírem, meg egy még rosszabb. A rossz az, hogy ön halálos beteg, legfeljebb egy napja van hátra.

– Borzasztó! És mi lehet ennél is rosszabb?

– Hát, hogy ezt tegnap elfelejtettem mondani.

* * *

Mi az anyós mértéke?

– Megazanyád.

* * *

Hová tûnik este villanyoltás után a fény?

... Nyitottad már este ki a hûtõt?

* * *

– Mit mond a pedofil a MÁV pénztárnál?

– Egy diákot Pestig!

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 26

Egekben a benzinár, de a földön kell járni

Fogyasztást kímélő ötletek

Soha nem látott magasságokban a benzinár, ám ez ma már senkit nem hoz izgalomba. Tankolni és haladni akkor is kell, ha ezért napról napra jóval többet fizetünk. Kisebb megtakarítások azért mégiscsak elérhetők.

A bűvös 300 forintos álomhatár fölött a 95-ös oktánszámú benzin ára, és a jelek szerint ez év végéig elérheti akár a 350 forintot is. A forgalom mégsem csökken, mindenki továbbra is autózik, utazik, szállít, szolgáltat. Nem csoda, a megváltozott körülmények között is élni kell, mondhatni: bármi áron. Az internetet böngészők találhattak néhány fogyasztást kímélő tanácsot, amivel lehet, hogy kevesebbel is beéri a verda a drágább hajtóanyagból.

Az üzemanyag-fogyasztást alapvetően három tényező határozza meg: elsősorban a vezetési stílusunk, az autónk műszaki állapota és hogy milyen négykerekűben is ülünk. A világhálón keringő ötletek egyike, miszerint tartsuk be a sebességhatárokat. Állítólag literenként 10 forinttal többet fizetünk minden egyes 10 km/órás sebességtöbbletért a százas tempó fölött.

Autópályán vagy egyenletes útszakaszon akár 10 százalékos megtakarítást érhetünk el, ha használjuk a tempomatot – feltéve, ha ezzel rendelkezik az autónk. Az ajánlás szerint érdemes minél hamarabb felkapcsolni a legmagasabb sebességfokozatba, hiszen az áttételeknek köszönhetően hatékonyabb a teljesítményleadás. Egyes motorok még városi forgalomban is nyomatékzuhanás nélkül elfogadják az ötös vagy a hatos sebességfokozatot.

Karámba a lóerőkkel! – hangzik a bölcselet, miszerint egy-egy vad kiugrás a pirosról zöldre váltásnál valóban adrenalin bombaként hathat, de megduplázza a fogyasztást, nem beszélve a motor és a gumik kopásáról, valamint az erősen környezetszennyező fékporról. De nem csak száguldás, az indokolatlan fékezés sem hat pozitívan a fogyasztásunkra. Gondoljon mindenki arra, hogy a fékpedál benyomásával szükségtelenül ég el a benzin. Ez persze nem jelenti azt, hogy ne használjuk a féket, ha szükség van rá, de a motorfék több szempontból előnyösebb a gépjármű számára is. Az üzemanyag-befecskendezős motoroknál ilyenkor leáll az üzemanyagellátás, és a motor egy csepp pazarlás nélkül fékezi le az autót. Alapjáraton, vagy kinyomott kuplunggal azonban továbbra is fogyaszt a kocsi. Ha a piros lámpánál túl korán nyomjuk ki a tengelykapcsoló-pedált, annyi benzint fogyasztunk, mint üresjáratban.

Vagány dolog piros lámpánál bőgetni a motort, kinyomott kuplunggal várni a kiugrásra, de ez is csak növeli a fogyasztást, ráadásul ezzel haza lehet vágni a kuplungot és a túlpörgetett motor ontja magából a korommá alakult üzemanyagot. A klíma is többletfogyasztást eredményez. Igaz, a megfelelően alkalmazott hűtőszerkezet talán közlekedésbiztonsági szempontból indokolt lehet: kánikulában a forró levegőn tompul a vezető koncentrációképessége, lassulnak a reflexei, míg a klímás autóban ez a nem kívánt hatás nem feltétlenül érvényesül, ám 100 kilométeren akár 1-2 literrel is több fogy a drága hajtóanyagból a klíma miatt.

A különböző elektronikus berendezések is 2-3 százalékkal növelik az üzemanyag felhasználást. Így amikor nincs rá szükség, nem kell bekapcsolva „felejteni" a lámpát, bömböltetni a hifit, hogy egyéb szórakoztatóelektronikai kütyükről ne is szóljunk.

Ha egy percnél tovább kell várakozni, már érdemes leállítani a motort. Ez nem csak fogyasztáscsökkentő, de még környezetkímélő is.

Szinte teljesen mindegy, hogy melyik kútnál tankolunk. Nincs ugyanis kimutatható különbség a különböző kúthálózatoknál szolgáltatott hajtóanyagok között. Így az olcsóbb benzin nem ér kevesebbet, bár ez nem jelenti azt, hogy a vizezett, kétséges eredetű üzemanyag sem árt. De a különböző áruházláncok vagy az autóklub által biztosított anyagok között csak árban lehet jelentős az eltérés.

Az ajánlások szerint célszerű betartani a szervizperiódusokat, időben cserélni olajat, gyertyát, hűtővizet, klímafolyadékot, mert az eltömődött, elhasznált levegőszűrők akár 10 százalék többletfogyasztást is előidézhetnek. Az előírtnál nagyobb viszkozitású kenőanyagok szintén 1-2 százalékkal növelhetik a fogyasztást. A jól szervezett utazás is csökkenést eredményezhet. Aki teheti, ne a csúcsidőben próbálja átszelni a várost. Reggel 7–10, valamint délután 3–6 óra közötti időben biztos a torlódás, ami negatívan befolyásolja a benzinfelhasználást.

Itt a nyár, amikor a legtöbben szabadságra is autóval igyekeznek, ám a tetőcsomagtartó és egyéb felszerelések is növelik a fogyasztást. Így amikor ezekre a kiegészítőkre nincs szükség, érdemes leszerelni azokat. Ki gondolná, hogy a megrakott tetősínek 5 százalékkal is növelhetik az autófogyasztását, míg 80 km/óra sebességnél a tetőcsomagtartó önmaga 0,7 litert „fogyaszt", a tetőn szállított kerékpár akár 3 literrel is többet igényel. Száz kilogramm többletsúly a városi forgalomban 0,6 literrel növeli a fogyasztást.

Végül de nem utolsósorban: aki teheti, cserélje le az autóját a szükségletének leginkább megfelelő gépjárműre. Itt a kis hengerűrtartalmú, alacsony fogyasztású gépjárművek élvezhetnek előnyt, amelyek kisebb üzemanyagigénnyel nyújtják mindazt, mint a nagy teljesítményű cirkálók. Mindez a státuszszimbólumokra nem vonatkozik, bár aki így választ autót és ez alapján üzemelteti, annak a fogyasztás sem lehet kardinális kérdés.

Szóval, aki tud és akar, spóroljon a „gázzal", ez a gépjárművét, a pénztárcáját és a környezetét is kíméli.

k.z.t.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• Több kollégánk tapasztalta kocsicseréje kapcsán, hogy a taxiállomás-használati engedélyeket kiadó iroda nem az általuk ismert nyitvatartással üzemel. Odamentek, esetleg a város másik végéből, és zárva találták. Mikor lehet menni ügyet intézni? - kérdezték.

• *Szerkesztőségünk információi szerint a Krisztina krt. 99.-ben található drosztiroda jelenleg a következő nyitvatartással üzemel:*

Hétfőn és szerdán: 9-15 óráig
Kedden és csütörtökön 9-13 óráig
Pénteken: 9-12 óráig

Reméljük, ez a szűkített nyitva tartás csak a nyári szabadságok miatti ideiglenes állapot. Ha valaki eltérést talál a fentiektől, kérjük jelezze.

A parasztbácsi a folyóparton baktat a szekerével. Ott van szolgálatban a rendőr. A bácsika megkérdezi tőle:

– Biztos úr, hol lehet itt baj nélkül átkelni a szekérrel?

– Jöjjön csak, bátyám, majd megmutatom. Itt nyugodtan áthajthat.

A bácsi úgy is tesz, de hamarosan elsüllyed a szekérrel együtt. Megszólal a rendőr:

– Érdekes! A kacsáknak csak derékig ért!

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 27

Zöldséges a taxidroszton

Hogy ez a hónap se múljon el drosztprobléma nélkül, íme egy eddig ismeretlen adalék. Kollégáink felháborodva újságolták, hogy a Kelenföldi pályaudvaron lévő hivatalos kijelölt taxiállomás „kellős közepére" egy zöldségesbódét húztak fel. Persze rögtön kihívták a közterület-felügyelet munkatársait, akik a zöldségessel történt rövid és kedélyes beszélgetés után intézkedés nélkül távoztak. Szerkesztőségünk utánajárt a felháborító esetnek, és a következőket tapasztalta:

A Kelenföldi pályaudvar előtti „díszburkolaton" van kijelölve a taxiállomás, mégpedig 5 taxi részére. Ez egy olyan terület, ami sem úttestnek, sem járdának nem minősül – legalábbis a tapasztaltak szerint –, így a gyalogosok és a pályaudvarra érkező vagy onnan távozó autósok egyaránt használják. A pályaudvarral szemben állva, a jobb oldalon található a taxiállomás. A taxiállomás végén, a BKV végállomáshoz vezető lépcsősor tövében valóban található egy zöldség-gyümölcs árusító vállalkozó. Ami nem egy pavilon, csak néhány asztalból és árnyékvető ponyvából áll. És persze szó sincs róla, hogy a droszt „kellős közepén" állna... De mégiscsak a taxiállomáson van! Panaszunkkal a Taxiállomás Kht.-hez fordultunk.

A Taxiállomás Kht. illetékesei azonnak intézkedtek. És – a szokásoktól eltérően – ez itt valóban azonnalt jelentett! A Kht. ellenőrei a helyszínen vizsgálták meg a kérdést, rögzítették az adatokat, és az alábbi megállapítást tették:

A taxiállomás 5 db taxi várakozását biztosítja. Egy taxigépkocsinak 5 méter hely szükséges, a taxiállomás teljes hosszának tehát a táblától számítva 25 m-nek kell lenni. A zöldséges bódé a táblától 33 m-re van, kialakítása tehát szabályos.

A Taxiállomás Kht. munkatársai minden panaszt kivizsgálnak, tehát aki a fentiekhez hasonló poblémával találkozik, nyugodtan jelezze nekik.

Értelmezõ szótár férfiakhoz

„Horgászni megyek" – Megyek, tökrészegre iszom magam, aztán csak ülök a folyóparton, miközben a halak azt csinálnak, amit akarnak.

„Ez férfidolog" – Semmilyen racionális magyarázatot nem tudok a dologra, és neked sincs esélyed arra, hogy felfogd.

„Segíthetek vacsorát készíteni?" – Kefélünk a konyhaasztalon?

„Aha", „Persze, drágám" és ***„Igen, szívem"*** – Nem jelentenek semmit, betanult szövegek.

„Túl bonyolult lenne elmagyarázni" – Fogalmam sincs róla, hogy a francba mûködik.

„Lazíts kicsit, túl sokat dolgozol" – Nem hallom a meccset a tévében a porszívótól.

„Ez érdekes, drágám" – Mi? Még mindig beszélsz?

„Tudod, milyen rossz a memóriám" – Emlékszem az elsõ barátnõm címére, az összes eddigi autóm rendszámára, de elfelejtkeztem a születésnapodról.

„Egyszerûen csak eszembe jutottál, és megvettem ezeket a rózsákat" – Istenem, mekkora dudái voltak a virágárus lánynak!

„Hallottam" – Fogalmam sincs róla, mit mondtál, de remélem, elég hiteles voltam ahhoz, hogy a következõ három napban békén hagyj.

„Tudod, hogy csak téged szeretlek" – Már kiabáltál velem pársz or, és nem szeretném még egyszer hallani.

„Nem tévedtünk el. Pontosan tudom, hol vagyunk!" - Senki sem fog élve látni minket többé.

Alacsony a minimálbérünk

Az Eurostat kiadványa szerint a tagállamok között elképesztő különbségek vannak a minimálbér tekintetében. Lettországban a legalacsonyabb garantált havi bér: 159 euró. A letteket a szlovákok (183 euró), az észtek (192 euró), a lengyelek (234 euró) követik. Magyarország hátulról a hatodik helyen áll 247 euróval, megelőznek minket a csehek 261 euróval. Portugália, Szlovénia, Málta, Spanyolország és Görögország minimálbére 400-700 euró között mozog, Franciaország, Belgium, Nagy-Britannia, Hollandia, Írország és Luxemburg pedig 1200 euró feletti összeget fizet minimális bérként.

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 28

Fizetendő minimális járulékok 2006. augusztus hónapra

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelõzõ havi minimálbér 62 500 Ft	Járulékalap 15%-a **9375 Ft**	Járulékalap 26,5%-a **16 563 Ft**	Járulékalap 18,5%-a **11 563 Ft** (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendõ min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg **1950 Ft**	Járulékalap 4%-a **2500 Ft**
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek		APEH Egészség-ügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	6875 Ft	A járulékalap 18%-a 11 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	**Nyugdíj-biztosítási alap**
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét	Járulékalap 15%-a	Járulékalap 26,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Átalány-adósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

Befizetési határidõ a tárgyhónapot követõ hónap 12-e. Az augusztusi hónapra tehát 2006. szeptember 12.

Tábla az alaszkai nemzeti park bejáratánál:

„Minden látogatónak kötelezõ kis csengettyûket magán hordania, hogy a medvéket elijeszsze. Ezen kívül ajánlatos a medveürülékeket figyelni, hogy jár-e grizzly a környéken. A grizzlyürüléket könnyû a többitõl megkülönböztetni, mert kis csengettyûk vannak benne.”

* * *

Csabika és Tomika az erdõben Tell Vilmosdit játszanak. Tomika fejére rátesznek egy almát. Csabi lõ, és kilövi Tomika bal szemét.

– Jaj, bocs, Tomika, nem akartam! Játszol még velem?

– Igen... Kilövi a másik szemét is: – Jaj, bocs, Tomika, nem akartam. Játszol még velem?

– Én szívesen játszanék, de a mama azt mondta, hogy ha besötétedik, menjek haza...

* * *

Kiskacsa úszik a tavon és sír. Odamegy hozzá a krokodil és megkérdi: – Miért sírsz, kiskacsa?

– Mert nem tudom ki vagyok és mi vagyok...

– Ó, hát ez egyszerû: sárga csõr, sárga tollak, úszóhártya – kacsa vagy!

– Szupi! Kacsa vagyok! – örül a kiskacsa – És te mi vagy? – Találd ki! – mondja a krokodil

– Hmm, hosszú farok, rövid lábak, nagy száj, bõrdzseki ... olasz vagy!?

BTI – Taxicentrum hírek

A BTI-Taxicentrum iroda augusztus 20. és 27. között zárva tart. Ezen idõszak alatt mindennemû ügyintézés szünetel. Augusztus 28-tól újult erõvel vetjük bele magunkat a munkába...

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 31

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház“. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat: hétfõ, kedd 9–17, szerda, csütörtök 10–17, péntek 9–14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-
Iparûzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év*	15.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hõpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önírós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önírós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önírós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önírós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házszámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házszámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
DYNO-TAB fogyasztáscsökkentõ tabletta (60 liter üzemanyaghoz)	400.-
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védõfólia szabadjelzõ, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm^2-ként	1.90

*A *-gal jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek. Az árak az áfa összegét tartalmazzák.*

Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter) – *www.apeh.hu*

Idõszak	98	95	gázolaj
Január	**270.00**	**260.00**	**255.00**
Február	**266.00**	**253.00**	**259.00**
Március	**277.00**	**267.00**	**260.00**
Április	**272.00**	**262.00**	**259.00**
Május	**284.00**	**275.00**	**268.00**
Június	**298.00**	**285.00**	**278.00**
Július	**299.00**	**289.00**	**276.00**

2006-tól az APEH az eddigi negyedéves gyakoriság helyett havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplõ árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

Mi az: 4 román ugrál egy Dacián?
– Bukarest parádé.

– Mi az: piros és lassan folyik?
– ??? – Csigavér.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA *(www.mnb.hu)*

Idõszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20-tól	6,25%

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 32

VIP kategória létrehozását határozta el a City Taxi vezetősége

Nehezen döntöttünk, hiszen sok kollégánk jogosan vetette fel, miért van szükség egy újabb megkülönböztetésre?

Ugyanakkor tudomásul kellett vennünk, hogy az utóbbi időben megszaporodtak a különleges igényeket támasztó megrendelők. Magasabb komfortú, újszerű autókat, igényes megjelenésű, profi szinten idegen nyelvet beszélő taxisokat keresnek.

Miután a meglevő állományunk biztosít több tucat, ilyen elvárásoknak megfelelő kollégát, csak a regisztrációt kellett megtartanunk. Ezután, ezekkel az extra igényekkel jelentkező megrendelőinket nem kell hosszú ideig várakoztatnunk, hogy találunk-e megfelelő autót, vagy a konkurenciához irányítanunk.

Fontos még, hogy ez a kategória nyitott. Ezzel ösztönözni szeretnénk a Citys kollégáinkat, hogy kocsicsere esetén magasabb kategória beszerzésén gondolkodjanak. Esetleg képezzék magukat, mivel jelenleg is majdnem minden taxisunk beszél idegen nyelvet, itt csak a tudásuk csiszolására gondolunk

Gépkocsicsere esetén nagyobb kedvezményeket tudunk a kereskedőktől kialkudni, ha esetleg nagyobb értékű autókat flottában rendelünk. Ebben is szeretnénk segíteni kollégáinknak.

Bősz Péter marketing menedzser

DIGITAXI TAXIÓRA
EÖRDÖGH TRADE KFT.
1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.
Telefon: 282-4280/101 mellék, SOS: 06-20-959-0098
Nyitva: H-Cs. 9-13 és 13[30]-18 óráig, Pénteken 9-15 óráig.
DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!
iGO háztól-házig GPS-navigációs program forgalmazása.
Műholdas OMH hitelesítés. www.eordogh.hu eordogh@t-online.hu

K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA
AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS
Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291
Nyitva tartás: 8–17 óráig

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 33

A DROSZTELSŐRENDSZER A SZÁMOK TÜKRÉBEN

Még tart az „össznemzeti" vita a drosztelső vagy ha úgy jobban tetszik, a sorelső rendszerről. Amíg tart a párbeszéd, nézzük meg egy kicsit a kérdést a számok tükrében! Érdemes-e beállni egy adott taxiállomásra vagy sem? Mert ez a lényeg!

Egy héten keresztül figyeltem a mi társaságunknál a 7 belvárosi és a 8 külvárosi drosztot, valamint a repülőtéri taxiállomást. Melyik helyről hány kocsit indítottak a kedves utasért. A „beülősöket" nyilvánvalóan nem számolhattam, mert nem tudok egyszerre 16 helyen lenni. Pedig érdemes lenne ezeket a fuvarokat is összeszámolni! Ugyanis most a fuvarok 90%-a telefonon, vagy rádión keresztül indul. Ám ott, ahol megszokják az utasok a taxikat, egyre többen lesétálnak a taxikhoz. *Lásd a táblazatot!*

Még izgalmasabb lenne, ha ugyanezeket az adatokat grafikonon is megnéznénk! Ám sajnos az egész újságot beöltené a 18 grafikon! De a lényeget mindenki láthatja a számok alapján! A helyeket számokkal jelöltem, mert a példa a lényeg! Mindenki figyelje, mikor melyik droszt „pörög". Egyértelműen látszik, mikor hova érdemes beállni! A jó taxis ezt tudja! A 2-es és 3-as belvárosi droszt a legjobb, ez nyilvánvaló. De a többi itt lévő taxiállomásra is az a jellemző, mint erre a kettőre. Reggel meg késő délután már nem olyan jók, de napközben annál inkább! Ilyenkor rohangálnak a hivatalnokok ide meg oda.

Nagyon jól fogalmazott még évekkel ezelőtt egy taxis kolléga a Taxisok Világában: „Most a taxiállomások átkerülnek a kocsmák elől az üzletközpontok elé!"

A külvárosi drosztokról elég lesújtó a kép. Itt három hely van, ahova érdemes beállni, a többit el lehet felejteni! Az egyik helyre például egy hét alatt egyetlen kocsit sem kértek reggel 6 óra és délután három óra között! Ide csak annak érdemes beállni, aki „gurulót" akar javítani! És itt jelentkezik a taxitársaságok vezetőinek a felelőssége! Olyan helyeken, kell kialakítani sorelső (drosztelső)-rendszereket, ahol érdemes megállni! A kollégáknak meg figyelni kell, hol pörög a legjobban, és oda kell helyezkedni!

Tóth Tibor

DROSZTELSŐKÉNT (SORELSŐKÉNT) INDÍTOTT TAXIK

	06-09 óra között	09-12 óra között	12-15 óra között	15-18 óra között
Belvárosi taxiállomások				
1. droszt	19	26	20	25
2. droszt	17	23	34	11
3. droszt	36	52	57	27
4. droszt	29	33	31	23
5. droszt	22	30	38	30
6. droszt	18	23	24	18
7. droszt	7	21	15	22
Külvárosi taxiállomások				
1. droszt	7	4	4	4
2. droszt	26	13	25	15
3. droszt	28	12	24	18
4 droszt	12	13	19	17
5. droszt	12	12	9	6
6. droszt	8	4	8	5
7. droszt	1	1	2	2
8. droszt	0	0	0	3
Repülõtér				
	10	21	15	22

Átalakuló pontrendszer, változó bírságok?

Cél: a kevesebb áldozat

A közlekedésbiztonság fokozása érdekében számos területen fogalmazott meg újabb javaslatokat a rendőrség. Most a jogalkotókon a sor: előre vagy visszalépnek. A változás szükségszerűségéről Pausz Ferenc rendőr alezredessel, az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) közeledésrendészeti osztályvezetőjével, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) ügyvezető elnökével beszélgettünk.

Az elmúlt években bevezetett jogszabályi változások hatásait ma már mérni lehet. Ezek között vannak, amelyek beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, míg vannak, amelyek módosításra, újragondolásra szorulnak – tudtuk meg Pausz Ferenc alezredestől. Az ORFK közlekedésrendészeti osztály vezetője magazinunknak elmondta: - Továbbra is komoly gondot jelent az úgynevezett objektív felelősség elvének érvényre juttatása. Ennek egyik megjelenési formájaként képzeltük el a közlekedésbiztonsági bírság bevezetését, amelynek lényege: a jármű üzembentartóját, tulajdonosát egyetemleges felelősség terheli a járművéért. Pontosan tudjuk, amennyiben egy közlekedési szabálysértőt, mondjuk sebességtúllépéskor nem állít meg a rendőr és az adatait nem rögzíti, utólag igen nehéz az eljárást eredményesen befejezni. Eszerint az elképzelésünk alapján viszont az üzembentartónak, ha az a tulajdonos, akkor neki kellene felelősséget vállalnia a járművel elkövetett szabálysértésért. Azért mondom mindezt feltételes módban, mert alkotmányossági aggályok miatt ez az elképzelésünk most nem valósítható meg, de már ügyködünk egy másik verzión, ami talán tökéletesebb lesz. Nem titok, a bizonyítási kényszer megváltoztatásán dolgozunk, vagyis megváltozna az alaphelyzet, és a jövőben a jármű üzembentartóját, tulajdonosát terhelné a bizonyítási kényszer. A szabálysértés elkövetésekor neki kell bizonyítani, hogy nem ő vezette a járművét. Ez abból a szempontból is nagyobb visszatartó erővel bírhat, mivel a közlekedésbiztonsági bírságnak nem volt büntetőpont szankciója, ez esetben megállapítható lenne a szabálysértő, akivel szemben érvényesíthető lenne a ponthátrány is – érvelt az osztályvezető.

A közlekedés biztonságáért felelős rendőri vezető elmondta: – Ugyan sikerült a passzív biztonsági eszközök használa-

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 34

tának fontosságára felhívni a figyelmet azzal, hogy a büntetőpontrendszerbe bekerült, de ma már nyilvánvaló, hogy ezek használatának mellőzésért vagy hiányáért adható 1 pont aránytalanul alacsony. A bukósisak, biztonsági gyermekülés vagy a biztonsági öv használatának mellőzése ugyan önmagában nem balesetet előidéző ok, de annak kimenetelét, a sérülés súlyosságát tekintve rendkívül fontos eszköz. Javult a magyar gépjárművezetők biztonsági öv használatának gyakorisága az elmúlt években. Felmérések alapján lakott területen belül a gépjárművezetők 40-45 százaléka, míg lakott területen kívül vagy az autópályán már 70 százalék fölötti a használók aránya, de a kontinens északi és nyugati felén élőknél ez az arány meghaladja a 90 százalékot. A pontrendszer egyébként is átalakításra szorul. Az egyes szabálysértésekért adható ponthatárokat kellene emelni, vagy pedig a vezetői engedély bevonásának határát csökkenteni. Jelenleg 18 büntetőpont esetén vonja be a hatóság a vezetői engedélyt. Ennek eléréséhez legalább 6-8 súlyos szabálysértést kell elkövetnie a járművezetőnek, míg mondjuk Franciaországban vagy Németországban 2-3 súlyos szabályszegés vonja maga után ugyanezt a következményt – ismerjük meg a nemzetközi gyakorlatot.

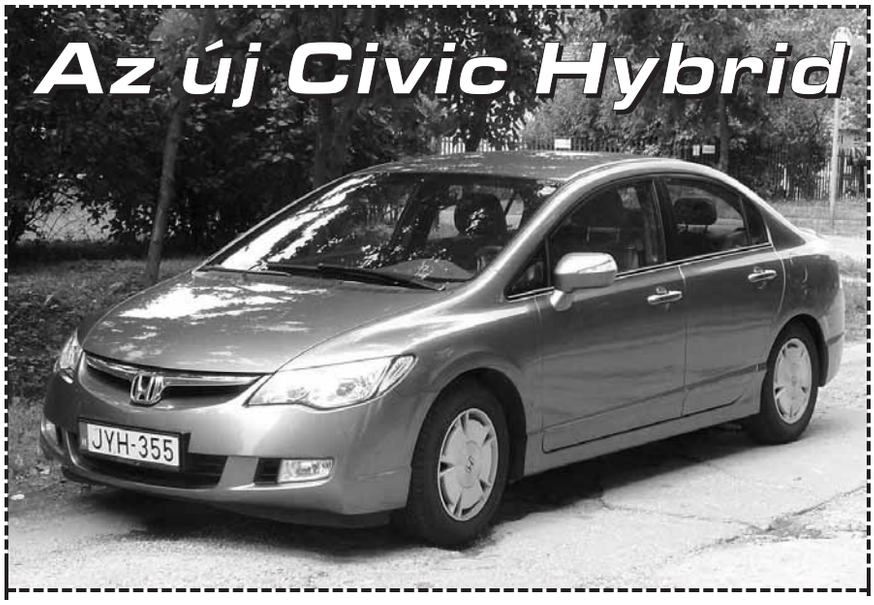
Szinte szünet nélkül folytatódik az érvelés a változtatások mellett: - A rendőrséget nem az vezérli, hogy minél több vezetői engedélyt vonjon be, hanem hogy kevesebb legyen a közlekedési balesetben elhunytak vagy megsérültek száma és javuljon a közlekedés biztonsága. Az uniós jogharmonizáció eredményeként a járművezetői engedélyek helyszínen történő bevonásának lehetőségei jelentősen csökkentek. Javasoltuk, hogy az ittas járművezetés szabálysértésekor, a sebesség jelentős túllépése esetén legyen módja az eljáró rendőrnek ennek bevonására. Nem tartozik a népszerű javaslataink közé, de az érvényben lévő helyszíni bírság összeghatárait is emelni óhajtjuk. Jelenleg 500 – 10 000 forint közötti e kategóriának az összeghatára. Ezt emelnénk a duplájára 1000 - 20 000 forintra. Rögtön felmerül a kérdés, hogy erre miért van szükség. Egyrészt jó ideje nem történt változás e területen, miközben a forint értéke is változott, másrészt 70 euró alatti szabálysértési összegekkel nem foglalkoznak az EU-tagállamok. Így ha külföldi állampolgár közlekedési szabálysértést követ el hazánkban és a helyszíni bírság vagy a szabálysértési bírság összegét nem fizeti be, úgy nem lehet vele szemben eljárni. Viszont ha a 70 eurót meghaladja a bírság összege, úgy 2007. március elsejétől a tagállamok között is be lehet hajtani a be nem fizetett bírságot. Az unión kívülről érkezők esetében pedig szeretnénk visszaállíttatni azt a korábban meglévő jogszabályt, amely alapján mindaddig nem léphet az unió területére az az állampolgár, aki a korábban kirótt bírságot be nem fizeti. Ez utóbbi még egyelőre terv, míg a márciusi határidő már tény – közli az OBB ügyvezető elnöke.

A szigorúbb elbírálású esetek közé tartozna a jövőben az ittas járművezetés, a sebesség jelentős túllépése, valamint a forgalom ellenőrzésére és irányítására jogosult személy jelzésének figyelmen kívül hagyása – derül ki a beszélgetésből. A rendőrség elképzelése szerint ezeket minden esetben a maximális büntetőpontokkal kellene szankcionálni.

Trükkös járművezetőkből mindmáig nincs hiány. Több éve küzd a rendőrség a gyorshajtókkal szemben. Amikor nyilvánvalóvá vált, hogy csak azokkal szemben lehet eredményesen eljárni, akiket a szabálysértést követően meg is állítottak, a többieknél ritkán, akkor léptek a rendőrök, és úgy készítették el a felvételeket szemből, hogy a jármű vezetője azonosítható legyen. Amikor ennek köszönhetően jó néhány gyorshajtó ellen sikerrel lépett fel a hatóság, akkor egyre többen szerelték le járművük első forgalmi rendszámát, vállalva ezzel azt a kisebb összegű bírságot is, amelyet ezért kaptak, semmint a gyorshajtást és annak következményeit. Minden lépést ellenlépés követ, már ha követ. Most a jogalkotókon sor, hogy egy dinamikus,s offenzív lépés következik a közlekedésbiztonság palettáján, vagy pedig egy rosálás, dupla védelemmel.

k.z.t.

Az új Civic Hybrid



Az új Civic Hybrid modern és különleges formaterve mögött új, 1,3 literes, háromlépcsős szelepvezérlésű i-VTEC motor és a korábbinál is gazdaságosabb autózást lehetővé tevő, még hatékonyabb beépített segédhajtómű rendszer (IMA) kombinációja található. A rendszer működése több új stratégiai elemet tartalmaz: amikor például az autó gázadás nélkül gurul, a hengerek teljesen be vannak zárva, hogy csökkenjen a feltöltési veszteség, illetve az energiavisszanyerő fékezés is 10 százalékkal hatékonyabban működik, mint a kifutó modellen. A Honda új hibridrendszere körülbelül 20 százalékkal nagyobb teljesítményű az előzőnél. A megnövekedett teljesítmény forrásai a következők: a csökkentett súrlódású komponensek alkalmazása mellett a villanymotor teljesítménye mintegy másfélszerese a korábbinak, az intelligens vezérlőrendszer automatikusan váltogat a szelepvezérlés három állása között, illetve a vezetési körülményektől függően meghatározza a segédhajtóműként működő villanymotor teljesítményének arányát. A rendszer teljesítménye megfelel egy 1,8 literes benzinmotorénak, miközben az üzemanyag-gazdaságosság jobb lett, a hibridrendszer kevesebb helyet foglal el, az emissziós értékek pedig a világ legjobbjai közé tartoznak. Az i-VTEC motor hidraulikus úton működteti az öt szelephimba-egységet, s ezzel háromlépcsős szelepvezérlést valósít meg attól függően, hogy a vezetési körülmények a gázreakciók élénkítését vagy a gazdaságos üzemet követelik-e meg inkább. Lassulás közben, amikor a hengerekben nincs égés, a hengereket teljesen elzárja a szívórendszertől, s így 10 százalékkal csökken a feltöltési veszteség, ami viszont a jelenlegi, csak három hengerét lezáró Civic IMA-hoz képest hatékonyabb energiavisszanyerő képességeket jelent az új modell számára. A jelenlegi modell esetében a VCM (változó hengervezérlés) technológiát – amit korábban a hengerek zárására használtak – most arra is alkalmazzák, hogy az akkor is lezárja a hengereket, ha az autó kis sebességgel halad előre, s ehhez elegendő csupán villanymotorjának teljesítménye, a dugattyúk pedig égés nélkül szabadon mozognak a hengerekben. Gyakorlatilag minden lehetőséget megragadtak a súrlódási veszteségek csökkentésére; többek között nagy nyomáson öntött alumíniumdugattyúkat használtak, amelyeknek nagy hőterhelés mellett kisebb a hőtágulásuk, s így kevesebb súr-

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 37

lódást keltenek. Emellett a dugattyúgyűrűk ionbevonatot kaptak, a hengerfalak pedig a simább felület érdekében hónoltak.

A Honda saját fejlesztésű villanymotorjában nagy sűrűségű tekercsek és nagy teljesítményű mágnesek találhatók, s így azonos méretek mellett a teljesítmény a másfélszeresére nőtt. Az inverter, amely a villanymotor sebességét szabályozta – s amely szintén a Honda saját fejlesztése és terméke –, most a még precízebb digitális szabályozás, a még jobb hatékonyság és a még kisebb fogyasztás érdekében egybe van építve a villanymotor vezérlő elektronikájával. Az akkumulátor teljesítménye körülbelül 30 százalékkal nagyobb a kifutó modellhez képest, s a kisebb, új tervezésű akkutároló doboznak a hosszú távú megbízhatóság érdekében jobb a hűtési teljesítménye, és jobban ellenáll a rázkódásnak. A benzinmotor a Honda i-DSI (intelligens kettős és szekvenciális gyújtás) rendszerét is használja, amelyben hengerenként két gyújtógyertya található, s így az égés azért lehet tökéletesebb, mert a két gyertya a vezetési körülményektől függően adhat szikrát egyszerre vagy egymástól eltérő időben, szekvenciálisan is. A dinamikus regeneratív fékrendszerben hidraulika vezérli a fékeket a fékezésből visszanyert energia mennyisége alapján. Ezzel a lehető legtöbb energia nyerhető vissza fékezés során, ugyanakkor a fékezés egyenletes lesz, s megfelel a fékpedálra kifejtett nyomásnak. A klímaberendezés hibrid kompresszorát vagy a benzines, vagy a villanymotor hajtja meg. Amikor a benzinmotor lekapcsolt hengerekkel működik, a kompresszort a villanymotor hajtja; ha gyors hűtésre van szükség, akkor mindkét motor hajtja a kompresszort. Amikor pedig a hőmérséklet stabilizálódott az utastérben, a kompresszort a kényelem és az üzemanyaggal való takarékoskodás érdekében a villanymotor maga működteti.

Az új Honda Hibrid rendszer működésének módjai:

Álló járműnél:

a benzinmotor leáll, a fogyasztás nulla.

Indítás és gyorsítás:

a benzinmotor a kis fordulatszámra beállított szelepvezérléssel működik, a villanymotor besegít.

Erős gyorsításkor:

A benzinmotor a nagy fordulatszámra beállított szelepvezérléssel működik, a villanymotor besegít.

Egyenletes terhelés mellett, kis tempónál

Mind a négy henger szelepei zárva vannak, az égés leáll. A villanymotor maga mozgatja a járművet.

Enyhe gyorsítás és egyenletes haladás nagy tempóval

A benzinmotor az alacsony fordulatszámra beállított szelepvezérléssel működik, és hajtja a kocsit.

Lassulás:

Mind a négy henger szelepei zárva vannak, az égés leáll. A villanymotor lassulás közben a lehető legtöbb energiát nyeri vissza, és tölti az akkumulátort.

A fokozatmentes automatikus váltómű (CVT) szériaszerelvény a Civic Hybridben. Az új fejlesztésű egység tágabb tartományban képes működni a maximális és minimális áttétel között, s így javítja a gyorsulást és csökkenti a motor fordulatszámát nagy sebességű haladás közben. A váltómű egyenletes és kiszámítható átmeneteket valósít meg, s azt segíti elő, hogy az IMA-rendszer a lehető leghatékonyabban működhessen.

A Civic Hybrid a Honda Motor Co. Ltd szuzukai gyárában készül Japánban.

Végül néhány személyes megjegyzés: A Honda Hybrid fogyasztásáról általában azt írják, hogy magasabb a vártnál. Nos, saját tapasztalat szerint (szélsőséges próbáknak kitéve), 7 liter körül volt a városi fogyasztás, melyet természetesen „normális" használat mellett, legalább 1 literrel lehet csökkenteni. Amennyiben ezt összevetjük egy másik, hagyományos 1.3-as motor körülbelül 8-9 literes városi fogyasztásával, úgy azért kiderül, a Hybrid kevesebbel is beéri. Ráadásul ez a kettős erőforrás a sokkal nagyobb motorokat is megalázza, minden téren. Az emissziós értékek pedig hamarosan általános értékké válnak, amikor a városi levegőt már csak nehezen lehet egészségesen túlélni...

JUBILEUMI BALATON-ÁTÚSZÁS

Ideális időben és vízhőmérséklet mellett július 22-én, szombaton került megrendezésre a 25. Balaton-átúszási verseny, Révfülöp és Balatonboglár között, 5,2 km-es távon. A több mint nyolcezer induló között volt a City Taxi 5 fős csapata. Mind az öten jó szintidővel teljesítettük a távot. Jó buli volt! City 136

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 38

A Főtaxi idén is megszervezte a hagyományos taxis sportnapot

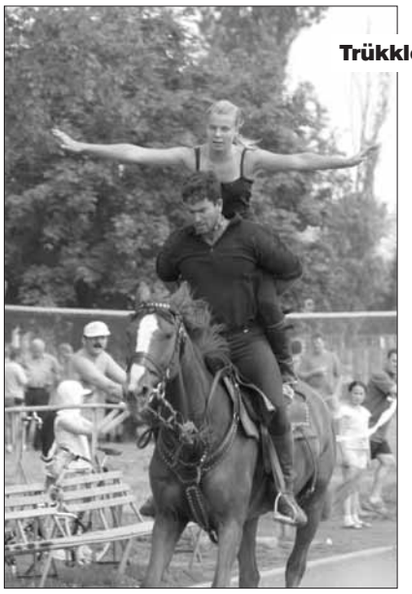
2006. június 24-én reggel 1/2 8-kor kisebb konvoj zötyögött végig a Thököly úton a Bosnyák tér villamosvágányain átbukdácsolva, mint egy ugratón, mígnem sima szakasz következhetett: a Sporttelep zöld gyepe. Mi lesz itt? Cirkusz?, hiszen tevéket, lovakat szállítottak a teherautókon – kérdezhették a piacra igyekvők. Csak mi bennfentesek tudhattuk, ez a nap a programok sokszínűsége miatt más lesz, mint az eddig megszokott sportnapjaink, hiszen vendégeinknek, résztvevőinknek egyaránt látványos műsorral készült a Rodeo Sport Bt. Tóth Szilárd vezette csapata. Ahogyan a meghívóban is szerepelt lovagoltatás, vadállat-simogatás, szumobababirkózás, quadok kipróbálása, íjászat, malacfogó verseny, trükklovaglás, műbika gyerekeknek, mely mind-mind az önfeledt szórakozást nyújtotta a kilátogatóknak.

A köszöntő után Garamszegi Miklós vezérigazgató hagyományainkhoz híven a Főtaxinál eltöltött sok-sok év munkája (30 év felett) elismeréseként tárgyjutalomban részesítette dolgozóinkat, akik megilletődve vették át a jutalmat és köszönték meg azt. Déltájban kezdetét vette az Oktogon Tánc Centrum táncosainak bemutatója. Pezsdítő salsa táncokban gyönyörködhettünk. Enyhe derültséget okozott amikor a profik felkérték táncolni a közönség soraiból az „önként" jelentkezőket.

Az ízletes ebéd után kezdetét vette a trükklovaglás, ami felért egy cirkuszi, kaszkadőri bemutatóval. A vendégsereg szinte egy emberként indult a futópályához, hogy a lovasok bátorságát, ügyességét megcsodálhassák. Izgalmas, szép bemutatót láthattunk. Ezt követően délután került sor a gyermekek malacfogó versenyére, ahol hangos sikítás, nevetés, esetenként sírás és a malackák visítása hallatszott. A felnőttek sűrűn kattogtatták fényképezőgépeiket, hogy megörökítsék gyermekeik ügyességét, vagy éppen ügyetlenségét.

Természetesen Juhász Gyuri minden résztvevőt csokijutalomban részesített. A nap során közelebbről meg lehetett tekinteni a különböző cégek autóit, Nissan, Honda és Škoda modellek, taxisoknak készült egyedi ajánlatokkal. A délután programja volt még a tombolasorsolás is, ahol Juhász Gyuri jó poénok kíséretében apró-cseprő ajándéktárgyakat osztogatott.

Az ifjú motoros


Trükklovaglás

A malacfogó verseny

„Vadállat"-simogatás

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 39

Táncosok

A fődíjat Garamszegi Miklós vezérigazgató adta át, mely a Főtaxi üdülőjébe szóló egyhetes beutaló volt. Aki nyerte, felajánlotta összes nyereményét Bozsik László kollégánknak, a tombola összes bevételét szintén Bozsik Lacinak ajánlottuk fel. Reméljük minél előbb élhet a üdülés lehetőségével is.

A focisták is felsorakoztak az eredményhirdetésre. A Főtaxi csapata lett az első. Ezt követően a Madarak együttes tovább szolgáltatta a talpalávalót, de a fociban és a különböző műsorszámokban elfáradt vendégek az árnyékba húzódva beszélgetve pihenték ki a nap fáradalmait. A fáradhatatlan gyerekek számára természetesen jó szórakozást nyújtott még a nap végéig tartó légvárjátékok és a lovagoltatás.

A nap folyamán különböző TV-társaságok interjúra kérték fel Garamszegi Miklós vezérigazgatót, a résztvevőket és a jutalmazottakat.

Eseménydús rendezvény volt, aki eljött, a látottak alapján jól érezte magát, kellemesen elfáradva térhetett haza. A nap krónikása

Csaba Péter

Mosoly egy tevétől

Több fényt!

„Mehr Licht!" Több fényt! - mondta a költő a halálos ágyán. Ugyanezt mondják a közlekedésszervezők egyre több helyen. Több fényt! Látni és látszani! Köztudomású, hogy először a svédek vezették be, hogy éjjel-nappal, lakott területen kívül és belül állandóan be kellett kapcsolni a tompított fényszórót. Az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja segítségével megnézhetjük, hol és mikor kell Európa útjain bekapcsolni lámpát. Ja, meg mennyi a büntetés forintban, ha elfeledkezünk róla...

Ország	Hol?	Mikor?	Büntetés
Ausztria	mindenhol	egész évben	4 500
Csehország	mindenhol	július 1. után egész évben	6 000
Dánia	mindenhol	egész évben	21 000
Észtország	mindenhol	egész évben	10 000
Finnország	mindenhol	egész évben	15 000
Horvátország	mindenhol	egész évben	12 000
Lengyelország	mindenhol	okt.01.-febr.28.	15 000
Lettország	mindenhol	egész évben	4 500
Litvánia	mindenhol	nov.1.-márc1.	4 500
Norvégia	mindenhol	egész évben	57 000
Olaszország	lak. ter. kívül	egész évben	11 000
Portugália	mindenhol	egész évben	18 000
Svédország	mindenhol	egész évben	17 000
Szlovákia	mindenhol	okt.15.-márc.15.	15 000
Szlovénia	mindenhol	egész évben	12 000

Legközelebb megnézzük, hol tilos Európában vezetés közben telefonálni, és ha mégis megtesszük, milyen büntetésre számíthatunk. A legfontosabbról ne feledkezzünk meg! A büntetéseket behajtják! Nem arról szól a történet, hogy sajnos nincs valutám, majd legközelebb fizetek! A legtöbb helyen addig nem hagyhatjuk el az országot, amíg nem rendeztük a számlát! Ha mást nem, az autót lefoglalják...

Juhász Péter

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes az „A" válasz. Az autópályán haladó taxit is megállíthatják forgalomellenőrzés céljából a közlekedési hatóság, illetve az útkezelő munkatársai.
2. Helyes a „B" válasz. A „Várakozni tilos" jelzőtábla hatálya alatt szabálytalanul parkoló gépkocsit csak akkor szállítják el, ha az közveszély vagy elemi csapás elhárítása, illetőleg az ebből származó kár csökkentése érdekében válik szükségessé.
3. Helyes a „C" válasz. A „Súlykorlátozás" tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél nagyobb tömegű járművel (járműszerelvénnyel) közlekedni tilos.
4. Helyes a „B" válasz. Egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélén akkor szabad megállni, ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.
5. Helyes a „C" válasz. A tábla azt jelzi, hogy az úttesten szabadon élő állatok megjelenésével fokozottan számolni kell. A vadon élő állatok a nap bármely szakában keresztezhetik gépkocsink útját, és ez veszélyt jelenthet mindnyájunkra nézve.
6. Helyes a „C" válasz. A tábla azt jelzi, hogy az útra gépjárművel – kivéve a kétkerekű motorkerékpárt –, valamint mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos.
7. Helyes a „C" válasz. A keresztirányú egymást követő folytonos vonalak azt jelzik, hogy sebességkorlátozásra vagy megállási kötelezettségre kell számítani.
8. Helyes az „A" válasz. Cserbenhagyás. Ha a közlekedési balesettel érintett jármű vezetője a helyszínen nem áll meg, illetve onnan eltávozik, mielőtt meggyőződnék arról, hogy valaki megsérült-e, vagy az életét, testi épségét közvetlenül fenyegető veszély miatt segítségnyújtásra szorul-e, amennyiben súlyosabb bűncselekmény nem valósul meg, vétséget követ el.
9. Helyes az „A" válasz. Az alkoholszonda megfújása megtagadható, de a vérvétel nem, az kikényszeríthető.
10. Helyes a „B" válasz. A 150 cm-re vonatkozó szabály csak a gyermekkorú utasra vonatkozik.
11. Helyes a „C" válasz. A leggyakoribb közlekedési szabálysértés a gyorshajtás.
12. Helyes az „ A" válasz. A gépkocsitűz leggyakoribb oka a nem megfelelően karbantartott villamos berendezés (rövidzárlat vagy átmeneti ellenállás, nem megfelelő biztosító stb.) és a tüzelőanyagellátó berendezés (lazulás, csőtörés stb.).
13. Helyes a „B" válasz. A nem középületnek minősülő kapualjban gépkocsi akkor tárolható, ha a jármű egyik oldalán legalább 2 m széles út szabadon marad.
14. Helyes a „B" válasz. A párhuzamos közlekedésre alkalmas olyan úttesten, amelyen az azonos irányú forgalom számára kettőnél több forgalmi sáv van, a személygépkocsi bármelyik sávban közlekedhet. Ha vezetője több járművet kíván előzni, megmaradhat a belső sávban, feltéve, hogy ezzel a mögötte gyorsabban haladó járművek közlekedését nem akadályozza; ha pedig a forgalom olyan sűrű, hogy a külső sávba visszatérnie nem lehet, a belső forgalmi sávban folyamatosan is haladhat (kialakult a párhuzamos közlekedés).

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 40

MORFONDÁRIÁK

Úgy látszik, semmi sem jött be senkinek. A meteorológusok azt mondták, hogy nem lesz nyár. Esetleg csak egy pár napig. az öreg Föld meg csak forgott. Keverte a levegőt. Lett is, meg van is nyár. A sportolóink meg csak izzadtak, lapátoltak. Lett is tíz aranyérem. Ja, az öttusázók is feljöttek. A hölgyek. A fiúk. Gratulálok! Itt nem meccset kellett nyerni. Vagy választást. Na, a választás. Meg az ígérgetések. Mert ha a meteorológusnak nem jön be a jó vagy rossz idő, hát istenem. Ő csak próbálkozik. A ciklonok meg a frontok változnak. Na de a politikus. Az előre megfontoltan hazudozik. Aztán meg veri a mellét, hogy „megcsináltuk". A jónépen meg elveri a port. Hogy mennyire el vannak „szállva" az urak, azt gyönyörűen tükrözte egy felmérés. Megkérdezték honatyáinkat egy-két fogyasztási cikk áráról. Egyetlen miniszter tudta csak helyesen az árakat. Szerintem lehet, hogy ő találta ki az egész akciót. Viszont döbbenetes eltérések voltak. Buszjegy például 80 Ft. Kenyér, gáz, villanyáram, víz stb. Érdekes, hogy a legtöbbjük a fele, vagy az ahhoz közeli árakat saccol. Mert tudni nem tudta. Állítólag Kádár János sem tudta, hogy mennyibe kerül a kedvenc cigarettája. Erről jut eszembe. A benzinár elérte, túllépte a bűvös 300 Ft-os határt. Szerintem ez nem „bűvös", hanem undorító, bűzös inkább. A Gazdasági Verseny(Só)hivatalnak pedig egy szava sincs hozzá. A tarifák árát természetesen nem lehet most emelni. Nem olyan egyszerű az. Ahhoz egyeztetni kell a közgyűlésben. Meg a frakcióban. Meg aztán mennyi is most egy km. Ja, hogy azt még mi határoztuk meg. Ejnye, de feledékenyek vagyunk. Meg aztán minek is emelni. Most, amikor visszaerősödik a forint. Hogyhogy visszaerősödik? Úgy, hogy a bíró már kilencnél tart a számolásban, és ez meg még mindig nem éri el a kötelet, hogy felálljon. A törülközőt azt NE!! Mi lenne itt akkor. Edzeni kell ezt a népet. Lássuk csak, mit, meddig bír el. Postabank? Harminc-negyven milliárd? Felmentve. Hogyhogy? Csak! Mert a bíróság független. Majd hamarosan a bróker ügyet is lezárjuk. Ott is elúszott, vagy negyvenmilliárd. Már kész lehetne a négyes metró. Minek. Akkor miről irkálna a –bögi-. Esetleg arról, hogy a „csövesek" most már nyáron is a buszokon tanyáznak. Mert eddig csak télen, ugye a hideg elől. Most meg a jó kis légkondis Volvón hátul hármasban, plusz az üzemanyag (kannás bor). Öt méternél nem mertem közelebb menni, mert görcsöt kapott az orrom. Jegyük az nincs. Csak hatalmas önérzetük, meg antiszociális kultúrájuk. Mire e sorok megjelennek, beindul az új szolgáltatás is a reptéren. Csak még előtte lemegy a Magyar Nagydíj. Remélem, nem lesz bukás, baleset. Nem úgy, mint a hétvégeken. Már egyszer szóba hoztam ezt, hogy ha elér a közlekedési káosz egy bizonyos szintet, akkor majdhogynem kezelhetetlenné válik a dolog. Változatlanul hiszem, hogy a közutakon most már közérdek a fegyelmezés. Életek múlnak rajta. Teljesen mindegy, hogy a szabálytalanul álló, várakozó járművekről van szó, vagy a mozgásban lévőkről. Nemrégiben például a Moszkva téren úgy parkolt le egy autó, hogy belógott a hátulja az 56-os villamos űrszelvényébe. Délután 5 óra körül. Jó félóráig elő sem került az illető. Szerintem Budakeszin is sejtették, hogy valahol valami gond van. Az a baj, hogy a jogosítvány megszerzéséhez nálunk elég csak, ha a járművet vezetni tudja az ember. A képzés során a közlekedésről még érintőlegesen sem tesznek említést. Volt rá példa, hogy az oktató tilos helyen állt meg a kocsijával, bent hagyván a gyermekét. Mire visszajött, elszállították a kocsiját gyerekestől. Na, ez aztán minősíti a honi közlekedési morált és állapotokat. A motortaxival kapcsolatban (sajnos aláírás nélkül) ki lett emelve, hogy egy mezei „A" kategóriás jogsival lehet szolgáltatni. Sajnos még a rendőrök többsége sem tudja, hogy mi mit jelent az új formátumú jogosítványon. A 101, vagy 102 kódot már rajtam kívül többen kitárgyalták. Szeretnék szólni mégis egy pár szót ismét ezzel kapcsolatban. A 102-es kód csak egy ún. munkaalkalmassági orvosi vizsgálat alapján kerülhet bejegyzésre. Itt viszont az embernek büntetőjogi felelősséggel nyilatkoznia kell, hogy nem szenved (vagy nincs leszázalékolva) olyan betegségben, mely befolyásolná a gépjármű vezetésében. Sokan ezt gond nélkül aláírják. Tudok itt töksüket, korlátozott látású (csőlátás) taxisról. Az ideg és elme által leszázalékoltakról nem is beszélve.

Fiatalabb korosztálynál ezzel tíz évig is el lehet navigálni. És mi van akkor, ha ténylegesen le van százalékolva a kolléga? Akkor meg külön alkalmassági vizsgálaton kell részt vennie. Ahol esetleg kiderül, hogy nem is kell leszázalékolni, mert 100%-ig munkaképes. Teszem azt a „cégeknél" a kocsiszemléken nem lehetne ezeket a dolgokat is ellenőrizni? Lenne meglepetés. A most már nem látszólagos munkaszerződők jogsiját sem ártana ilyen téren ellenőrizni. Általában csak a kategóriát nézik ilyenkor. Meg még annak a rengeteg futár, üzletkötő, egyéb tevékenységet gépjárművel ellátó személynek is 102-es kóddal kellene rendelkeznie. Na de ez már nem a mi asztalunk. Ezúttal szeretném azt is megjegyezni, hogy itt mindenki arról beszél, hogy a taxiszolgáltatás színvonalát emelni kell. Az eszköz oldalról nézve ez már – hogy úgy mondjam – megvalósult. A személyi feltételek állnak gyenge lábon. A tudás. A városismeret. Annak idején kellett egy próbakört is vezetni. Volt, akit a forgalomban tanúsított viselkedése miatt tanácsoltak el. Az utaspanasz pedig el lett bírálva. A múlt havi számban leírt esetekben fel sem merült a kérdés, hogy az illető taxizhat-e tovább. De mit várok én? Még napjainkban is olyan ruházatokban látok taxist, hogy nem hiszek a szememnek. Majdnem klottgatya, papucs, mezítláb. Ezt sem ártana szóvá tenni ellenőrzéskor. Mert ha jól értelmezem, elkezdődnek majd az ellenőrzések is. Tessék mondani, ki fog ellenőrizni és kit? És milyen jogosítványaik lesznek az ellenőrzőknek. Jó lenne már eldönteni ezt is. Mert ha már van Droszt Kht., akkor jó lenne, ha be is tartaná vagy tartatná a szolgáltatásainak a ráeső részét. Mert a taxisok azok fizetnek. Ők amúgy is utálják, ha valaki nem akar fizetni. Viszont el is várják, hogy a pénzükért azt kapják, ami jár nekik. Régi hagyomány ez. Még a taxiskávék idejében fejlődött ki. És ez jó volt a taxisnak, jó volt annak, aki a kávét főzte. A kávé meg csak egyszerűen nagyon jó volt. Itt szeretném szóvá tenni azt is, hogy a „Vidéki taxirendelések" cím alatti statisztikát jónak tartom. Egy bajom van csak vele. Miért nincs aláírva? Ki készítette? Melyik csapat? Ha úgy gondolja az illető, legyen szíves, hívjon vissza. Megbeszéljük. Azért én megnézném azt a taxist, aki 09–12 óra között Kerepesen drosztol. Hacsak valaki kedves ismerőse nem lakik ott. Vagy ő maga. Habár, ha a Chuck Norris pesti taxis lenne, ő ott is kapna tuti fuvart. El is vinné legalább Miskolcig. Hogy a visszautat is felszámolhassa. Az más kérdés, hogy az utas esetleg csak Cinkotáig tervezte az utat. Azért a Hungaroring idején itt-ott is megugranak a fuvarlehetőségek. Kár, hogy csak ilyen rövid ideig. De ha így nézzük, már az évből is egyre kevesebb van hátra. Gondból meg egyre több látszik. Iskolakezdés. Ovikezdés. Könyvcsomag. Füzetcsomag. És egyszerűen csak CSOMAG. Csak beleférjen a hátizsákunkba. Meg meg ne betegedjünk. Ahogy mondani szokás: „Csak egészség legyen!"

Tisztelettel:

Kapitány

CSERGŐ
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergoe.hu
13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ
TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
10%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
20%
(06-1 06-30) 330-0010

STEPPINGER ISTVÁN (élt 76 évet)

Amilyen csendes volt közöttünk, ugyanolyan csendben távozott közülünk. Egy igazi taxis dinasztia tagja volt, már az édesapja is a „kockásoknál" taxizott. Ő az ötvenes években lépett be hozzánk, mint első munkahelyre, és tőlünk ment nyugdíjba. Majd négy évtized egyetlen munkahelyen! Családtagok, kollégák, barátok kísérték utolsó útjára.

Pista bácsi, nyugodj békében!

Juhász Péter
Főtaxi Zrt.

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 43

Taxisok és részecskék

Az EU környezetvédelmi miniszterei június végi munkaértekezletükön kifejtették, hogy kormányaik 2015-ig, tovább kívánják szigorítani a finompor-szennyeződések határértékeit. A PM2,5-ös aeroszolokra is kiterjesztendő szigorúbb határértékek bevezetésével ugyanis, évente 370 ezerről 230 ezerre (38%-kal) lehetne csökkenteni a légszennyezés okozta halálozások számát az EU-ban. Az új előírás 3 év haladék után, 2010-től lépne életbe.

A miniszterek kifogásolták, hogy az EU nem ad megfelelő eszközt a tagállamok kezébe, a határértékek megtartásához. Álláspontjuk szerint Günter Verheugen iparügyi EU-biztosnak ajánlatot kellene tennie végre a részecskeszűrők EU-szerte kötelező bevezetésére a személy- és haszonjárműveken.

Mik azok az aeroszolok?

A légkörben lebegő apró, porszerű, szilárd, vagy cseppfolyós halmazállapotú részecskéket összefoglaló néven aeroszolnak nevezzük. Természetes eredetük szerint a vulkáni tevékenységből, sivatagi, félsivatagi homokviharokból kerülnek a levegőbe. Úgy, mint a Duna–Tisza közén. Legfőbb emberi forrásuk az ipari eredetű por, korom és hamu, melyből évente 100 millió tonnányi jut az atmoszférába.

Hogy hatnak az egészségünkre?

Az aeroszolok megkötik az ipar által kibocsátott kén-, nitrogén-, és ammóniavegyületeket, valamint az égés során keletkező aromás szénhidrogéneket, amelyek azután a levegőből a tüdőbe jutva, számos légúti megbetegedésért felelősek. Az aeroszolok egészségi hatása alapvetően függ a belélegzett részecskék légzőrendszeri kiülepedésétől.

Szervezetünk köhögéssel, és orrfolyadék képződéssel védekezik a durva porszennyezők ellen. A 10 mikronnál kisebb részecskéket azonban szabadon belélegezzük.

A városi levegőben található kis anyagrészecskék (PM) főképp a közlekedés és a szél által felvert porból származnak. Ezek jelentős része azonban nem ártalmatlan por, mint elődeink idején volt, hanem tele van olyan anyagokkal, amelyek korábban sokkal kisebb mennyiségben fordultak elő.

Az Országos Környezet-egészségügyi Központ 2003-as közlése szerint, ha az éves PM10 koncentrációt 20 mg/m^3-re csökkentenék, azzal Budapesten évente 2000 halálesetet is megelőzhetnénk!

Az utóbbi évek részecskevizsgálatai azt mutatták, hogy az antimon, a réz, a cink, a bárium, a vas, a kalcium, és a korom megnövekedett légköri koncentrációjának a gépkocsik a közös forrásai. Az antimon és a réz fékbetét-eredetű. A személygépkocsik fékbetétkopásának mértéke 15 mg/km. A lekopó betétanyag 30%-a az azbesztmentes fékbetétek használata során szálló porként kerül a levegőbe,.

A réz légköri koncentrációjának 69, az antimon 66%-át a közúti forgalom adja, a PM10 méretfrakcióban. A gumiabroncsok futófelületének kopása (ami kilométerenként 10-100 mg körüli személygépkocsik esetén), szintén jelentős légszennyező forrás. A gumi szerves anyagokat és 1-3% cinket tartalmaz. A cink koncentrációjának 65%-át a gépjárműforgalom okozza, míg a PM10 méretfrakciójú aeroszol tömegének 5-6%-a a gumik kopásából származik.

A korom légköri koncentrációjának növekedésére a dízelüzemű járműállomány – a benzinüzeműekénél nagyságrenddel nagyobb – koromkibocsátása ad magyarázatot.

A poros környezetben zajló, intenzív közúti forgalom fokozottan hátrányos, mert a gépjárművek ismételten felverik a felszínen korábban már leülepedett port. A hármas hatású katalizátorok platinafémeket (platinát, palládiumot és ródiumot) tartalmaznak, amelyek szintén a levegőbe kerülnek, és potenciális veszélyforrást jelentenek.

Az Európai Unió 2001-ben indította a „Tiszta Levegőt Európának" elnevezésű programját, hosszú távú stratégia kidolgozása céljából. Ennek keretében megbecsülték az emberi eredetű finom részecskéknek a várható élettartam csökkenésére kifejtett hatását a 30 évnél idősebbek körében. A 2000. évi adatok alapján az EU-ban átlagosan 8 hónapos az élettartam-csökkenés. Hazánkban és Budapesten, ahol bár a Duna fölötti légcsatorna igen kedvező hatású a város átszellőzése szempontjából, ennél mégis kedvezőtlenebbek a kilátások.

A bevezetőben említett levegőminőségjavító ajánlások maradéktalan teljesítése Európában 2020-ra 6, hazánkban 8 hónappal megnöveli a lakosok várható élettartamát.

A legjelentősebb szennyezőnk a por

Hazánk legjelentősebb szennyező anyaga a szállópor, amely átlagosan 40-45 µg/m3 közötti koncentrációban az előírt levegőminőségi határérték *(lásd a táblázatot)* 80-90%-os szintje körül mozog. 70 µm szemcseátmérőig a por és egyéb részecskék lebegésben maradnak.

A 14/2001.(V.9.) KöM-EüM-FVM együttes rendeletben előírt levegõminõségi határértékek

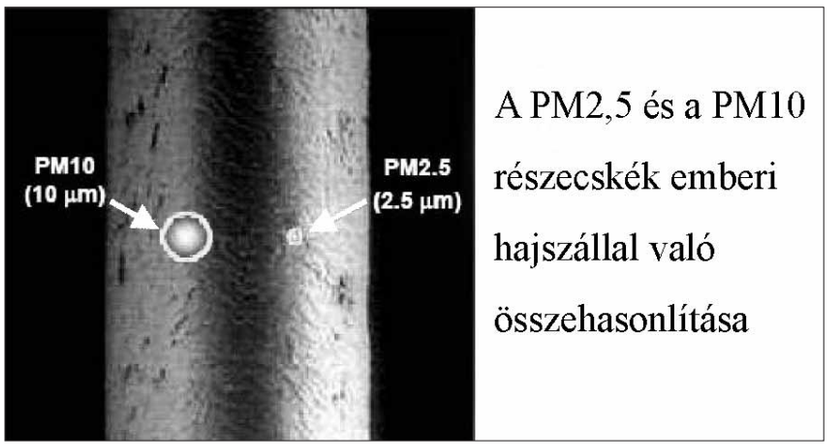
Szennyezõ anyag	Éves, µg/m^3	24 órás, µg/m^3	Órás, µg/m^3
Szálló por	50	100	200

A határérték feletti koncentrációk túlnyomórészt a nagy forgalmú utak mentén, völgyekben és beépített területeken alakulnak ki, amelyen belül a gépjárművek részecske-kibocsátása emelkedő tendenciát mutat.

Durva poron, a 10 mikrométernél nagyobb, finomporon a 10 mikrométernél kisebb átmérőjű lebegő részecskéket értjük (1 µm, azaz 1 mikrométer = a méter milliomod része). A 60-100 µm átmérőjű emberi hajszál tizedénél kisebb finompor részecskék jellegzetessége, hogy belégzéskor akadálytalanul behatolnak az emberi tüdőbe. A 2,5 µm körüli részecskék a tüdő vastagabb levegőjárataiban, az 1 µm-nél kisebb részecskék pedig az érfalakkal közvetlenül érintkező tüdőhólyagocskákban ülepednek le.

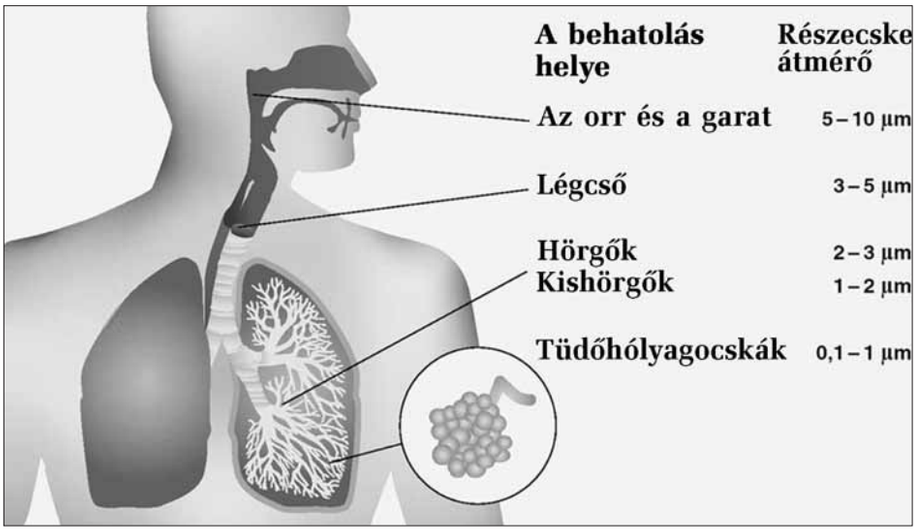
Automatikus mérőállomások

Hazánk területének jelentős részét az egykori tengerfenék kiszáradt medre alkotja.



A PM2,5 és a PM10 részecskék emberi hajszállal való összehasonlítása

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 44



A különböző átmérőjű aeroszolok légúti behatolása

Emiatt a szálló por immissziók gyakran határérték felettiek.

Emisszió: valamely anyag vagy energia levegőbe juttatását jelenti. A hatósági gyakorlatban ezt levegőterhelésnek is nevezik. **Immisszió**: a környezeti levegőbe került emisszió kiülepedése, amelyet levegőminőségi határértékek figyelembevételével értékelnek. **Környezeti levegőn** a zárt légtereken kívül a felszínközeli néhány 100 métert elfoglaló légtömegeket értünk. **Légszennyező anyagnak** a szennyező anyag kibocsátási határértéket meghaladó mértékű levegőbe bocsátását tekintjük. **A finompor,** természetes és mesterséges forrásból származó légszennyező anyag. Ha az emittált szennyező anyagok a levegőben tartósan úgy halmozódnak fel, hogy az egészségre káros magas koncentrációk keletkeznek, levegőkatasztrófa alakul ki. Ilyenkor a lakosság érzékeny csoportjaiban a nem specifikus megbetegedések és halálozások száma jóval az átlagos fölé emelkedik. **Levegőminőség** a környezeti levegő szennyezettségének, µg/m3 egységben kifejezett mértéke.

Hazánkban a levegőszennyezettséget országos immisszió-mérő hálózat méri, amely telepített, automatikus légszennyezettség-mérő állomásokból épül fel. Ezeken aktív, szakaszos mintavétellel határozzák meg a környezeti levegő szennyezettségének mértékét.

A mérőállomások mérőfejei 6 méter magasságban vannak. A babakocsikban lévő gyerekek viszont fél, az autóikban ülő taxisok egy méter körüli magasságban szívják be a levegőt (és a benne lévő légszennyezőket).

Egészségi kockázatok

A lebegő részecskék egészségi kockázatát főképp az jelenti, hogy azok, a levegő egyéb, ártalmas szennyező anyagai számára is aktív kötődési-rárakódási centrumokat jelentenek. Így a 2,5 µm-nél kisebb részecskék fokozottan egészségkárosító hatásúak.

A megfigyelések azt mutatják, hogy a finomabb részecskék keringési és légzőszervi ártalmai nagyobbak a durvább részecskékénél.

A viszonylag nagyobb felületű durva részecskék a hozzájuk kötődő nagyobb mennyiségű vegyi anyag miatt gyulladásokozóbbak a finomabb részecskéknél. A belélegzett ultrafinom részecskék a véráramba kerülve, trombóziskeltő hatásúak. A levegőben lévő ózon, a dízelmotorok, és a széntüzelés koromszennyezői tovább fokozzák a részecskék ártalmait.

Tüdőrákot, tüdővizenyőt, keringési megbetegedéseket, és tüdőfunkciócsökkenést okozhatnak.

Német, osztrák, francia és amerikai vizsgálati mérési eredményei egyértelműen azt mutatták, hogy a belélegzett részecskék hosszú távú kockázatai nagyobbak a rövid távú hatásoknál. Így azok hosszútávon 0,6-1,0 évvel csökkentik az ilyen behatásaiknak kitettek várható életkorát. A PM 2,5-ös részecskék 6%-kal növelik a hosszú távú halálozás, 12%-kal a keringési, és 14%-kal a tüdőrákos megbetegedések kockázatát.

A PM 2,5-ös részecskék utak közeli belélegzése a terhesség utolsó harmadában, születésitömeg-csökkenéssel, gyermekhalandóság növekedésével, csecsemőkori fejlődési zavarokkal, és az immunrendszer gyengülésével jár.

A PM 2,5-ös részecskék belégzésének immunrendszert gyengítő hatása meghaladja a PM 10-esekét. Mindkét részecske-csoport egészségkárosító hatása fokozódott, ha azokat égéstermék részecskék járulékos hatása egészítette ki.

A vizsgálatok során igazolódott, hogy a belélegzett részecske-koncentráció csökkenése, a káros egészségi hatások csökkenését vonta maga után.

A levegő részecske-szennyezőinek az USA-ban évente 50 ezren (valamivel többen, mint a közúti baleseteknek) esnek áldozatul. A 2/3-ával nagyobb lélekszámú Európában évente 370 ezerre tehető a finompor és az ózon szennyezők áldozatainak száma. A jövőre bevezetendő ajánlásával az EU 2015-re a halálozásnak ezt a mértékét szeretné évente 230 ezerre csökkenteni.

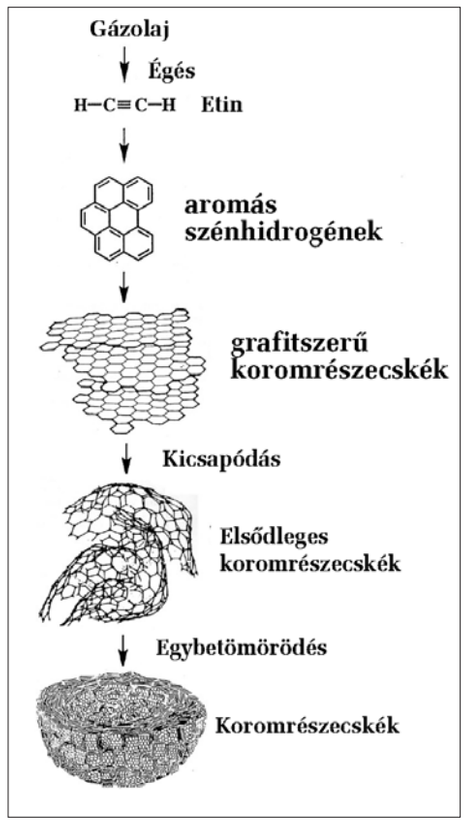
Hogyan védekezhetünk?

A porszennyezettség a földutak pormentes burkolattal való ellátásával; az útfelületek tisztántartásával; a kiporzást okozó földfelületek zöldfelületté alakításával (a főváros közútjainak közel egyharmada ma is kiépítetlen földút); a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű megépítésével, a járműállomány korszerűsítésével, alternatív tüzelőanyagok széles körű alkalmazásba vételének előkészítésével és megkezdésével, zöldsávot is magába foglaló zajvédő falak létesítésével csökkenthető.

Németországi adatok alapján a forgalomban lévő dízel-gépkocsik részecskeszűrővel való felszerelése 1,6-2%-kal csökkentheti a természetes, és 6%-kal csökkentheti a baleseti halálozást, továbbá 2-3 hónappal növelheti a várható élettartamot. Ezért megfelelő politikai akarat esetén, az autóbuszmotorok korszerűbbre cserélésével és a meglévők részecskeszűrővel való ellátásával a kilátásba helyezett EU-ajánlások bevezetése előtt is hasonló arányú minőségjavulásra számíthatunk.

A nemzeti léptékű intézkedéseken túl, hogyan védekezhetnek a felsorolt ártalmak ellen egyénileg a taxivezetők?

Klímaberendezéssel és aktívszén szűrőbetéttel. A légszennyeződések egészségká-



A koromképződés folyamata, gázolajból

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 45

A belélegzett részecskék fokozottan ártalmasak a fejlődő gyermeki szervezetre

rosító hatásai ugyanis a légkondicionáló készülék aktívszén-szűrőjének használatával csökkenthetők.

Az aktívszén-szűrőbetét tisztítóhatása ugyanis azért nagyobb a felületaktív szénszűrő réteg nélkül, pusztán mechanikai tisztítást végző betétekénél, mert az aktív szénréteg vegyileg is megköti a rákerülő szennyeződéseket.

Az aktívszén-szűrő védi az egészséget. Javítja az utazás kényelmét és biztonságát, mivel visszatartja az utastérbe ventilált, mikroszkopikus szilárd és légnemű szennyező anyagokat. Jótéteményeit a városi népesség egyre bővülő, allergiás tömegei tudják értékükön kezelni.

A klímaberendezés aktívszén-szűrője nemcsak az allergén porokkal, pollenekkel és baktériumokkal, hanem a nitrogén-oxidokkal és az ózonnal szemben is hatékony védelmet nyújt. Légtisztító hatása orvosilag igazolt a szénanáthát kiváltó allergén anyagokkal szemben is.

Számoljatok!
Kollégák! Ha túl sokba kerül az üzemanyag, **jelentős megtakarítás** érhető el egy üzemanyag égését javító eszközzel.
Új autóknál **8-12%**
Régebbi autóknál **10-15%**
Saját példám: 1,9 PDTDI Passat-nál
100 km-en 1 liter megtakarítás!
Fehér Sándor City 80
70/371-4180 (gyorshívó: 4180) **30/9448-042**

A megfelelően szűrt levegő növeli a forgalombiztonságot. Azzal ugyanis, hogy garantáltan későbbre tolja az elfáradás határát javítja a vezető koncentráló képességét. A tisztább levegő keringtetése, az utastéri páralecsapódás gyakoriságát és intenzitását is csökkenti.

A beltéri levegő aktívszén-szűrőbetétjét 15 ezer kilométerenként, ajánlatos újra cserélni. Az aktívszén-szűrő nélküli gépkocsikkal taxizó, pollenérzékeny kollégáknak, a saját érdekükben járművüket ajánlatos mihamarabb aktívszén-szűrős gépkocsira cserélniük.

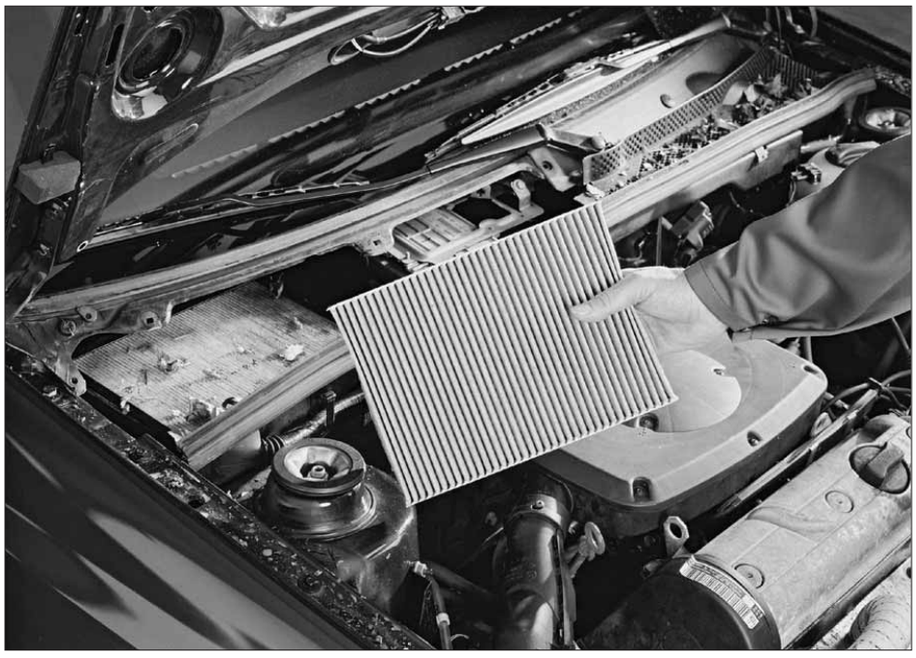
Itt érdemes megemlíteni az új S80-as Volvo CZIP rendszerét is, amely a nyugati népesség közel felét kitevő pollen- és porérzékenyek védelmére épült. A CZIP (Clean Zone Interior Package/-Tiszta Zónájú Utastér Csomag) automatikus utastér-szellőztető rendszer, amelyet a jármű zárjának távirányítóval végzett nyitása indítja el, és úgy szellőzteti ki a parkolás közben keletkezett illékony szénhidrogéngázokat és -részecskéket, hogy a vezető egészségesebb utastérbe szállhat be. A Svéd Asztma és Allergia Szövetség szigorú követelményeit is kielégítő CZIP, a Volvo IAQS elnevezésű, elektronikus utastér levegőminőség-javító rendszerére épül, amely aktívszén-szűrőből és érzékelőből áll. A rendszer az érzékelő jelei alapján automatikusan belső keringtetésre kapcsol, ha a nitrogén-oxid, szénmonoxid vagy szénhidrogén és részecske tartalmú

Automatikus mérőállomás, magasba nyúló mérőfejjel

külső levegő koncentrációja túllépi az előre beállított küszöbértéket.

Bizonyos, hogy a CZIP más márkák és klímagyártók körében is követőkre talál a pollen- és porérzékeny utasok védelmére.

-k-s



Az egészségvédő aktívszén-szűrőbetét

uj-mast1.qxd 8/2/06 8:19 AM Page 46

Szezonvégi nyaralás is lehet luxus

Last minute borravalóval

Augusztus vége, szeptember eleje már jó néhány helyen utószezonnak számít, amikor a költségek jelentős részét meg lehet takarítani. Persze azért így sem olcsó nyaralni, de legalább lehet spórolni. No nem a borravalón.

Egy felmérés tanúsága szerint egyre kevesebb magyar család engedheti meg magának a nyaralást. És itt már nem csupán a külföldi utakat kell érteni. A rendszerváltozást megelőzően a valamit magára adó cégek tartottak fenn saját üdülőket, hogy a SZOT (szakszervezeti üdülők) hasonló, nemegyszer mesterségesen nyomott árairól már ne is beszéljünk. Nem nosztalgiázom, de tény, hogy napjainkban generációk nőnek fel úgy, hogy életükben egyetlenegy alkalommal nem adatik meg nekik, hogy a teljes családdal együtt tölthessen egy vagy két hetet, akárcsak a Balatonnál. Márpedig ezeket az élményeket utólag nem lehet pótolni.

Léteznek családok, akik tömegközlekedési eszközökön zötykölődnek le az áhított nyaralóhelyre, a tágabb értelembe vett család, vagy ismerős víkendházába, amiért nem kell fizetni, vagy csak jelképes bérleti díjat kérnek. Azért egyre több azoknak a száma, akik inkább utószezonban, de mégis nyakukba veszik az országot, vagy éppen elindulnak világot látni. Minden kultúra más és más, így az ember fia egy idegen környezetbe cseppenve azt sem tudja hirtelen mit illik, illetve mi az, amit érdemes minden körülmények között mellőzni. Elkerülendő a kínos helyzeteket és a szegényes nyelvtudásból adódó félresikerült magyarázkodásokat, célszerű felkészülni az útba eső országok szokásaiból, hagyományaiból és nem árt egy-két kedves szó vagy kifejezés elsajátítása sem. Amennyiben keletre indul az ember, valamennyi volt szocialista országban értik az oroszt, de nem beszélik. Vagyis a nemlétező orosz nyelvtudás fabatkák sem ér, mert a legrokonszenvesebb házigazdák ugyan tökéletesen megértik a külföldit, de saját nyelvükön válaszolnak, amivel pedig az idegen nem jut előbbre. Nyilván Oroszország ez alól kivétel. De ez sem tipikus orosz szokás. A Lajtán túl a franciák nem fognak megszólalni másképp, noha ismernek egy-két más náció által alkalmazott nyelvet is. Délebbre Korzikán sem szabad meglepődni, ha hasonló jelenséggel szembesül a külföldi. No de ne ugorjunk ennyire előre. S ha már a keleti országokkal kezdtük, akkor nem árt tudni, hogy Kínában és Japánban nincs hagyománya a borravalónak, sőt, a nemzetközi szállodaláncok kivételével ez sértésnek számít. Azért a turisztikával foglalkozó szolgáltatásokban már elfogadják a 10 százalékos jutalékot vagy a szobalány a két-három jüant, az utazásvezető pedig az egy dollárt, de a japánoknál a jó kiszolgálást kis ajándékokkal szokták megköszönni. Akinek nincs erre módja, de az elégedettségének mégis szeretné kézzelfogható jelét adni, az két dollárnál többre véletlenül se gondoljon.

Thaiföld és Malajzia esetében ne legyenek senkinek se kétségei, oda a nyugati kultúra már jó ideje betette a lábát, ott el is várják a borravalót. Éttermekben a fogyasztás tíz százalékára tehető, de a helyi viszonylatban sem szabad tíz bathnál kevesebbet adni.

Törökországban a gasztronómia területén a tízszázalékos baksis dukál, ennek elmaradása udvariatlanságnak számít. Kisebb szívességekért legjobb egy cigarettával megkínálni, vagy mással jutalmazni a szolgálattevőt. Taxizáskor a felfelé kerekítés a bevált módszer, míg a szállodában a londiner bőröndökért egy eurót, míg a szobalány egy-két eurót kaphat naponta.

Göröghonban, akár csak a mediterrán vidékeken senki nem siet, semmi nem sürgős. A szieszta ideje alatt pedig a turista sem mindig szívesen látott vendég. Éttermekben tíz százalék az elfogadott borravaló, míg a tavernákban egy euró, bár ezen utóbbi esetében akár a konyhába is betérhet az érdeklődő, ahol saját maga meggyőződhet, hogy a séf hogyan dolgozik, mit főz vagy süt, sőt meg is rendelheti az ebédjét vagy a vacsoráját a helyszínen. A taxisok esetében itt is a felfelé kerekítés szabálya az elfogadott. A közlekedési szabályok betartása formális, mint ahogyan rendőri intézkedésre is csak akkor kell számítani, ha baleset történt, és akkor sem egyértelmű, hogy a külföldi érdekeit tartja szem előtt a rend őre.

Olaszországban az éttermekben, pizzériákban nem szokás borravalót adni. Gyakran a számla alján olvasható a *„coperto”* tétel, ami a teríték és a kenyér díját foglalja magába. Szállodában a szobalány hetente öt eurót kaphat, míg a fuvarozók esetében itt is a taxiszámla felfelé kerekítése elegendő különdíj.

Spanyolországban és Portugáliában a gasztronómia területén 10-15 százalékos borravaló a bevett szokás, míg ha valaki 2 vagy 5 euró centet akar adni, akkor inkább azt ne tegye, mert az már sértésnek számít. Taxizáskor itt is a felkerekítés szabálya honosodott meg.

Egyiptomban, akárcsak egész Észak-Afrikában különös jelentőssége van a borravalónak. Étteremben 10-15 százalék ennek mértéke, míg a taxisoknak itt is kerekítenek. A szobalányok, csomaghordók és más szolgáltatások teljesítői örülnek minden plusznak, akárcsak egy eurónak is.

Visszatérve a kontinensre, Németország éttermeiben, taxizáskor 5-10 százalék az elfogadott pluszjuttatás, benzinkútnál nem szokás borravalót adni még akkor sem, ha kiszolgálják a közlekedőt, lemossák a szélvédőt, olajszintet ellenőriznek stb. Szállodában a csomaghordó bőröndönként egy eurót kaphat, a szobalány naponta egyet, kettőt. Ezt viszont személyesen illik átadni az elutazás napján. Franciaországban étteremben vagy kávéházban 10-15 százalékos jatt a divat, amit távozás előtt az asztalon szoktak hagyni a vendégek. Szállodában nem kötelező a borravaló, míg a taxisnak 10 százalékot szoktak adni.

Angliában 10-15 százalék a *„tip”*, míg az íreknél maximum 10 százalék. Amennyiben a számlán már feltüntették a *„service charge”*-ot, a kiszolgálás díját, akkor kevesebb lehet a borravaló. Északi társainknál népszerűek a kocsmák, vagy ahogy ők hívják, a pubok. A bárpultnál nem szoktak jattot adni, ha valaki rendkívül elégedett a csapossal, akkor meghívhatja egy italra. A bőrönd cipelőjének egy fontot ajánlott adni, míg a taxisoknak itt is felfelé kerekítenek.

Végül, de nem utolsósorban, aki eljut a tengerentúlra és az Amerikai Egyesült Államokban vagy Kanadában jár, az 10-15 százalékos borravalóra készüljön, ám itt ez része a munkabérnek, úgyhogy aki elfukarkodja, az a dolgozót és nem a tulajt rövidíti meg. A londiner egy kanadai vagy két amerikai dollárt kaphat bőröndönként, míg a szobalányok naponta hasonló díjat várhatnak el. A taxisofőröknek 15 százalék a prémiumuk.

Ha mindezeket a helyi szokásokat figyelembe vesszük és ezekkel is kalkulálunk a nyaralás költségvetésének elkészítésekor, akkor különösebb meglepetés e téren nem történhet, ugyanakkor se sértődés, sem pedig rossz szájíze nem lesz senkinek. Külföld talán emiatt is drágább, mint Magyarország, bár meglepő szolgáltatásokkal és ezekért megdöbbentő pénzt elkérő díjakkal idehaza is találkozhatunk, ezért nem kell külföldre utazni. Érdemes nyitott szemmel járni-kelni az egész világban!

Cash

Taxisokat büntetett a Gazdasági Versenyhivatal

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa 2006. július 11-én hozott határozatában megállapította, hogy a Nyíregyházán taxitársaságokat üzemeltető vállalkozások egy része 2005-ben egymással tárgyalásokat folytatott az egységesen végrehajtandó tarifaemelésről. A vállalkozások által így létrehozott árkartell alkalmas volt a verseny korlátozására, ami a versenyjogi szabályok szerint igen súlyos jogsértésnek minősül. A társaságok és érintett egyéni vállalkozók ellen a versenytanács 100-200 ezer forintos versenyfelügyeleti bírságokat szabott ki.