XVII. évf. 8. sz.

2007.

Augusztus

TARTALOM

Taxitarifák	4.
Újra a drosztelső rendszerről	4.
Central European Taxi Forum 2. rész	6.
Feketedobozok a rendőrautókban	10.
Változatlan problémák a repülőtéri úton	11.
Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban	12.
Adóügyi közlemények és információk	15.
Renault Mégane Berline	16.
Renault Clio	16.
Ne higgy a rádiónak!	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Mazda6 Active	21.
Megszűnik az autópálya-matrica?	21.
Aláírták a jogsegélyegyezményt	22.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	24.
10 éve történt	28.
Megnyílt az első bioetanol-kút Magyarországon	28.
Kisdolgok	34.
Találtunk egy verset	37.
Morfondáriák	38.
Peugeot 207 SW	38.
Küldj egy receptet!	39.
Hercules SE – PEPITATAXI 0-0 (Büntetőkkel: 3-4)	40.
Budapesten ért célba a Duna-menti oldtimer túra	44.
Még mindig a dízelmotorokról	45.

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

Fussunk neki újra

Csökkentsd a költségeidet

- Nem vagyok csóró, nem vagyok szerencsétlen balek! Aránylag normális a jövedelmem! – ez volt a legjellemzőbb észrevétel a múlt számunkban megjelent, a taxisok költségeivel és jövedelmével kapcsolatos cikkünkre, amelyben azt boncolgattuk, hogy ha a taxis összes kilométerére 100 forint körüli bevétel jut, gyakorlatilag csak fenntartotta az autóját, de hosszú távon nem keresett egy fillért sem. Sokan nem értették, hogy miért nem keresnek, hiszen 200-240 forintos tarifával fuvaroznak. Meg ott van még az alapdíj és a ketyegő is!

A probléma nyilván az alapfogalmak félreértéséből, ill. nem ismeretéből ered. Nézzük hát tételesen, mi az ami alapján számolunk, és mely tételekkel lehet csökkenteni a költségeket.

Utaskilométer (vagy hasznos kilométer): a meghatározás egyszerű: bekapcsolt taxióra esetén az utassal vagy utas nélkül, de valamely tarifára állított taxaméterrel megtett kilométer.

Összes kilométer: na, itt már kétséges, hogy ugyanarról beszélünk-e. Vegyünk egy olyan példát, amikor a taxis vállalkozónak van egy taxiautója, meg van egy családi kocsi is. Ne, mégse vegyük, ez ritka és életszerűtlen. Vegyük inkább az alkalmazott taxisok, a droidok esetét. Beül munkakezdéskor a taxiba, bekapcsolja a taxamétert és keresi az utast. Munka végeztével aztán kinyomtatja a napi adatokat és leadja a kocsit. Az ő esetében a megtett összes kilométerek mindegyike a taxis vállalkozás érdekében történt. Más az eset a taxis vállalkozó esetén. Itt ugyanis az összes kilométer – nemcsak a taxaméter bekapcsolása után –, az utasok keresése és fuvarozása közben keletkező kilométert jelenti. Ez esetben bizony a családdal vagy magánügyben megtett utakat is tartalmazza! Mit tesz ugyanis egy átlagos, családos taxis? Reggel bepakolja a gyerekeit a kocsiba, elviszi őket óvodába, iskolába, esetleg a feleségét is elfuvarozza a munkahelyére, majd elautózik kedvenc – esetleg jó messze lévő - drosztjára, és bekapcsolván a taxiórát, várja az első utast, vagy az első rendelést. A taxióra pedig innentől méri a kilométereket. Munka végeztével aztán egy kis bevásárlás, családi programok, meglátogatjuk anyukát, moziba megyünk, satöbbi. Hétvégén esetleg leruccanunk a telekre, nyaranta néha csak a Balaton, de egyszer-egyszer csak „kiugrunk olaszba". Ezeket a kilométereket senki sem számolja a vállalkozása költségei közé, hiszen ezek magáncélú utak. Van egy rossz hírem: a magáncélú utak esetén is fogy a benzin, kopik a gumi, amortizálódik az autó. Vagyis ezeknek a költségeit is meg kell termelnie valaminek, vagy valakinek. Taxis vállalkozó esetén nyilvánvalóan a vállalkozásnak, vagyis végső soron az utasnak.

Fajlagos tarifa: sokszor beszéltünk már róla, sokszor meghatároztuk, mégis, szinte teljes a tudatlanság e téren. Az utas által fizetendő tarifa három tételből áll. Az alapdíjból, a kilométerdíjból és a várakozási díjból, mely utóbbi lehet tényleges várakozás, de lehet a csúcsforgalomban történő araszolgatás díja is. Általában ugyanis 15 km/óra sebesség alatt a taxaméter várakozási díjat mér (ez az az ún. határsebesség, amelyről már volt, és még lesz is szó...). Fajlagos tarifának azt nevezzük, ami e három tarifaelem mérése alapján keletkezett végösszeg, és a ténylegesen megtett utaskilométer hányadosa. Érthető ez valamennyire? Lássunk egy példát: az utas megtett velünk 6 kilométeres távolságot. Az alapdíj 300 Ft, a kilométerenkénti díj 240 forint, és volt 5 perc várakozás is 60 forintért percenként. A végösszeg 300+(6x240)+(5x60)= 2100 Ft. Ennyit mutat a taxaméter, ennyit fizet az utas. Valójában, mivel ezért a 2100 forintért 6 kilométert tettünk meg, kilométerenként 350 Ft volt a bevételünk. Na ez a fajlagos tarifa, természetesen erre az egy fuvarra vonatkoztatva. Rövidebb fuvaroknál, és csúcsforgalomban a fajlagos tarifa mindig magasabb, mert az alapdíj kevesebb kilométerre oszlik el, hosszabb, esetleg éjszakai vagy vidéki utaknál pedig alacsonyabb, mert nincs várakozás, és az alapdíj is többfelé oszlik. Legyen még egy példa? Utas hajnal háromkor Újpestről Nagytéténybe megy, forgalom semmi, zöldhullám, vagy sárga villogó, várakozás

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

nincs, megtett kilométer 40. Végösszeg: 300+(40x240)=9900 Ft. Fajlagos tarifa 9900/40=247,50 Ft. Látszik a különbség? Azonos tarifával tettük meg mindkét utat, a fajlagos tarifában mégis több mint 100 Ft a különbség! Meg kell értenünk, hogy utasainkat nem érdekli a mi alapdíjunk, kilométerdíjunk, vagy várakozási díjunk. Őt egy dolog érdekli: „A" pontból „B" pontba mennyiért jut el. Fogalma sincs arról, hogy ez a végösszeg milyen elemekből tevődik össze, de nem is törődik vele. Ezért van az, hogy újabban egyre nagyobb népszerűségre tesz szert a transzfer áron történő fuvarozás. Az utas innen oda szeretne eljutni, ezért ennyit fizet. Nincs vita, nincs magyarázkodás. Ez az ár, és kész. Ne várjuk el akár utasainktól, vagy akár a részünkre rendeleteket alkotó hatóságoktól, hogy megértsék a tarifaképzés belső logikáját, ha mi magunk sem nagyon értjük...

Fajlagos bevétel: Vezessük be ezt az új fogalmat arra, hogy mi történik, ha az összes bevételünket elosztjuk az összes megtett kilométerünkkel. Mégpedig a saját célra megtett, magán, családi kilométerekkel együtt! Így kapjuk meg azt a tényleges összeget, hogy vállalkozásunk mennyit fedez az autónk fenntartásának költségéből. Ezt az osztást elvégezhetjük éves szinten, havonta, vagy akár naponta. Minél magasabb a bevétel, és minél kevesebb a megtett kilométer, annál több a fajlagos bevétel. Ha viszont 100 Ft alatt van ez az összeg, szinte biztos, hogy csak az autó és a vállalkozás fenntartására elég, kereset gyakorlatilag nincs. Tudom, hogy nehéz ezt megérteni, de sajnos tény!

Ha a bevételek nem, vagy nem könnyen növelhetők tovább, a költségek még mindig csökkenthetők. Két nagyobb területen érhetünk el költségcsökkentést, ezek egyike a már említett

Kihasználtság javítás

Mit értünk ezalatt? Egyszerűen azt, hogy minél több fajlagos bevétel jut egy kilométerre, annál több marad meg a fenntartási költségek kifizetése után. Ez olyan egyszerűnek tűnik, hogy szinte nem is kell magyarázni. Több bevétel, kevesebb kilométer egyenlő nagyobb haszon. Mégis, szinte mindenki a bevételének a növelését tartja elsődlegesnek. Több, több, mégtöbb fuvart! Legfeljebb kinnmaradok 12-16 órát! Messzebbről is rágurulok a címre, és ahogy végeztem, megyek vissza a biztos, tuti helyemre. Aki idáig eljutott az olvasásban, már tudhatja, hogy ez a fajta okoskodás nem helyes. 50 000 forint bevétel 500 kilométerre semmivel sem jobb eredmény, mint 10 000 forint bevétel 100 kilométerre. A nap végén ugyan úgy tűnik, hiszen sokkal több maradt a brifkóban, de hosszú távon ez a módszer nem eredményes. A bevétel növelése helyett (vagy inkább mellett) a költségek csökkentése legyen a cél, vagyis kevesebb kilométer megtétele. Kevesebb kilométer, kevesebb üzemanyag, kevesebb gumikopás, kevesebb szervizigény stb. A ma uralkodó „kálya-hataxizás" bizony nem alkalmas módszer...

A másik költségcsökkentési lehetőségről eddig még nem sok szó esett, illetve csak áttételesen. Ez a „csodaszer" nem más, mint a

Gépkocsi megfelelő kiválasztása

Elsőre úgy tűnik, ebben a kérdésben túl nagy mozgástér nincsen. Aki társaságnál taxizik, attól minél nagyobb, minél kényelmesebb luxusautót várnak el, néhol még a kocsi színét is meghatározva. Aki pedig nem bírva a kötöttségeket, mezítlábasként tengeti napjait, a minél kisebb, minél olcsóbb autót részesíti előnyben. De vajon valóban olcsóbb az olcsó?

Ma már három különböző üzemmódú motorral ellátott autóval lehet taxizni. Jelesül benzinessel, dízellel és gázüzeművel. Mindhárom üzemmódnak megvannak a maga előnyei és hátrányai, mi most kizárólag a költségek szempontjából vizsgálódunk. Ha benzines autót veszünk, olcsóbb vételárra számíthatunk. Az alacsonyfogyasztású, kis hengerűrtartalmú autók elsőre jó választásnak tűnnek, azonban taxinak csak korlátozottan alkalmasak kis méretük és gyengébb teljesítményű motorjuk miatt. A már taxiként is számításba vehető benzinesek pedig – bármit is mond a reklám és a gépkönyv – bizony sokat fogyasztanak a közel háromszáz forintos benzinből. A jó választás tehát a dízel? Bizonyos esetekben igen, de itt is érvényes az a szabály, hogy 1300-1400 köbcentis dízelautóktól ne várjunk csodát. Ami már igazán bírja a terhelést, az 1600 ccm felett van

– Mondja, hogyan tett szert a vagyonára?

– Tudja, fiam, 1939-ben a nagy gazdasági válság idején nem volt egyebem, csak egy ötcentesem. Egyik reggel vettem rajta egy almát, azt egész nap fényesítettem, és este eladtam tíz centért. Másnap már két almát vettem, azokat is kifényesítettem és este eladtam húsz centért. Ezt így folytattam egy hónapig, a végére összegyûlt ötven dollárom.

– Aztán?

– Aztán meghalt a nagybátyám, és rámhagyott kétmillió dollárt…

Taxitarifák

Még mindig napirenden van a taxitarifák rendezésének kérdése. Ismereteink szerint a fővárosban előterjesztés már készült, de közgyűlés elé ez idáig nem került. Ma már egyre kevesebben vannak, akik fix tarifát kívánnak, növekszik viszont azoknak a száma, akik a fővárosi maximált tarifa emelését szeretnék elérni. Sokan hatósági árat kívánnak, pedig nincsenek tisztában azzal, hogy mit is jelent a hatósági ár fogalma. A kérdések tisztázása végett vizsgáljuk meg, milyen fajta taxitarifák érvényesíthetők ma Magyarországon.

Szabadár – ez volt az első árképzési lehetőség a magántaxizás bevezetésekor. Abban az időben – 80-as évek – kevesen éltek a lehetőséggel, a 8-7-2-es tarifa hosszú évekig megfelelt a taxifuvarozáshoz. (Fiatalok kedvéért:

Újra a drosztelső rendszerről

Folyamatosan adunk tájékoztatást a „sorelső", „drosztelső" rendszerű fuvarkiajánlásokról. Magyarul: hol nem „dobják" fel a címeket, hol küldik a taxiállomásokról a legelső autókat. A vita még tart és valószínűleg még évekig tartani fog. A drosztelső rendszer hívei a nyugalomra esküsznek. Áll a droszton a taxis, ha sorra kerül, „felveszi" a címet. Ha nem tudja, hol van a cím, akkor kitérképezi, majd szép nyugodtan elmegy a kedves megrendelőhöz. Nincs időmérő, nincs idegeskedés egy-egy dugó miatt. Ha rövid a fuvar, akkor, rövid. Ha hosszú, akkor, hosszú. Ráadásul a guruló is javul, mert a városban bármelyik sorba beállhat.

Az ellenzők szerint nem ez a taxizás! A taxis legyen rugalmas és minden másodpercben éber. Aki ráadásul szeretné azt is megválogatni, kit vesz fel az autójába. Ugyanis a „saját" körzeten belül azért jól ismertek a megrendelések. Tudni lehet ki hova megy és mennyiért. Szerintük az nem „bolt", ha valaki órákat áll egy adott taxiállomáson, majd kap kötelezően egy savanyú fuvart, és ezt követően állhat vissza a sor végére. A vitát sem én, sem más nem döntheti el egy személyben. Ehhez a többség akarata kell. Jelenleg ezek szerint alakul a fővárosi taxizás. Vagyis társaságonként változóan ugyan, de csak néhány helyen engedélyezett a sorelső rendszer üzemeltetése, a tagság akaratából.

Nézzük azt a két taxicéget, ahol a legtöbb a „sorelső" rendszerű taxiállomás. A FŐTAXI elsősorban a külterületeken erősít. Van már ilyen taxiállomásuk Csepelen, Mátyásföldön, Keresztúron, Palotán, Pestszentlőrincen.

A CITY TAXI a belvárosban alakítja ki

CITY TAXI világos
FŐTAXI sötét

8 Ft alapdíj, 7 Ft kilométerdíj, 2 Ft ketyegő.) A 90-es évek elején, az üzemanyagárak növekedése miatt kezdődött a tarifák emelkedése, és az azóta is tart. A vadhajtások elkerülése végett néhány területen, köztük a fővárosban 2000-ben szabályozták a taxitarifákat. Ez az a bizonyos

Maximált ár – ami egyfajta hatósági árként funkcionál. A települési önkormányzat döntése alapján a taxitarifák mindhárom elemének felső határát állapítják meg. A harmadik pedig az ez idáig tudomásunk szerint sehol sem alkalmazott

Hatósági fix ár – olyan régen kértük, követeltük már, hogy a törvényhozók az ártörvény módosítása kapcsán megadták a lehetőséget. Ma már a helyi önkormányzat tehát akár fix árat is előírhat a területéhez tartozó taxifuvarozóknál...

(ha valakinek más a tapasztalata, szóljon). A harmadik lehetséges választás a ma már gyári szereléssel is kapható, benzin-gázüzemű autó. Előnyei közé sorolható az üzemanyag jóval alacsonyabb ára és a motorkímélő üzemmód. Erről már többször írtunk a közelmúltban. Kijelenthető, hogy egy átlagos bevételű taxis esetén az üzemanyagár-megtakarítás akár a kocsi havi törlesztőrészletét is fedezheti, és az már azért nem semmi. Amiért egyesek ódzkodnak a gázüzemű autók használatától, az a csomagtér szűkössége és az egyes parkolóházakba, garázsokba való behajtás tilalma. A gázos autók üzembiztosságát ma már mindenki elismeri.

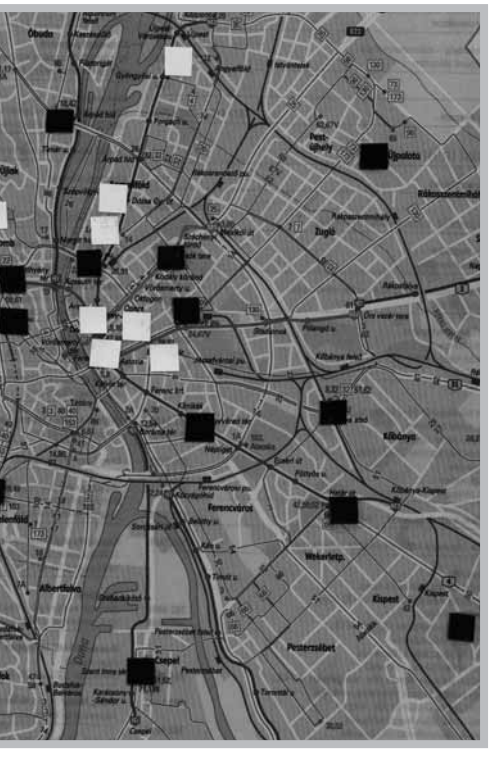
További költségmegtakarítási lehetőség – bármilyen furcsának tűnik – a megfelelő gépkocsimárka és típus gondos kiválasztása. Mindannyian tudjuk, hogy vannak olyan márkák, amelyek jobban megőrzik az értéküket, tehát használtan jobban eladhatók, és vannak amelyek nem. Itt most nem említenék autómárkákat, de nyilván mindenki tudja, miről van szó. Az autókereskedők ma már biztos és megbecsült vevőként tartják számon a taxisokat, ezért hajlandóak az átlagosnál nagyobb árengedményt is nyújtani. Néhány számadattal azért talán érdemes alátámasztani ezt a tényt. Nos, ha 3 millió forintért veszel egy autót, használod 5 évig és eladod 1 millióért, akkor ez az öt év kétmillió forintnyi értékcsökkenést produkált. Ha veszel egy ötmilliós autót, taxis kedvezménnyel alig több mint négymillióért, és öt év után még mindig értékesíthető két és félmillió forintért, akkor ez az öt év csak úgy másfél millió forintot amortizált az autón. Jobban jöttél tehát ki a drágább autóból. Nem is beszélve arról, hogy a társaságoknál az ilyen „A" kategóriás kocsikkal sokkal jobb fuvarokhoz lehet jutni...

További megtakarítási lehetőség, ha az autódat minél kevesebb hitel igénybevételével vásárolod meg. Bár a kereskedelmi bankok nyilván mást mondanak, legjobb a készpénzes vásárlás, ha csak lehetséges. Ne dőlj be annak a közkeletű vélekedésnek, hogy azért jó hitelből megvenni az autót, mert akkor majd ő maga fogja kitermelni a saját árát. Ez a vélekedés már eleve hamis, és még bajt is okozhat, egy esetleges baleset vagy betegség esetén. A részletet ugyanis ekkor is fizetni kell, pedig az autó éppen nem „termeli meg". Ma már nem ritka a 120 hónapos hitelajánlat, ami azt jelenti, hogy tíz évig fizeted azt az autót, ami akkorra már valószínűleg „egy ruppót sem" ér. Ne ess bele ilyen csapdákba, csak végszükség esetén...

Vegyél értékálló, kedvező fogyasztású, dízel vagy gázos autót. Vedd meg minél nagyobb kedvezménnyel, és add el öt év múlva jó pénzért. Ne kályhataxizz, hanem mozogj ésszerűen a városban, csinálj minél jobb gurulót. Csökkentsd le az üresjáratot, fuvarozz mindenhonnan. Így azonos munkaidővel, azonos kilométer teljesítménnyel ténylegesen több pénzed marad. Pedig nem dolgoztál többet, csak másképp... ***-oli-***

újabb drosztjait. A Petőfi Sándor utcában, vagy a Károly körúton.

Tóth Tibor



Józsi bácsi úgy kigazdálkodta magát, hogy év végén a gázpalackos Wartburg helyébe egy szép nagy luxusautót tudott vásárolni. Nagy volt azonban a meglepetése, amikor megtudta, hogy az alapáron felül mindenféle extrákat is felszámítanak, a bőrülésért, a fényezésért stb. De nem volt mit tenni, szüksége volt rá, hát külön kifizette az összes extrát.

Már egy év is eltelt, amikor eladó tehenei közül az egyikre furcsa vevő akadt. Az autószalonos ürge volt az! Józsi bácsi beballagott a konyhába, elővette a legnagyobb számlatömbjét, és nekilátott:

Alapmodell: 1 db tehén: 1000 euró
Extrák:
– színválaszték, tarka 50 euró,
– marhabőr huzat 100 euró,
– thermo üzemű tejtartó 50 euró,
– 4 db lefejtőszelep 12,5 euró/db,
– 2 db polírozott szaru lökhárító 17,5 euró/db,
– trágyázó berendezés (bio) 60 euró,
– téli, nyári paták 28 euró,
– patánként üzemeltethető első és hátsófék 70 euró,
– kipörgésbiztos lábak 20 euró,
– félautomata légycsapó 20 euró,
– polifonikus dallamkürt „bú" hangzással 70 euró,
– külön-külön lecsukható szemek 60 euró,
– kérődzős típusú hajtóanyag hasznosítás 150 euró,
– színre fújt behajtható fülek 20 euró,
– a hátulján fűtött kesztyűtartó 30 euró,
– 100 liter vagy két hét teljes körű garancia 80 euró,
Összes felár: 893 euró
Végösszeg: 1893 euró

* * *

Becsönget egy házaló egy szegény székelyhez.
– Nagyon szép utazóbőröndöket tudok ajánlani...
– Minek az nekem?
– Hát ha például vonaton utazik uraságod, ebbe rakhatja a ruháit!
– És akkor üljek ott pucéron a pályaudvaron?!

* * *

Két csöves beszélget:
– Tudod – mondja az egyik –, volt idő, amikor saját kocsim volt!
– Tudom – így a másik –, anyád tolta…

* * *

Hogy hívnak, fiam?
– Tom.
– Milyen Tom?
– Nem 'tom.

* * *

Két rendőr nézi a meccset. Az egyik kimegy vécére, majd mikor visszajön kérdi:
– Na történt valami?
– Ja, született három gól.
– Ki rúgta?
– Az elsőt Ronaldo, a másik kettőt meg valami Replay...

Wien, 2007, június 1-2,
Central European Taxi Forum
2. rész

A bécsi taxi fórum második napján a megjelent szakemberek rövid, tartalmas beszámolóit hallgathattuk meg az adott ország, város taxihelyzetével, problémáival, jövőbeli terveivel kapcsolatban. Furcsa volt szembesülni azzal, hogy szinte kivétel nélkül mindenhol gondokkal küzd az üzletág, pedig általában úgy véljük itthonról, hogy tőlünk nyugatabbra sokkal jobb a helyzet. Persze azért az elmondott problémák között óriási különbségek vannak, mert például Hollandiában aránylag jól és szabályozott keretek között működik a személyszállítás, most viszont a környezetvédelemmel kapcsolatban keresik a megoldást, de ugyanez a helyzet Svédországban is. A legtöbb ország képviselője a reguláció (piaci szabályozás) és a deregulációt (piaci szabályozásmentesítés) problémáiról számolt be. Volt ország, ahol évtizedekig szabályozott keretek között, a taxisok legnagyobb megelégedésére működött a taxipiac, ami kissé elkényelmesítette a vállalkozókat, és a város, illetve az ország vezetése úgy gondolta, hogy az egyre növekvő taxiutazási igények kielégítésére eltöröl minden korlátozást. Ilyen volt Írország példája, ahol – egyelőre – viszszafordíthatatlannak tűnő folyamatok indultak el, de erről majd később. A környezetvédelemmel kapcsolatos fejlesztési irányokról a holland és svéd előadók tartottak érdekes beszámolót.

Rotterdamban a városvezetés elhatározta, hogy a károsanyag-kibocsátás mértékét az 1990-es katasztrofálisan magas szinthez képest 2025-ig 50%-kal fogják csökkenteni. Az egyik vizsgált terület a taxipiac volt. A taxicégek képviselői tárgyaltak a városvezetéssel a megvalósítás lehetséges módozatairól, de a mai napig nem sikerült közös nevezőre jutniuk. A taxicégek azt szerették volna elérni, hogy a belvárosba csak a korszerű és környezetbarát motorokkal szerelt taxik hajthassanak be, a belvárosi drosztokat is csak azok a taxisok használhassák, akik vállalják a jelentős többletberuházásokat. A városvezetés nem tudott döntést hozni, mivel ez diszkrimináció lett volna azokra a taxisokra nézve, akik a vonatkozó szabályozók szerint érvényes engedélyekkel végzik munkájukat, de nincs elegendő pénzük az újabb fejlesztésekre. Így sajnálatos módon bármennyire érzik is a rotterdami taxiskollégák az egyéni felelősségüket a jövő iránt, jelenleg megálltak a további egyeztetések.

Lennart Hamnered a svéd „zöld taxikról“ tart érdekes beszámolót

Az ír taxihelyzetről Vinny Kearns tájékoztatja a közönséget

A svéd Lennart Hamnered úr szintén a környezetbarát taxikról és környezettudatos taxisok szerepéről beszélt. Svédországban a világon elsőként ismerték fel, és tettek lépéseket a taxik és a taxi üzemmód káros környezeti hatásait csökkentő „zöld taxik” bevezetéséért. A Svéd Taxisszövetség szorgalmazta, hogy tagjai tegyenek annak érdekében, hogy az ISO 14001 környezetvédelmi szabványainak megfelelően végezzék szolgáltatásukat. Tréningeket, oktatásokat szerveztek a taxisvállalkozók számára, aminek eredményeként az autók cseréjénél egyre több taxis választotta új munkaeszközének a környezetbarát „zöld taxit”. Annak ellenére, hogy a média nagyon pozitívan fogadta a kezdeményezést, ami nagyban javította a svéd taxisok megítélését, és nagyon jó ingyen reklámot jelentett a fejlesztésekben részt vevő taxicégeknek, az utazóközönség nem volt hajlandó többet fizetni a „zöld taxik” szolgáltatásáért. Így aztán az eredmény vegyesnek mondható, mivel igaz, hogy a megrendelések száma a környezetbarát taxik tekintetében nőtt, ami többletbevételt jelentett a projektben részt vevő vállalkozások számára, mégsem sikerült a többletberuházásokból adódó költségeket az eredetileg tervezett ütemben megtermelni. Ennek ellenére a projektben

A moszkvai küldött, Narat Magonaev

– Falusi bevásárlóközpont 3 betû? – BÓT

* * *

A falu kovácsa oktatta az új inasát:

– Elõször kiveszem a patkót a kohóból, aztán rátesszem ide, az üllõre. Amikor megrázom a fejem, te ráütsz azzal a kalapáccsal.

Az inas így is tett. Azóta õ a falu kovácsa...

részt vevő vállalkozások büszkék arra, hogy mérhető módon is tettek annak érdekében, hogy a taxiszolgáltatást környezetkímélőbb módon végezzék.

A fórum másnapján is nagy volt az érdeklődés

A magyar viszonyok közt edződött delegáció számára a legérdekesebb és legmegdöbbentőbb előadást Írország képviselője, Vinny Kearns, a dublini Digi Taxi igazgatója tartotta. 1991-ig a taxiszolgáltatás teljesen szabályozott módon (reguláció) működött Írországban, azaz az engedélyeket szigorú feltételek teljesítése alapján lehetett megszerezni. Dublinban licenc-rendszerben működött a taxiszolgáltatás, azaz csak „kihalásos" alapon lehetett bekerülni a taxiszolgáltatók táborába. 1995-től kezdték liberalizálni a taxiszolgáltatást. Az uniós csatlakozásnak köszönhetően egyre népszerűbb lett a turisták körében Írország, ezen belül legfőképpen Dublin. A rohamosan növekvő taxiigényeket a pályán akkor engedéllyel rendelkező taxisok nem tudták kielégíteni, az utcán megjelentek a feketén taxizók. Dublinban éjfél után nincs tömegközlekedés (a nappali sem hasonlítható Budapesthez), és a hétvégére érkezett külföldiek tömege szabad prédájává vált a feketén taxizóknak. A hatóság évekig tehetetlenkedett. A sorozatos utaspanaszok miatt – hiszen a hivatalosan taxizók is egyre durvább módszerekkel „kaszálták" le a tájékozatlan külföldieket – 1995-ben eltörölték a várakozási díjat. Azaz csak alapdíj és útdíj lehetett a taxaméterekben. Azt gondolták a rendeletalkotók, hogy így majd megoldódik a túlkövetelések problémája, hiszen elég lesz az utasoknak nézni a kilométer-számlálót meg az ártáblát, és fejben számolva is tudják kontrollálni a fuvardíjat. Nem így történt. Egyre durvább atrocitások érték a külföldieket, egyre nőtt a panaszok száma, és félő volt, hogy a turizmus évről évre növekvő eredményei a taxisok miatt rövidesen negatívba fordul. A dublini taxisok nem tudták, vagy talán nem is akarták megfelelő szinten képviselni érdekeiket, bár az ő megítélésük is rohamosan romlott az utazóközönség szemében. Tulajdonképpen a szabályozott piacon, ahol létszámkorlátozás volt érvényben, egyfajta védettséget élveztek, ezért sajnos nem látták előre, hogy a hatalom a probléma megoldásának legegyszerűbb, és számukra leghátrányosabb módját fogja választani. A közlekedési miniszter és Dublin város vezetése 2000 novemberében feloldotta a létszámkorlátozást és korlátlan számban kiadott újabb taxiengedélyeket. A taxiengedély megszerzésének feltételeit minimálisra csökkentette (dereguláció). Így kerültek nagyszámban büntetett előéletű taxisok a pályára. Talán azt gondolták, hogy jobb, ha a taxiszolgáltatást nem feketén végzik azok, akik éjszakánként szó szerint lerabolták a turistákat, és a taxiengedély birtokában majd a hivatalosan szerzett bevételeikből adót is fizetnek. Ám ezzel a rendelkezéssel csak szaporodtak és súlyosbodtak a gondok. A létszámkorlátozás eltörléséig 2722 érvényes engedéllyel rendelkező taxis végezte munkáját Dublinban, ami a könnyítések miatt néhány hónap alatt több mint 300%-kal nőtt, közel 9.500 taxis próbált osztozni a tortán. A régiek tüntetéseket szerveztek. Két hétre blokád alá vették a dublini repteret, de – tartalékok híján – kénytelenek voltak visszatérni munkájukhoz. Igen ám, csakhogy az addig megszokott bevételeik rohamosan csökkentek, és az addig erős középosztálybelinek számító régi taxisok – mivel máshoz nem értettek – maradtak a taxizásnál, de jó néhányuk kénytelen volt eladni kertes családi házát, mert a folyamatosan csökkenő bevételeiből nem tudta azt fenntartani. A régi, licenccel rendelkező taxisok pert indítottak az állam ellen, mivel az engedélyek a deregulációt előtt 100-120 ezer eurót értek, de a liberalizáció miatt teljesen elértéktelenedtek. Ezekben a perekben a mai napig nem született jogerős ítélet. A helyzet 2001-2002-ben egyre durvult. Két dublini taxist az autójában találtak holtan. A halál oka drogtúladagolás volt. De sokan buktak le alkoholos állapotban, és sok taxis csatlakozott a szervezett

Tapasztalatcsere kávészünetben

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

alvilághoz, a taxizást fedőtevékenységként használva kocsikat loptak, lakásokat, házakat törtek fel és raboltak ki. Az autópark színvonala soha nem látott mélységekbe zuhant. Tömegesen taxiztak Fiat Puntókkal és VW Polókkal. A katasztrofális helyzet normalizálására a kormány 2003-ban felelőst nevezett ki a taxikérdés megnyugtató rendezésének érdekében, de az illető alig egy év leteltével lemondott, utódja azóta sincs. Három és fél éve várják a taxisok Dublinban, hogy végre valamilyen (?) megoldás szülessen a rendezésre. Ígéret van arra, hogy ez év nyarától fokozatos szigorításokat vezetnek be, ellenőrzik a taxiszolgáltatást, engedélyeket vonnak vissza a szabályszegőktől, azaz a helyzet rendezésére újra reguláció (teljes szabályozás) lép életbe.

A további hozzászólások nem tudták felülmúlni azt a döbbenetet, amit az ír beszámoló okozott. Azt gondolom, minden kedves olvasó számára tanúságos történet, hiszen hasonlót Budapesten a 90-es évek elején magunk is átéltünk.

A második napi beszámolókat összegezve elmondható, ahány ország, annyi probléma. A tökéletes megoldást – legalábbis egyelőre – sehol a világon nem találták meg. Az is igaz, hogy adott országok problémái között hatalmas különbségek vannak. Bár mi magyarok is ott tartanánk már, hogy arról kéne panaszkodnunk, hogy a városvezetés nem támogatja a környezetvédelem érdekében tett erőfeszítéseinket. Persze bízni kell abban, hogy inkább előbb, mint utóbb nálunk is terítékre kerül a „zöld taxi", mint környezetkímélő alternatíva. Merthogy még utánunk is szeretne néhány generáció élni a Földön, és a magunk területén nekünk is van felelősségünk abban, hogy ezt az életet egészségesen tudják élni. Nyilván majd mi is elvitatkozunk a kérdésen, ahogy ezt külföldi kollégáink is tették.

Mindenesetre szükséges és jövőbe mutató részt venni egy ilyen rendezvényen, hiszen saját hazai, fővárosi taxisproblémáink megoldásához segítséget nyújthat mások tapasztalata, és a dublini helyzetet megismerve – talán – mi is vehetjük magunknak a bátorságot, hogy javaslatokkal, tanácsokkal segítsünk másokat...

Ez a konferencia az első volt a maga nemében, és a szervezők reményei szerint minimum kétévente megrendezésre kerül Bécsben. Természetesen nem zárkóznak el az évenkénti rendezvénytől sem, ha van jelentkező ország, város, amely a meghívottakat vendégül látja.

Az Európai Unió közlekedési biztosának meghívása, valamint a díszvacsorán mondott beszéde okot adhat a bizakodásra, azaz eljöhet az idő (nyilván nem holnap), amikor az Unión belül elkezdődik a taxiszolgáltatás szabályozásának egységesítése.

Lejegyezte: Lengyel Sándor

Egy férfi sétáltatja a dobermanját a parkban, mikor csatlakozik hozzá a barátja, aki a felesége pincsijével van. Elhatározzák, hogy legyen valami élvezet is a dolgban, beugranak egy sörre a sarki bárba. Az egyik azonban felveti, hogy kutyával nem fogják õket beengedni, mire a másik megnyugtatja, hogy csak jöjjön utána és csinálja azt, amit õ. Feltesz egy sötét szemüveget és belép a bárba. Mire a csapos:

– Sajnálom, uram, ide nem lehet háziállatot behozni.
– Téved, uram, ez nem háziállat, hanem vakvezetõ kutya.
– Dobermanokat is alkalmaznak már?
– Igen, nagyon alkalmasak erre.
– Rendben, akkor természetesen jöhet.

Látja a másik is, hogyan megy a dolog, de úgy gondolja, hogy az õ kutyájával ez azért hihetetlenebb, ám mégis felteszi a sötét szemüveget és belép. Mire a csapos:

– Sajnálom, uram, ide nem lehet háziállatot behozni.
– Téved, uram, ez nem háziállat, hanem vakvezetõ kutya.
– Pincsiket is alkalmaznak már?
– Micsodaaa!? Ezek egy pincsit sóztak rám?

Tesztelik az új mobil ellenőrzőrendszert

Feketedobozok a

Tucatnyi rendőrautóba építettek be a közelmúltban olyan korszerű eszközöket, amelyek a helymeghatározáson túl, a rendőri intézkedéseket is képesek rögzíteni. Magazinunk a feketedobozok titkainak nézett utána.

Az elmúlt hónapok eseményei igencsak megtépázták a magyar rendőrség nehezen kivívott megbecsülését. Ezek között számos olyan eset is létezik, amelyről a bíróság jogerős ítéletéig magazinunk sem foglal állást, hiszen az ártatlanság vélelme minden állampolgárt megillet, így a rendőröket is. Egy azonban tény, ha ezek az új fejlesztések már korábban a járőrautókban lettek volna, számos felvetés rögvest tisztázott lenne. Miről is van szó?

A magyar rendőrség gépjárműveinek elenyésző részében található olyan jeladó, amely segítségével a nap 24 órájában nyomon követhető, hogy az adott gépkocsi hol tartózkodik, merre halad. A gyors intézkedés és reagálás érdekében mindez pedig célszerű lenne, hiszen az adott eseményhez legközelebbi járőrök pillanatokon belül a helyszínre vezényelhetőek lennének. Így nagyobb arányban lehetne egy-egy bűncselekményt megszakítani, elkövetőit mihamarabb elfogni, vagy adott esetben egy-egy közlekedési baleset helyszínén a rendet helyreállítani, a forgalmat elterelni stb. Pillanatnyilag azonban csupán néhány tucatnyi autó rendelkezik e jeladóval.

Most elkészült egy olyan egység, amely a járőrautóba szerelve – a 3G mobiltávközlésnek köszönhetően –, már nemcsak arra képes, hogy az adott jármű pillanatnyi helyzetét adja meg a diszpécsernek, hanem a beépített kamerán keresztül magát a rendőri intézkedést is rögzíteni tudja.

Információnk szerint a közelmúltban tíz járműbe szerelte be az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) ezen új eszközöket, amely nagyságát tekintve talán a tartalékizzó-készlet kétszerese lehet. Beállítástól függően két hét, illetve egy hónap intézkedéseit tudja rögzíteni memóriájába, amelyet automatikusan töröl, amennyiben a jelzett időszakban semmilyen olyan esemény nem történt, amely miatt a felvételre szükség lenne. Természetesen lehetőség van arra is, hogy a mozgóképeket a memóriából letöltsék, de ezt már csak egy informatikai eszközzel rendelkező szakember képes elvégezni, a gépjárművet használó és az intézkedést végző járőr számára ez elérhetetlen.

Gazdára talált

Magyarországon átadták a 30 000. Renault Thaliát is

A Renault családi modellje, a Thalia hét évvel ezelőtti bemutatkozása óta nagy népszerűségnek örvend, ezt a tényt mi sem bizonyítja jobban, mint, hogy a magyarországi debütálása első hetében már több mint ezer autó került értékesítésre. A Renault a Thalia megalkotásával olyan szegmens-rést igyekezett kitölteni, amely kategóriájában ár/érték arány tekintetében verhetetlen. Az alkotók céljának sikerességét bizonyítja, hogy 2007. július hó 3-án átadták a Renault Gordini M3 (Gordini-Eco Kft.) szalonjában a 30 000-ik Renault Thaliát, amely egy királykék színű Expression felszereltségű, benzines 1,2 literes, 16 szelepes, 75LE-s modell. Az ügyfél – hűségét díjazva – meghívást nyert a július közepén megrendezett World Series by Renault családi és versenyhétvégéjére, ahol ünnepélyes keretek között köszöntötték az újdonsült autótulajdonost.

rendőrautókban

Egyrészt a feketedoboz zárt rendszerű, emellett minden letöltést rögzít a memória dátumra, személyes kódra és adatállományra vonatkozólag, másrészt csak a megfelelő jogosultsággal rendelkezők számára érhető el a memória. Ami az USA-ban alkalmazott technológiáktól is eltér: ezen eszközök nemcsak állóhelyben képesek a felvételek rögzítésére, hanem menet közben is, sőt, arra is lehetőséget biztosít, hogy a konkrét felvételt – a megfelelő jogosultsággal rendelkező parancsnok – akár az irodájának számítógépén kövesse nyomon úgy, hogy erről az adott járőr sem tud.

A számítástechnikában kicsit jártasabbak tudják, hogy egy rendszerben lévő gépek monitorjainak kontrollját a rendszergazda bármikor láthatja, ha arra kíváncsi. Így tisztában lehet azzal, hogy melyik gépen éppen milyen feladatot, munkát végez a beosztott, netán internetezik, vagy éppen olyan oldalakat látogat, amelyek nem tartoznak szorosan a munkaköréhez és a munkájához. Nos, ez a rendszer most valami hasonlót képes produkálni, csakhogy mindezt a 3G távközlési technológiának köszönhetően, vezeték nélkül, az éteren keresztül.

Az ORFK néhány hónapig teszteli az eszközöket, majd csak ezt követően dönt a feketedobozok beszerzéséről vagy e lehetőség elvetéséről. Egy azonban bizonyos: e technológia alkalmazásával nem csupán a rendőröket lehetne kontroll alatt tartani, de bizonyos intézkedések során történteket bizonyítékul is fel lehetne használni, mondjuk hivatalos személy elleni erőszak esetén, vagy olyan közúti intézkedésnél, ahol az intézkedés alá vont gépjármű, mondjuk, megpróbálja elgázolni az őt megállítani szándékozó rendőrt.

Azt gondolom, a XXI. században az sem lenne hátrány, ha a rendőrség a legkorszerűbb eszközök mellett a legkorszerűbb technológiákat is alkalmazhatná a mindennapi munkájában, arról nem is szólva, hogy e technológia és kivitelezése is magyar fejlesztőmérnökök munkája, és jelenleg egyedülálló a világban.

k.z.t.

Havi aforizma

Az életben a siker az elfogadással kezdõdik. Fogadd el a dolgokat, melyeken nem tudsz változtatni. Aztán kezdj változtatni azokon, amelyeken tudsz. Vagyis változtass magadon!

Al Ries és Jack Trout

Egy újabb semmitmondó válasz

Változatlan problémák a repülőtéri úton

A taxisoknak (és utasaiknak) egyetlen megállapítást tehetünk a repülőtéri „gyorsforgalmi" úttal kapcsolatban: a helyzet évek óta tarthatatlan!

Újra és újra beszorulnak a kamionok, a turistabuszok! Természetesen „ezredszer" is megkerestem a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékesét:

Tisztelt Vezető!

Valamit tenni kell a repülőtéri úttal! Vagy tucatszor írtam már az illetékeseknek ezzel kapcsolatban, mert a helyzet tarthatatlan! A mai nap – mindössze egyetlen nap alatt – három kamion ragadt be a repülőtéri gyorsforgalmi úton! Ilyenkor minden alkalommal órákra megbénul az ország egyik legforgalmasabb útvonala, ami összeköti a repülőteret a belvárossal.

Ám ha ilyen probléma nem akadályozza a forgalmat, akkor is minden délután 17 óra és 19 óra között lépésben halad a kifelé haladó forgalom az Üllői úttól a Shell-benzinkútig. Amióta megnyitották a „Sárkány Center" bevásárlóközpontot, kilométeres a kocsisor a Shell-kútig Itt sokan kisorolnak, utána meglódul a forgalom. Nemsokára elkészül az Auchan áruház a Szemere-telepnél, illetve a Tesco Vecsés határában. Ekkortól várhatólag végig araszol majd a kocsisor. Javaslom: válasszuk külön a bevásárló-forgalmat és a repülőtéri utat! Ne legyenek kijárók!

Befelé is vannak régi gondok: vagy tíz évvel ezelőtt elkészült a magasságkorlátozó kapu kifelé-befelé egyaránt. Aztán öt éve, egy svéd autóbusz balesete után, elbontották a befelé haladókat rendszabályozó kaput. A talapzat még mindig ott van. Havi rendszerességgel, napi bontással jelzem a Főváros Forgalomtechnikai Főosztálynak, hány kamion akad el a gyorsforgalmi úton! Javaslom: állítsák vissza a magas járművek behaladását megakadályozó kaput!

Juhász Péter

Nemsokára megérkezett a válasz:

Tisztelt Juhász Péter Úr!

A Ferihegyi repülőtérre vezető gyorsforgalmi út kérdése országos érdek, valójában közútkezelés és forgalomszabályozás szempontjából a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala hatás- és illetékességi körébe tartozik. Szakmailag a felvetéseire az alábbi választ adom.

A repülőtéri gyorsforgalmi úton a kamionok híd alá, illetve magasság-előjelző kapuk alá beszorulásának okát a rendőri ellenőrzés hiányára, valamint a vezetői szokások alacsony színvonalára vezetjük vissza. A rendőri ellenőrzések száma, illetve hatékonysága nem tartott lépést a forgalom növekedésével, ennek megfelelően a közlekedési jelzéseket a járművezetők gyakran figyelmen kívül hagyják, sok esetben még a fizikai akadályt jelentő jelzéseket is.

A főváros közlekedési helyzetén az M0 autópálya gyűrű kiépítése fog jelentősen változtatni, a repülőtér megközelítését az odavezető önálló vasútvonal is segítheti. A jelenlegi közúthálózat túlterhelt, a repülőtéri gyorsforgalmi út különválasztása a mai kapacitáshiányos időszakban lehetetlen. A főváros úthálózat-fejlesztési elképzelései között további kapacitásbővítő elképzelések várnak megvalósításra.

Az elmúlt évek tapasztalatai szerint a magasságkorlátozó kapuk sem jelentenek teljes védelmet, illetve visszatartó erőt a kamionok számára. Megnyugtató megoldás csak a teherforgalom teljes különválasztása, elkerülő útra terelése lehet.

Üdvözlettel: ***Rácz Krisztina Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Kommunikációs Főosztály vezetője***

Nem kötekedem, csak egyetlen (fél-)mondatot emelnék ki az illetékes (!) leveléből: *„...a magasságkorlátozó kapuk sem jelentenek teljes védelmet, illetve visszatartó erőt a kamionok számára...".* De igen! A magasságkorlátozó kapuk már most is teljes (!) védelmet jelentenek a kamionok ellen! Csak ezek a magasságkorlátozó kapuk a „gyorsforgalmi" út közepén vannak... Célszerű lenne visszahelyezni őket a „gyorsforgalmi" út elejére, megakadályozva ezzel a szabálytalan behajtást.

Juhász Péter

Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban

Folyamatosan jönnek a kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban is, köszönet értük. Most a legutóbbi négy kérés, amit továbbítottam a Taxiállomáskezelő Kht. felé.

VII. Akácfa utca 2.

A VII. kerületi Rákóczi út 42. szám alatti taxiállomást „privatizálta" a BKV, a metrópótló buszok megállója lett a bérelt területünkön. A droszt „beköltözött" az Akácfa utca 2. szám elé. Ott azonban továbbra is civil autók várakoznak. „Megállni tilos" táblákkal kellene „megerősíteni" a „taxiállomás" jelzőtábla hatályát.

VII. Akácfa utca

2. számú repülőtér

Kialakítottak egy parkolóhelyet a taxisoknak, a puszta közepén, ahol középkori körülmények között várakozhatnak. Esőben, hóban, napsütésben. Nem véletlenül, az egyik taxitársaság visszaköltözött a régi helyre, a fák közé. Valami fedett tákolmányokat kellene kialakítani, védve a taxisokat. Ráadásul itt a kollégák nemegyszer 2-3 órát várakoznak, jó lenne 2-3 mobil vécét is kihelyezni.

V. Irányi utca

Hiába a vadonatúj taxiállomás, civil autóktól még egyszer sem használhattuk! Itt is kellene egy „Megállni tilos" jelzőtábla, mint a város több pontján.

V. Irányi utca

VII. Klauzál tér

VII. Klauzál tér

Kértünk speciális taxiállomás kialakítását, mint Bécsben a Westbanhof előtt. Várakozhatnának a taxik akár két sorban is. A kérést nem teljesítették. Legalább fessenek fel „TAXI" útburkolati jeleket, hogy ne álljanak be idegen autók.

Köszönöm a kéréseket és várom őket a továbbiakban is, akár közvetlenül, akár a szerkesztőségen keresztül.

SMS: 06209247645 E-mail: lampafelelos@freemail.hu

Üzenet: www.iwiw.hu

Juhász Péter (Lámpafelelős)

Új utcanevek a Ferencvárosban

A ferencvárosi önkormányzat döntését követően a taxisoknak is meg kell tanulni jó néhány új utca, köz, sétány, vagy park nevét. A Ferencváros című lapban nyár közepén megjelent adatok szerint a Középső-Ferencvárosban a Lenhossék, Márton, Tűzoltó és Vendel utcák által határolt, eddig Lenhossék parkként emlegetett tér Lázár Ervinnek, a kerület díszpolgárának meséje alapján a **Kerekerdő park** elnevezést kapta. Ettől nem messze, a Tűzoltó és a Sobieski utca sarkán kiépített parkosított tér a Sobieski utca korábbi neve alapján a **Remete park** elnevezést kapta. A Ferenc teret a Vendel utca kezdetével a házak között összekötő gyalogosátjárót **Vendel sétánynak,** a teret a Thaly Kálmán utcával összekötő (részben elkészült) átjárót pedig **Gát sétánynak** hívják.

A Malmok Térségében a Vaskapu utca 14. és 16. között a Mester utca irányában kialakításra kerülő zsákutca a szomszédos ingatlan védett épületének korábbi rendeltetésére utalóan a **Likőr utca** nevet kapta. A Vaskapu és a Dandár utca sarkán épülő új ház előtti közterület elnevezése: **Malom park** lett.

A Külső-Ferencvárosban a Mester utca, Koppány utca és Illatos út közötti szakaszának új elnevezése a közkeletű névnek megfelelően **Külső Mester utca** lett, az Aszódi utca Zombory és Szerkocsi utca közötti szakaszát pedig ezentúl **Szerelvény köznek** hívják. A Gubacsi-dűlő városrészben a Gubacsi úton a 24. és 26. szám között nyíló zsákutca új neve **Fegyvergyár utca.** A Gubacsi útról nyíló további három, később utcává nyíló zsákutca új elnevezései kifelé haladva: **Bikarét utca, Honvédmenház utca,** illetve **Raktártorony utca.**

Forrás: Ferencváros

ADÓÜGYI KÖZLEMÉNYEK ÉS INFORMÁCIÓK

Tájékoztató a folyószámla-kivonatok és pótlékértesítések kiküldéséről

Az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal az egyéni vállalkozó és magánszemélyek részére 2007. július-augusztus hónapban, míg a gazdálkodó szervezetek részére 2007. október 1–31. közötti időszakban postázza a folyószámla-kivonatokat és a 2006. évre felszámított késedelmi pótlékról szóló értesítéseket.

Az Art. 43. § (8) bekezdésében előírtak szerint az adóhatóságnak évente egyszer értesítenie kell azokat az adózókat, akiknek az előző naptári évre késedelmi pótlékot kell fizetni, és vagy akiknek a folyószámláján tartozás, vagy túlfizetéses egyenleg mutatkozik. Ennek értelmében, ebben az évben azok az adózók kapnak értesítést, akiknek

2006. évre vonatkozóan késedelmi pótlékot kell fizetni;

akiknek nem kell 2006. évre késedelmi pótlékot fizetni, de a folyószámláján 2006. december 31-én volt (akár tartozásos, akár túlfizetéses) egyenleget mutató adónem;

illetve azok is kapnak értesítést, akiknek 2006. december 31-én a folyószámlájuk rendezett volt, és pótlékot sem kell fizetniük, de az illetékintegráció kapcsán, az adófolyószámláján 2007. január 1-jével megnyitottunk illetékadónemet.

Természetesen nem minden nyilvántartott folyószámláról készül folyószámla-kivonat, tehát nem minden adózó fog kapni értesítést.

Ezúton is kérjük a Tisztelt Adózókat, hogy figyelmesen olvassák el a kiküldött borítékban található TÁJÉKOZTATÓ levelet, mert számos olyan hasznos információt tartalmaz, amivel ügyük intézését egyszerűsíthetik, vagy az ügyintézési határidőt jelentősen lerövidíthetik.

Az APEH Közép-magyarországi Regionális Igazgatósága illetékességi körébe tartozó (a fővárosi és Pest megyei lakóhelyű, vagy székhelyű) adózók a kivonatokkal kapcsolatos észrevételeik bejelentéséhez a részükre külön kihelyezett erről szóló tájékoztató ad felvilágosítást.

Segítő együttműködésüket előre is köszöni az

Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal

Évek óta visszatérő tévedés a kollégák részéről, hogy a megkapott adófolyószámla-kivonatokon szereplő „túlfizetés" rovatot valós túlfizetésnek veszik, és azt az adónemet, amelyben ez mutatkozik, nem fizetik egészen addig, amíg a túlfizetés „elfogy". Pedig az esetek többségében az így kimutatott összeg bizony nem túlfizetés. Nézzük meg, hogy miért is? A folyószámla-kivonat adónemenként két oszlopból áll. A bal oldali oszlop tartalmazza az előírásokat, vagyis azt, hogy mit kell fizetnünk. Ez az oszlop az általunk beküldött bevallások alapján készül. A jobb oldali oszlop pedig a ténylegesen befizetett összegeket tartalmazza. Egészen addig tehát, amíg az előírt összegek megegyeznek a befizetett összegekkel, nincs probléma, a folyószámla-kivonat „nullás". Abban az esetben, ha az előírások oszlopában szereplő összeg – bevallásaink alapján – magasabb, mint a befizetett összeg, egyenlegünk hátralékot mutat. Ha azonban a befizetett összeg magasabb, mint az előírások összege, a kivonat túlfizetésként jeleníti meg azt. Vigyázzunk, mert ez már nem minden esetben fedi a valóságot! Például, ha a személyi jövedelemadó-előlegeket negyedévenként rendesen befizetjük, ez a kivonaton túlfizetésként jelenik meg, hiszen az erre vonatkozó adóbevallást majd csak jövő februárban fogjuk beküldeni. Akkor ráterhelik a számlára a bevallott összeget, és a két oldal ismét egyenlőséget mutat majd. A járulékok tekintetében már kicsit bonyolultabb a kép. 2007-től ugyanis a főállású vállalkozóknak havonta kell a járulékokat mind befizetni, mind bevallani. Ha mind a két tétel szerepel a folyószámlán, tehát a terhelés és a befizetés is, akkor egyenlegünk nulla. Ez csak időszakosan, és a legritkább esetben van így, mert nem azonos időpontokban kerülnek a számlára a terhelések és a befizetések. Ha valaki úgy véli, hogy bevallásait és befizetéseit is a legnagyobb gondossággal és pontossággal végzi, folyószámlája ennek ellenére többletet vagy hiányt mutat, érdemes megnézni a nyitóegyenleget. Lehet, hogy az eltérés egyszerűen az előző évekből adódik. Ha bárkinek mégis gondja akad a folyószámla-kivonatok értelmezésével, keressen fel minket a BTI-ben – szívesen segítünk.

Megy a csiga a sivatagban és beszél magában:
– Jaj, de hülye vagyok, én olyan hülye vagyok! Ilyen nincs, én vagyok a leghülyébb!
Megy tovább és újra megszólal:
– Nem is vagyok én olyan hülye, nem is vagyok hülye! Ki mondta, hogy hülye vagyok? Gyorsan lekopogom!
Lekopogja, majd:
– Ki az?
– Jaj, de hülye vagyok!

GÖRDÜLŐK2000 TM
AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS
Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfától szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsérült vagy kitörött kerekű gépjárművet (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).
Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál
INGYENESEN (!)*,
a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!
24 órás telefonos ügyeletünk:
+36 1 2900626,+36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880
szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!
*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

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

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

Renault Mégane Berline

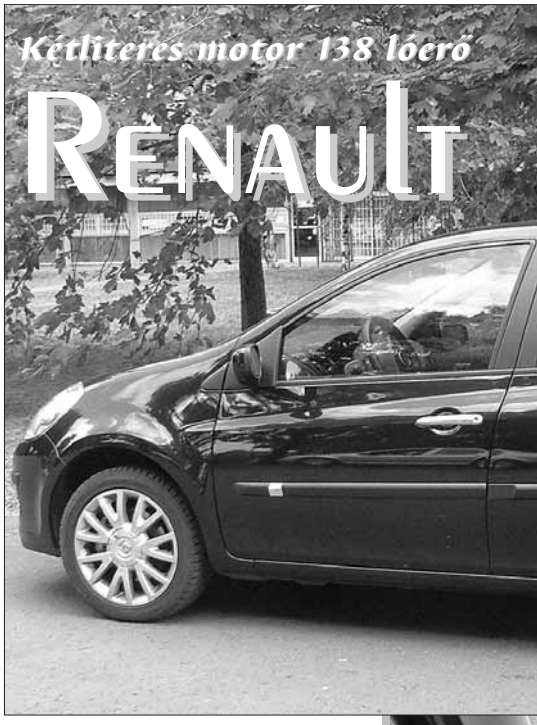
Ehhez a típushoz az eltelt évek során hozzászokott az autósok széles tábora. Az első időszakban talán kicsit nehéz volt elfogadni meglepő külsejét, ám még a konzervatívabb autóformákat kedvelők is hozzászoktak a Mégane Berline-hez. A népszerű francia márka tervezői azonban a tömegigények kiszolgálása mellett a komolyabban motorizált változatok kedvelőinek is megpróbáltak kedvére tenni. Így született meg a 2 literes, 150 lóerős / 110 kW / dCi-motorral szerelt GT változat, mely külsejében alig tér el a megszokott formától.

A hatsebességes váltóval készített GT maximális nyomatéka 340 Nm. Az üzemanyagtank 60 literes, amit az 5.5 literes „vegyes” fogyasztásra vonatkozó gyári adatok szerint csak közel 1000 km-enként kell teletankolni. Persze a gyakorlat azért mást mutat. Városban a GT – kissé dinamikus használat mellett – azért 8 liter körül „eszik”. Országúton – nem a sebességhatáron autózva (210 km/h) – tartható a 6 liter alatti étvágy. A gazdag alapfelszereltség jellemző a GT változatra. Ugyanakkor opcióként rendelhető a Berline GT-hez navigációs rendszer is, ami jól látszik, egy gombnyomással eltüntethető a műszerfalban (vagyis nem látszik parkolás közben) és ma már kezd az autók alaptartozékává válni. Az viszont tapasztalható volt, hogy bizony bármilyen jó is a hardver, a program, amit üzemeltet – vagyis a szoftver – legalább olyan fontos. Amennyiben ez nem a legkorszerűbb, az ehhez szokott autósnak már hiányérzete támad.

Ez viszont nem a Berline GT hibája. Az automatikus nyitást biztosító Renault-kártya, a tempomat, a tolatóradar, az elektromos ablakemelők, az automata légkondi, a bőr kormánykerék, a fedélzeti számítógép igazán élményszerű autózást garantál az olcsóbb üzemű dízelt kedvelőknek.

A navigációs berendezés hasznos, és így beépítve kényelmes is

A két kipufogóvég tiszteletet ébreszt. Ebben a változatban több erő van, mint amennyi kívülről látszik



Az ember menet közben hajlamos az autókat típusuk, méretük alapján kategorizálni. Ez a többnyire megalapozott előítélet időnként vaskos meglepetéseket okozhat. Például egy az autópályán lehagyhatatlan Renault Clio, az autósok egy részéből igencsak csodálkozó arckifejezéseket képes előhozni. Mert azért az nem járja, hogy őket egy kis Clio csak úgy otthagyja. Aztán az üldöző lába előbb-utóbb kikandikál a hűtőn „üldözés” közben, ám a kis Renault már elporzott. Például azért, mert a mindössze ezer kilogramm tömegű autót egy 2 literes, 16 szelepes, 138 LE-s benzines motor hajtja, melyhez hatfokozatú sebességváltót illesztettek. Ezzel a változattal lehet sportosan is közlekedni, ám ekkor az 55 literes benzintankból hamar elfogy a benzin. Amennyiben csak „tartalékként” kezeljük a lóerőket, úgy a 2 literes motorral szerelt Clio országúton 6-7 literes fogyasztással is

Egy nő sorban áll a postán, amikor észreveszi, hogy előtte egy középkorú, kopaszodó férfi rengeteg, szívekkel teli képeslapra kis szivecske-bélyegzőt nyomkod, majd elővesz egy parfümös üveget, és az összes lapot egyenként befújja. A nő nem bírja megállni szó nélkül:

– Mondja, maga mit csinál?

– Szétküldök 1000 darab Valentin-napi képeslapot azzal a szöveggel, hogy: „Találd ki, ki vagyok!“.

– De miért?

– Válóperes ügyvéd vagyok.

vezethető. Az új Clio rendkívüli menetteljesítménye mögött kimagasló műszaki tartalom áll. A Dynamique Plus felszereltségbe pedig nagyon sok minden belefér: ködfényszórók, függönylégzsákok, kanyarfényszórók, ABS blokkolásgátló elektronikus fékerő-elosztóval és AFU vészfékrásegítővel, övfeszítő és övalácsúszásgátló. Menetstabilizátor (ESP a túlkormányozottság és CSV az alulkormányozottság korrigálására) segít a vezetőnek a bonyolultabb vezetéstechnikai problémák megoldásában. A tükrök fűthetők, a vezetőülés magassága állítható. A központi zár menetközben bezáródik, az opcióként rendelhető tempomat pedig könnyíti a vezető dolgát hosszabb úton. Menet közben az információk megszerzésében fedélzeti számítógép segít a sofőrnek.

Ne higgy a rádiónak!

Bár már több hónapja történt az eset, okulásként mégis leírom, más ne essen bele ebbe a csapdába. A tényállás: Agárdról tartottam hazafelé a 7-es főúton (autópályamatricám nem lévén) Budapest felé. Martonvásár után néhány kilométerrel súlyos baleset történt: tartálykocsi ütközött teherautóval, mindkét autó egy része az árokban, egy része az úton volt. A hatóság biztonsági szempontból teljes útlezárást alkalmazott. Már több mint negyedórája várakoztunk a helyszínen, a továbbhaladás lehetőségére várva, mikor a rádió közlekedési híreiben is bemondták a balesetet. A hírolvasó hozzátette, hogy a baleset miatt az M7-es autópálya Martonvásár és Érd közötti szakasza ezen időszak alatt díjmentesen, matrica nélkül használható. Mivel a helyszínelés elhúzódni látszott, többen is visszafordultunk, és Martonvásárnál felhajtottunk az M7-re.

Két hét sem telt el, már meg is volt az eredmény: 12 500 Ft-os büntetés, mert matrica nélkül használtam az autópályát. Természetesen felháborodva telefonálgatni kezdtem az autópálya-kezelőnek, ahol nagyon türelmesen és udvariasan megnyugtattak: ha a rendőrhatóság terelte fel a forgalmat az autópályára, akkor természetesen nem kell fizetni. De azért mellékeljek egy igazolást erről a területileg illetékes rendőrség pecsétjével. Miután közöltem, hogy tulajdonképpen nem hatósági felterelés, csak egy közlekedési információ hangzott el a rádióban, sajnálkozva – picit talán szerencsétlennek is tartva – tájékoztattak, hogy így nem tudnak eltekinteni a büntetés befizetésétől. Még futhattam volna köröket: rendőrségi igazolás, a rádióállomás igazolása a közlekedési hírekben elhangzottakról stb., de nem hergeltem magam tovább: befizettem a büntetést és túltettem magamat a dolgon. Azóta egyébként egy vasárnap esti dugó kapcsán szintén hallottam – ezúttal az M6-osról –, hogy matrica nélkül használható egy bizonyos szakasz. Na, ezt már nem próbáltam ki...

A tanulság: ne feltételezzük, hogy az autópályakezelő automatikusan díjmentesít bizonyos szakaszokat, rögtön a helyszínen, vagy az esemény után azonnal be kell szerezni az ilyen jellegű igazolásokat, mert két-három hét múlva már elég nehézkes. Ja, és nem hinni mindig a rádiónak...

* * *

Menekül a csiga az erdõbõl. Találkozik a rókával.

– Mi van, csiga, belõttél, hogy így tepersz?

– Á, dehogy. Itt az APEH, vagyonvizsgálat lesz.

– Na és?

– Hát nekem is saját házam van, az asszonynak is saját háza van, meg a gyerekeknek is. Sürgõsen le kell innen lépnünk.

Elgondolkodik a róka, majd õ is futni kezd. Találkozik a gólyával.

– Mi van, róka, hova futsz ilyen gyorsan?

– Nem hallottad? Kiszállt az APEH az erdõbe, vagyonvizsgálatra.

– És akkor mi van?

– Hát nekem is drága bundám van, az asszonynak is, a gyerekeknek is. Ezek minket azonnal lecsuknak.

Több se kell a gólyának. Fogja a családot és elrepülnek Afrikába. A pávián épp ejtõzik (építi a kubai típusú kommunizmust). Látván a gólyák érkezését, nem állja meg, hogy meg ne kérdezze:

– Nem vagytok egy kicsit koraiak az idén, te gólya?

– Sajnos el kellett gyorsan menekülnünk az erdõbõl, mert megszállta az APEH-kommandó.

– És?

– Hát tudod, én évente fél évet vagyok külföldön, sõt, az egész család fél évet van külföldön. Ezt én soha nem tudnám nekik megmagyarázni, hogy miből telik nekem.

– Tudod, gólya, nekem fáintos lenne ott nálatok, Magyarországon.

– ???

– Nem elég, hogy csupasz a seggem, még vörös is.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Taxijával behajthat-e az ilyen táblával megjelölt útra?
a) Igen.
b) Csak célforgalomban.
c) Nem.

2. Az alábbiak közül mikor köteles irányjelzést adni?
a) Útkereszteződésben kanyarodó főútvonalon való továbbhaladás esetén.
b) A megállás jelzésére
c) Körforgalmú útra történő behajtás esetén.

3. Mit jelez a tábla?
a) A gyermekeknek az úttestre lépésével a járművezetőknek számolniuk kell.
b) A gyalogosok közlekedésére szolgáló önálló utat.
c) Fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésére.

4. Taxijával egy ilyen táblával megjelölt úton közlekedik. Jobbra bekanyarodáshoz besorolhat-e az úttest jobb szélére?
a) Igen.
b) Nem.

5. Növelheti-e taxija sebességét az ilyen tábla vonalában?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha valamilyen jelzőberendezés biztosítja a vasúti átjárót.
c) Nem.

6. Befolyásolja-e a tengelykapcsoló holtjátékát a kapcsolótárcsa súrlódó betétjének a kopása?
a) Igen, a súrlódó betét kopásával a holtjáték csökken.
b) Igen, a súrlódó betét kopásával a holtjáték növekszik.
c) Nem.

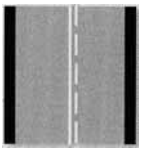
7. Adhat-e hangjelzést kikerülési szándékának a közlésére?
a) Igen.
b) Csak lakott területen kívül.
c) Nem.

8. Taxival hova kell az úton a jobbra bekanyarodás előtt besorolnia?
a) Mindig az úttest jobb széle mellé.
b) Általában az úttest jobb széle mellé, kivéve, ha a közúti jelzésekből más következik.
c) Az úttesten bárhová, ha sem a gyalogosok, sem a járművek forgalmát nem veszélyezteti.

9. Utasa arra kéri, hogy állítsa meg taxiját egy olyan úttest jobb szélén, ahol a folyamatos forgalom számára így nem maradna három méter széles szabad hely. Teljesítheti-e a kérést?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha a ki- vagy beszállás idején nincs forgalom az útszakaszon.
c) Nem.

10. A táblával megjelölt helyen taxiját úgy körbefogták az őrizetlenül hagyott más gépkocsik, hogy Ön egymaga nem tud közülük veszélytelenül kihajtani. Az alábbiak közül melyik esetben cselekszik helyesen?
a) Ha másokat nem kímélve utat tör magának. Ilyen esetben a rizikót azoknak kell vállalniuk, akik elzárták a biztonságos kiutat.
b) Ha gondoskodik egy arra alkalmas irányító személy segítő közreműködéséről.
c) Ha türelmesen megvárja, hogy szomszédai visszaérkezzenek és eltávozzanak az útjából.

11. Az útkereszteződés előtt ilyen táblát lát. Milyen távolságban kell a belső forgalmi sávba besorolnia, ha taxijával balra kíván bekanyarodni?
a) Legalább 50 méterre az útkereszteződés előtt.
b) Legalább 30 méterre az útkereszteződés előtt.



12. Nagy forgalomban az útkereszteződéstől távolabb, gyér forgalomban pedig közelebb kell besorolni.
a) Megkezdheti-e taxijával az Ön előtt haladó tehergépkocsi előzését, ha a kétszer egysávos úttest felezővonalát ilyen útburkolati jellel jelölték meg?
b) Igen, bármelyik irányból.
c) Legfeljebb a terelővonal felől.
d) Nem, egyik irányból sem.

13. Előzés céljából ráhajthat-e taxijával az út közepén lévő villamospályára, ha az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas?
a) Igen, még akkor is, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel jelölve vannak.
b) Csak akkor, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel nincsenek megjelölve.
c) Nem.

14. Taxijával olyan úton közlekedik, ahol az úttest jobb szélén autóbuszforgalmi sáv van. Köteles-e ott haladni?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha egyébként az úttest nem alkalmas párhuzamos közlekedésre.
c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

Kohn és Grün nagyon összevesznek. Grün érzi, hogy ő a hibás, de sehogy nem akarózik bocsánatot kérni. Elmegy a rabbihoz, elmondja az esetet, ám a rabbi is azt mondja, itt bizony bocsánatot kell kérni.
– Másképp nem lehet?
– Nem.
– De ugye telefonon is elintézhetem?
– Háát, esetleg…
Grün hazamegy, tárcsáz:
– Halló, Schwarz lakás?
– Nem!
– Akkor bocsánatot kérek!!!

A Mazda Motor Hungary 2007. szeptember 30-ig, 430 000 Ft-os árkedvezménnyel kínálja a Mazda6 Active modelleket. Ezek között az egyik legizgalmasabb a 143 LE-s / 105 kW / közös nyomócsöves, 1998 cm^3-es dízelmotorral szerelt változat. Ebben az autóban az elegancia és a kényelem mellett a sportosság is komoly szerepet kapott. A motor soros, négyhengeres, 16 szelepes, DOHC vezérléssel. A Mazda6 gyorsulása ezzel a dízelmotorral 0-ról 100 km/h-ra: 9,5 másodperc. Végsebessége 205 km/h. Városi fogyasztása 8 liter körül van, ám a tempomatot használva országúton ez („normális" sebesség mellett) 5-6 literre levihető. Márpedig egy 2 literes motortól ez igencsak szép teljesítmény. A 360 Nm-es legnagyobb forgatónyomatékot már 2000-es fordulatnál elérhetjük. A vezetési élményt fokozza a hatsebességes manuális váltó, mely kapcsoláskor pontos, jól kezelhető. A futómű elöl kereszt-lengőkaros, hátul E-type többkaros (multi-link) felfüggesztéssel készül, kiváló akusztikai és rezgéscsillapítást kínálva a bent ülőknek.

Az ötajtós változat hossza 4690, szélessége 1780, magassága 1435 mm. A csomagtartó közel 500 literes, sőt, az ülések döntésével tovább növelhető a hátsó rakodótér.

A Mazda6 Active legfontosabb szériafelszereltségei a sportosság és a biztonság jegyében a következők: elektronikus menetstabilizátor és kipörgésgátló, elektronikus fékasszisztens, xenon fényszórók, esőérzékelő automatika, 6 légzsák, 16 colos könnyűfém alufelnik, sportülések.

Az elegancia és kényelem jegyében: automata légkondicionáló, Bose Premium Audio rendszer 6 db-os CD-váltóval, 7 hangszóróval, ülésfűtés az első üléseken, tempomat, bőrkormány/kormányról vezérelhető rádió és tempomat, króm díszítőelemek

A Mazda6 Active motorválasztéka is széles körű:

CD 120: a kétliteres, közösnyomócsöves dízelmotor választék 120 lóerős változata kiegyensúlyozott erőkifejtésével tűnik ki.

CD 143: ez a motor a figyelemreméltó teljesítmény és gazdaságosság találkozása.

1,8 120 LE: a finom működésű és csendes 1,8 literes motor igen gazdaságos működést tesz lehetővé.

2,0 147 LE: a változtatható szívóoldali szelepvezérlés és a kettős, kétoldali kipufogórendszer is azt a célt szolgálja, hogy a motor igen széles fordulatszámban nagy nyomatékot adjon le.

Megszűnik az autópálya-matrica?

Az Állami Autópálya-kezelő Zrt. javasolta, hogy szüntessék meg a szélvédőre felragasztható sztrádamatricát. Az ilyen vignettáknak ugyanis jószerivel semmi szerepe nincs, hiszen az úthasználati jogosultságot rendszámfelismerő rendszer segítségével ellenőrzik. Az új rendszer bevezetéséhez az autópályák, autóutak és főutak használatának a díjáról szóló GKM-rendelet módosítása szükséges. Az öntapadós matrica előállításával, terítésével kapcsolatos költség több száz millió forintra rúg. Ezt az összeget célszerűbb lenne informatikai fejlesztésre fordítani, mégpedig oly módon, hogy az autópálya-használók számára praktikusabb, kényelmesebb rendszer jöjjön létre. Természetesen az autópálya-használati díj befizetéséről továbbra is kapnak bizonylatot a vevők, csak a matrica felragasztásával nem kell bajlódniuk.

Az ellenőrzés továbbra is ugyanúgy történik, mint eddig. Az összes ellenőrzés 92 százalékát kitevő fix kamerás rendszer mellett ezután is üzemel majd a mobilkamerás rendszer.

A csiga mászni kezd a cseresznyefán. Az ott ülő madarak csodálkozva kérdik tőle:

– Mit akarsz te télen a cseresznyefán?

– No, vajon? Cseresznyét akarok enni!

– De hát még nincs is!

– Mire felérek, éppen érett lesz.

Külföldiektől is behajtható a 70 euró fölötti bírság

Aláírták a jogsegélyegyezményt

Felszállt a füst, megszületett a döntés: július 15. óta az unióban elkövetett szabálysértések után kirótt bírságokat minden jogsértőtől be lehet hajtani, lakjon az Európai Unió bármely tagországában. Az eljárási és végrehajtási jogsegély azonban számos sajátosságot tartalmaz.

Magazinunk korábbi számában már előre jeleztük, az idei nyáron érdemes lesz külhonban is a szabályokat kőbe vésett törvényként értelmezni, mert küszöbön az unión belüli megegyezés az egységes adatszolgáltatásról és a kiszabott bírságok behajthatóságáról. Nos, július 15-én lépett hatályba a Szabálysértési Jogsegélyről szóló 2007. évi XXXVI. törvény, amely az Európai Unió tagállamaira, valamint Gibraltárra terjed ki.

No de lássuk miről is szól e jogszabály, mennyiben érinti az egyes embert a hétköznapokban. A törvény két jól elkülöníthető részre osztható. Ebből az egyik, az úgynevezett *eljárási jogsegély,* amely értelmében, a jövőben bármely uniós tagállam megkereséssel élhet Magyarország felé – természetesen a magyar fél is megteheti ugyanezt – és kérheti az adott ország állampolgárának tanúként történő kihallgatását egy adott ügyben. Kérheti továbbá szakértő, vagy az eljárás alá vont személy meghallgatását, okirat vagy a szabálysértési eljárás iratainak a külföldi hatóság részére történő megküldését, a szabálysértési iratok kézbesítését, illetve az adott ország nyilvántartásában szereplő személyes és egyéb adatok átadását. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy az eljáró hatóság számára hozzáférhetőek lesznek azok az adatok, amelyeket korábban a tagállamok nem adtak ki más országnak szabálysértési ügyekben. Tehát az unión belül bárhol is követ el magyar állampolgár jogsértést, az eljárás lefolytatásának nem lesz akadálya sem a közigazgatási, sem pedig az országhatár. Előfordulhat, hogy Ausztriában egy gyorshajtás vagy közlekedési baleset ügyében Magyarországon hallgatják ki az esemény résztvevőjét, majd az osztrák hatóságok meghozzák a határozatot, amelyet a Legfőbb Ügyészség kézbesít az érintettnek. Ez ellen fellebbezések van helye, majd ha jogerőre emelkedik a határozat, akkor azt érvényesítik vele szemben a magyar hatóságok. Az eljárási jogsegély központi hatóságaként a törvény a Legfőbb Ügyészt jelölte ki. Így aki a jövőben innen kap hivatalos iratot, azt nagy valószínűséggel egy külföldön folyó eljárás okán kézbesítik számára.

A törvény másik része az úgynevezett *végrehajtási jogsegély,* amely értelmében a pénzbírságot kiszabó szabálysértési határozat végrehajtására nyílik lehetőség – túlnyomórészt közlekedési – szabálysértések esetében. (Központi hatóságként a törvény az Országos Rendőr-főkapitányságot /ORFK/ jelöli meg.) A jogszabály rendelkezik azon tényállásokról, amelyek a végrehajtás során az unión belül egységesen értelmezendők. (A konkrét szabálysértések keretes írásunkban.)

A végrehajtás akkor kerülhet átadásra az adott országnak, ha a kirótt pénzbírságot nem fizették be, és az elkövető külföldi vagy magyar állampolgár ugyan, de lakóhelye, tartózkodási helye külföldön van, vagy külföldön vagyonnal, illetve jövedelemmel rendelkezik. További feltétel, hogy a magyar hatóság által kiszabott pénzbírság összege – a határozat jogerőre emelkedésének napján, az MNB hivatalos árfolyama szerint – meghaladja a 70 eurót. A végrehajtás átadását követően, amennyiben a magyar hatóság által megkeresett ország behajtja a szabálysértési pénzbírságot, úgy az a megkeresett ország bevételét képezi. Vagyis a bírságokat nem utalgatja egyik ország sem a másik felé, aki érvényt szerzett a határozatnak, azt illeti a pénz.

A pénzbírságot kiszabó jogerõs szabálysértési határozat végrehajtására átadható szabálysértések az alábbiak:

- Polgári felhasználású robbanóanyagokkal és pirotechnikai termékekkel kapcsolatos szabálysértés,
- Lõfegyverrel kapcsolatos szabálysértés,
- Rendzavarás,
- Garázdaság,
- Tiltott kéjelgés,
- Szexuális szolgáltatásra való felhívás tilalma,
- A szexuális szolgáltatás felkínálásának, hirdetésének tilalma,
- Természetvédelmi szabálysértés,
- Környezetvédelmi szabálysértés,
- Veszélyes fenyegetés,
- Járműveztés az eltiltás tartama alatt,
- Lopással vagy csalással elkövetett tulajdon elleni szabálysértés,

illetve

- Sportrendezvény rendjének megbontása,
- Kábítószer-rendészeti szabálysértés,
- Ittas vezetés,
- Sebességkorlátozás jelentõs túllépése,

Ausztráliába készülõ turisták értelmes kérdései... (az ausztrál turizmus honlapjára érkeztek, a válaszokat a honlap humorral is megáldott szerkesztõi adták).

Q: Szokott fújni a szél Ausztráliában? Még sosem láttam a tévében, hogy esett volna ott az esõ, hogy tudnak akkor növekedni a növények? (UK).

A: Minden növényt teljesen kifejlett állapotban importálunk, aztán csak ülünk, és nézzük, ahogy elpusztulnak.

* * *

Q: Láthatok majd kengurukat az utcán? (USA)

A: Attól függ, hogy mennyit iszol.

* * *

Q: Perth-bõl Sydney-be szeretnék elgyalogolni – követhetem a vasúti síneket (Svédország)?

A: Persze, csak háromezer mérföld, sok vizet vigyél magaddal.

* * *

Q: Vannak pénzautomaták Ausztráliában? Tudnának küldeni nekem listát róluk Brisbane-ben, Cairns-ben, Townsville-ben és Hervey Bay-ben? (UK)

A: Miben halt meg a legutolsó rabszolgája?

* * *

Q: Tudnának információt adni az ausztráliai vízilóversenyekrõl? (USA)

A: A-fri-ka az a nagy háromszög alakú kontinens Európától délre. Ausz-trá-lia az a nagy sziget a Csendes-óceán közepén, amelyiken nem ...á, nem érdekes. Hogyne, a vízilóverseny minden kedden este a Kings Cross-nál van. Megjelenés meztelenül.

* * *

Q: Ausztráliában merre van észak? (USA)

A: Fordulj dél felé, aztán fordulj 180 fokot. Szólj nekünk, ha megérkeztél, és akkor majd elküldjük neked a többi irányt is.

* * *

Q: Hozhatok evõeszközöket Ausztráliába? (UK)

A: Miért akarnál? Használd az ujjaidat, ahogy mi.

* * *

Q: El tudnák küldeni nekem a Bécsi Fiúkórus beosztását? (USA)

A: Ausz-tri-a az a fura kis ország, amely Németországgal határos, és amelyik... á, nem érdekes. Hogyne, a Bécsi Fiúkórus minden kedden este a Kings Cross-nál játszik, rögtön a vízilóversenyek után. Megjelenés meztelenül.

* * *

Q: Járhatok magassarkúban Ausztráliában? (UK)

A: Ön egy brit politikus, ugye?

* * *

Q: Vannak Sydney-ben szupermarketek, és egész évben kapható tej? (Germany)

A: Nem, mi vegetáriánus vadász-gyûjtögetõk békés civilizációja vagyunk. A tej illegális.

* * *

Q: Kérem, küldjenek nekem egy listát az összes olyan orvos-

Azért akad itt még egy-két érdekes kitétel, amit nem szabad figyelmen kívül hagyni. Például: a végrehajtást, adók módjára történő behajtással, a lakóhely szerinti jegyző végzi. Amennyiben a szabálysértő a kiszabott összeget nem fizeti be, úgy az nem változtatható közérdekű munkára – pestiesen szólva le sem ülhető –, vagyis elzárásra történő átváltoztatásnak nincs helye. Ebből következik, hogy egyéb módon kell behajtani, vagyis a fizetésből vagy egyéb járandóságból ezt az összeget letiltják, de a végrehajtó is megjelenhet a nem fizető lakásán és foglalhat is a bírság összegének értékében. Ha a jegyző érvényt tud szerezni a végrehajtási jogsegélynek, úgy a behajtott összeg az adott önkormányzat bevételét gazdagítja. Ismerve a magyar önkormányzatok pénzügyi helyzetét, ne legyen senkinek kétsége, hogy érvényt fognak szerezni a határozatoknak.

A ténylegesen behajtandó összeg két részből áll, amelynek egy része a kiszabott pénzbírság, míg a másik az úgynevezett eljárási költség, amely tartalmazza a különböző iratok elkészítését és a megkereső ország nyelvére történő hivatalos fordítás összegét, illetve a végrehajtás során felmerülő költségeket is. Ami érdekes lehet, egy-egy esetben ez utóbbi akár többe is kerülhet a szabálysértőnek, mint az alapbírság.

A külföldről érkezett megkeresésekben szereplő jogsértést összevetik a hazai jogrenddel, s amennyiben kiderül, hogy az adott jogsértés idehaza bűncselekmény, úgy a bűnügyi nemzetközi egyezmény lép hatályba, és aszerint járnak el az érintettel szemben. Van azonban a rosszban valami jó is. Azt is megnézik a magyar hatóságok, hogy az adott szabálysértés Magyarországon mekkora összeggel sújtható maximum és amennyiben a külföldi bírság magasabb a magyar jogszabályban előírtnál, úgy csak a hazai legmagasabb összeg érvényesíthető. Vagyis, ha az osztrák hatóság egy gyorshajtás miatt ugyan kiszabna 2-300 ezer forintnak megfelelő bírságot, akkor Magyarországon maximum 60 ezer forintról szóló értesítést fognak postázni, mert nálunk ennek a szabálysértésnek ekkora a felső határa. Viszont megfordítva a helyzetet, a külföldiek – kis iróniával – továbbra is mosolyogni fognak a magyar megkeresések komolytalannak tűnő összegein, ergo, őket ez nemigen fogja visszatartani attól, hogy komolyan vegyék a mi közlekedési szabályainkat.

A helyszíni bírságokra e jogszabály nem értelmezhető, ugyanis a helyszíni bírságolás egy leegyszerűsített eljárás keretén belüli azonnali felelősségre vonást jelent, amely ellen további jogorvoslatnak helye nincs. (Amennyiben nem fogadjuk el a hatóság által megállapított tényeket a helyszínen, úgy minden esetben kérhető a feljelentés, amelynél biztosított a határozat elleni fellebbezés.)

S hogy mennyire jogkövetők a külföldiek, ha nálunk járnak? Nos a rendelkezésre álló statisztika szerint 2005-ben 5165, míg 2006-ban 4930 külföldi személyt büntettek magyar szabálysértési hatóságok. Arányait tekintve ez az összes szabálysértőnek 2 százaléka. Ami ettől talán érdekesebb, hogy ebből 98 százalék volt közlekedési szabálysértés és csak 2, egyéb közrend elleni kihágás. Arról nincsenek kimutatások, hogy ezek közül mely esetek haladták meg a 70 eurós bírságot, mint ahogyan azt sem tudni, hányan fizették ezt be, avagy mulasztottak eleget tenni ez irányú kötelezettségüknek. Olyan adatokkal sem rendelkeznek a magyar hatóságok, miszerint honfitársaink külföldön milyen súlyú és mennyiségű szabálysértést követtek el.

A törvény rendelkezik arról is, mely szerint a megkereséseket mindig az adott ország hivatalos nyelvén kell megküldeni és a válaszokat pedig a megkereső ország nyelvén postázni. Egységes nemzetközi formanyomtatvány alapján történik a végrehajtási jogsegélyek megkérése, amely a közösségi ügyintézést hivatott segíteni.

A törvény tájékoztatási kötelezettséget ír elő minden tagállam központi hatósága számára, így a sikeres vagy eredménytelen eljárásról is írásban kell értesíteni a megkereső ország illetékesét. Vélelmezhető, hogy jó pár hónap eltelik, mire ezt a jogintézményt a nemzetközi gyakorlat alkalmazni fogja, arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy 2007. július 15 óta e jogszabály érvényes, így a benne foglaltak érvényesíthetők is a szabálytalankodókkal szemben.

Kovács Zoltán Tamás

- Az elsõbbség és az elõzés szabályainak megsértése,
- Vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése,
- A közúti közlekedés rendjének megzavarása,
- Engedély nélküli vezetés,
- Biztonságos közlekedésre alkalmatlan jármû vezetése,
- Közúti jelzéssel kapcsolatos szabálytalanság,
- Nehéz tehergépkocsikra vonatkozó korlátozások megszegése,
- Érvényes gépjármû-felelõsségbiztosítási szerzõdés nélküli vezetés,
- Közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése,
- Gépjármû-közlekedéssel összefüggõ okmányokkal elkövetett szabálysértés,
- Érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés,
- Megkülönböztetõ jelzést adó készülék felszerelésével és használatával kapcsolatos szabálysértés,
- Áru hamis megjelölése,
- Vízszennyezés.

ról Ausztráliában, akinél kaphatok csörgõkígyó elleni szérumot. (USA)

A: A csörgõkígyók A-merikában élnek, ott, ahol ÖN él. Az összes ausztrál kígyó tökéletesen ártalmatlan, biztonságos a kezelésük, és jó házikedvencek.

* * *

Q: Lenne egy kérdésem egy híres állattal kapcsolatban, amelyik Ausztráliában él, de elfelejtettem a nevét. Ez egyfajta medve, amelyik fákon él. (USA)

A: Ezt esõmedvének hívják. Azért ez a nevük, mert a gumifákról esnek le, és megeszik az agyát mindenkinek, aki alattuk sétál el. Úgy tudod távol tartani õket magadtól, ha emberi vizelettel fújod be magad, mielõtt sétára indulsz odakint.

* * *

Q: Kifejlesztettem egy új terméket, amely a fiatalság forrása. Meg tudná mondani, hogy hol tudom ezt eladni Ausztráliában? (USA)

A: Bárhol, ahol komolyabb számban fordulnak elõ amerikaiak.

* * *

Q: Meg tudná mondani Tasmánia azon területeit, ahol a nõi populáció kisebb, mint a férfi populáció? (Olaszország)

A: Igen, a melegbárok.

* * *

Q: Ausztráliában van karácsony? (Franciaország)

A: Csak karácsonykor.

* * *

Q: Tudok majd angolul beszélni a legtöbb helyen, ahova megyek? (USA)

A: Igen, de elõbb meg kell tanulnia.

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Dinamikusan fejlõdõ magyar MLM céghez hálózatépítõket keresek. Ha nem akarsz 30-40 eFt. nyugdíjból megélni, akkor bátran hívj!

Telefon 06/30-944-8042, vagy 06/70-371-4180 Gy.h. 4180, Fehér Sándor

BÚZAFÛ-LÉ!

Érdeklõdni lehet: 06/70-383-8457, bõvebben lásd: www.fitomen.hu

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

Elõfizethető a Taxisok Világa

A féléves elõfizetõi díj 2160 Ft, az egyéves 4320 Ft,

amit postautalványon kérünk a szerkesztõség címére feladni.

Kérjük továbbá, hogy az elõfizetési idõt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelõs) rovata

A Lámpafelelős Főtaxi URH 558

I. Clark Ádám tér

Nagyon örülünk, hogy 30 év után ismét „Körforgalom" van a jelzett helyszínen. Jó lenne az ideiglenes útburkolatjeleket véglegesre cserélni.

Javaslata az utóvizsgálat után valósulhat meg, amennyiben a BFFH Közlekedési Ügyosztálya hozzájárul.

VI. Hegedű utca 9.

Feleslegesnek tűnik a „Kötelező haladási irány, balra" jelzőtábla, hiszen semmi akadálya nincs a jobbra kanyarodásnak a Hegedű utca, Paulay Ede utca sarkon.

A felesleges jelzőtábla leszerelésére felkértük az ideiglenes forgalmi rendet üzemeltető kivitelező céget.

VI. Hegedű u. Egy értelmetlen tilalom a sok közül...

IX. Lónyay utca 31.

„Megállni tilos" jelzőtábla van a IX. kerületi Lónyay utca, Kinizsi utca sarkon. Nehezen értelmezhető, hiszen szépen felfestették a parkolási rendet! Senki nem veszi komolyan a tilalmi táblát, amit le kellene szerelni.

A tábla illegális volt, már korábban a Közterület-felügyelet jelzése alapján intézkedtünk.

IX. Lónyai u. Egy értelmetlen tilalmi tábla a IX. kerületben

VIII. Szentkirályi utca – Múzeum utca sarok

Tréfás kedvű ismeretlen „Minden jármű forgalma mindkét irányban tilos" jelzőtáblát helyezett ki a jelzett helyszínre. Kérjük a felesleges tábla leszerelését.

A „Mindkét irányból behajtani tilos" jelzőtábla a Pollack Mihály téri mélygarázs és környezetének építésével kapcsolatosan került ki. Helyszíni bejárásunkkor a tilalmi tábla már nem volt a Múzeum utcai kereszteződésnél.

I. Palota út – Tábor utca sarok

Terelőszigetet alakítottak ki az I. kerületben a Palota utca, Tábor utca sarkán. Azonban a terelősziget éppen az útvonalvezetésbe került. Jó lenne a járdasziget oldalát lefesteni, hogy észrevegyék az autósok.

A fotón is látható, hogy kérése már tárgytalan.

XII. Győri út – Kiss János alt. sarok

Valaki hazavitte az „Egyirányú út kezdete" jelzőtáblát a jelzett helyszínen. Pótolni kellene, hiszen most a helyismerettel nem rendelkezők esetleg megfordulhatnak.

A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

VIII. Víg utca – Bérkocsis utca sarok

Értelmetlennek és érthetetlennek tűnik a „Megállni tilos" jelzőtábla a VIII. kerületi Víg utca – Bérkocsis utca sarkon. Senki sem veszi komolyan, – szerencsére a kerékbilincselők sem...

A két kerékkel a járdán történő várakozás mellett nem lenne biztosítható a gyalogosközlekedés számára előírt járdaszélesség, így az jogszabályilag nem engedélyez-

I. Palota út – Tábor u. Az autósok szerint értelmetlen a „törés" az útvonal vezetésében

VIII. Győri út – Kiss J. alt. u. Valaki hazavitte az „Egyirányú út kezdete" jelzőtáblát

VIII. Víg u. – Bérkocsis sarok. Értelmetlennek tűnő „Megállni tilos" jelzőtábla

hető. A jelenlegi forgalmi rend szerint a jobb oldalon szegély mentén lehet az utcában várakozni, bal oldalon pedig megállási tilalom van érvényben. A meglévő forgalmi rend módosítását nem tartjuk szükségesnek. A KRESZ-szabályok betartását fokozottabb ellenőrzéssel lehetne jobban elősegíteni.

XII. Apor Vilmos tér – Lejtő utca sarok

Valaki „nagyon bölcsen" lefestette feketére a „Behajtani tilos" jelzőtáblát a jelzett helyszínen. Kérjük a jelzőtábla lecserélését.

A jelzőtábla cseréjére intézkedtünk.

XII. Apor Vilmos u. – Lejtő u. A jelzőtábla nem azért sötét, mert este van, hanem mert lefestették feketével...

V. Váci utca – Só utca kereszteződés

„Várakozni tilos, Rakodóhely" jelzőtábla van a jelzett helyszínen, térbeli korlátozás nélkül. Ez nyilvánvaló képtelenség, hiszen most tilos lenne a várakozás a Veres Pálné utca sarokig. Márpedig a parkolási helyek precízen fel vannak festve...

A kiegészítő táblák pótlására intézkedtünk.

VII. Rózsa utca – Hutyra utca sarok

Vicces kedvű ismeretlen „Minden jármű forgalma mindkét irányban tilos, kivéve BKV és célforgalom" jelzőtáblát helyezett ki a jelzett helyre. Jó lenne a felesleges táblát eltávolítani.

A felesleges jelzőtábla már megszüntetésre került, így kérése tárgytalan.

VII. Rózsa u. – Hutyra u. Egy értelmezhetetlen jelzőtábla...

VII. Vörösmarty utca – Jósika utca sarok

Útburkolatcsere volt a VII. kerületi Izabella utcában, ezért sok helyen helyeztek ki ideiglenes jelzőtáblákat. Az útburkolatcsere véget ért, az ideiglenes táblákat lecserélték. Azonban a Vörösmarty utca – Jósika utca sarkon ottfelejtették a „Zsákutca" jelzőtáblát. Kérjük a leszerelését és a „Behajtani tilos" tábla visszahelyezését.

Az ideiglenes forgalmi rend már megszűnt, így kérése tárgytalan.

VI. Kodály körönd

Ideiglenesen lezárták egy építkezés miatt a Kodály köröndön a Felsőerdősor utca és az Andrássy út szervizútja közötti szakaszt. A behajtást táblákkal tiltották meg. A lezárt szakaszt megnyitották, jó lenne a feleslegessé vált táblákat lecserélni.

A jelzőtáblák módosítására intézkedtünk. Gyorskarbantartó Főépítésvezetőségünk helyreállította az eredeti, nyilvántartás szerinti forgalmi rendet.

V. Széchenyi rakpart – Roosevelt tér

Valamikor közvetlenül mehettünk a Széchenyi rakpartról a Roosevelt térre. Aztán lezárták. Maradt a Vigyázó Ferenc utca, az Akadémia parkolóján keresztül. Aztán ezt is megtiltották. Maradt a Zrínyi utca. Most azt is lezárták! Mindenkinek el kell menni a József Attila utcáig, aki a Kossuth tér felől akar felmenni a Lánchídra.

Legalább a taxiknak engedélyezzék a közvetlen felhajtást a Széchenyi rakpartról a Roosevelt térre.

A BFFH Közlekedési Ügyosztállyal szóban egyeztettük a kérését. Továbbra sem engedélyezik a kihajtás lehetőségét.

XII. Konkoly-Thege Miklós utca

Elmozdult egy jelzőtábla a KFKI főbejáratával szemben. Kérjük a visszahelyezését az eredeti helyzetébe.

A jelzőtábla helyreállítására intézkedtünk.

VII. Vörösmarty u. Egy hónapokig ottfelejtett jelzőtábla...

VII. Damjanich utca 6.

Célszerű lenne egy „Megállni tilos" jelzőtáblát kihelyezni a jelzett helyszínre, mert most az autósoknak a záróvonalat átlépve, a szemközti sávban kell haladniuk a Damjanich utcában a Bajza utca felől a Rottenbiller utca felé haladva.

Az idei évre tervezett útfelújításkor javaslatát figyelembe vesszük.

VII. Damjanich u. A szabálytalanul parkoló autók miatt át kell menni a záróvonalon...

II. Margit krt. – Rómer Flóris utca

Kérjük engedélyezzék a taxik behajtását a jelzett útszakaszra, a BKV járművekkel egyetemben. A kihelyezett kamerák éjjel-nappal ellenőrzik az idegen járművek esetleges behajtását.

Ez nem buszsáv, hanem tömegközlekedési sáv. A pontos indoklást már előző leveleinkben megküldtük.

XIX. Üllői út – Mátyás király utca

Célszerű lenne „BUSZ-sávot" kialakítani a szélső sávból, a jelzőlámpa előtti szakaszra. Itt a 2 sávból 3 sáv lesz teljesen feleslegesen, mert a harmadik sáv rögtön meg is szűnik! Ugyanis ott egy autóbusz-állomás (és egy taxiállomás) van.

Az Üllői út jelzett szakasza az idei évben a BFFH Közlekedési Ügyosztály által kezelői véleménnyel ellátott tervek alapján került felújításra.

II. Szépvölgyi u. – Lívia u. Szerintünk most sincs ott a „Zsákutca” jelzőtábla...

II. Szépvölgyi út – Lívia utca sarok

Hiányzik egy „Zsákutca” jelzőtábla a jelzett helyszínről. Kérjük pótolni.

Helyszíni szemlénken a zsákutca jelzőtáblát rendben megtaláltuk a helyén.

VIII. Somogyi Béla utca – Blaha Lujza tér

Kihelyeztek egy tilalmi táblát („traktoroknak behajtani tilos”) egy „Egyirányú út” végében. Jó lenne áthelyezni a táblát az „Egyirányú út” elejére... Ha már valaki addig elment, nem fog visszatolatni az egyirányú utcában.

A jelzőtábla megfelelő helyre történő áthelyezéséről intézkedtünk.

VIII. Somogyi B. u. – Blaha L. tér. Enyhén szólva értelmetlen tilalmi tábla egy „egyirányú út” végén...

XI. Bartók Béla út – Tétényi út sarok

A taxisok értetlenül nézik a kiegészítő jelzőlámpát a forgalomirányító jelzőlámpa mellett. Valószínűleg a BKV járműveknek szól, el kéne helyezni az autósoknak szóló jelzőlámpa mellől.

A BFFH Közlekedési Ügyosztály engedélyével létesültek több helyen a Bartók Béla úton ezek a jelzők. A fényképen látható a Tétényi úton közlekedő autóbuszvezetőknek szól, azt jelenti, hogy felmehetnek a tömegközlekedési sávra, amelyet a villamos-vágányzónán jelölték ki.

I. Bem tér

Kiegészítő tábla szerint 10 méteren keresztül tilos várakozni a Bem tér 1. szám előtt. Azonban ez a 10 méter már „belóg” a taxiállomásra. Célszerű lenne a 10 métert lecserélni 5 méterre.

Javaslatát megvizsgáljuk és amennyiben szükséges módosítjuk a forgalmi rendet.

V. Báthory utca – Honvéd utca sarok

Taxis kollégák szerint ellentmond egymásnak két egymás alatti jelzőtábla. Az egyik szerint a „Főútvonal” egyenesen megy, a másik szerint kanyarodik! Jó lenne a helyzetet egyértelműsíteni!

A kialakított forgalmi rend valóban nem egyértelmű. A módosítást kezdeményezzük, melyek kivitelezése a BFFH Közlekedési Ügyosztály hozzájárulása után történhet meg.

VI. Hegedű utca

Ideiglenesen (két évre) megnyitották az addigi gyalogosutcát a közúti forgalom számára, mert a Nagymező utcában mélygarázs épül. Jó lenne a feleslegessé vált táblát leszerelni.

A felesleges jelzőtábla leszerelésére felkértük az ideiglenes forgalmi rendet üzemeltető kivitelező céget.

VII. Rózsa u. 20.

Árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyszínen, mindenféle kiegészítő jelzőtábla nélkül. Most tilos lenne a várakozás a következő (!) útkereszteződésig. Ez nyilvánvalóan komolytalan, célszerű lenne térbeli kiegészítő táblát kihelyezni.

A kiegészítő jelzőtábla (08-16 h, 20 m) pótlására intézkedtünk.

I. Bem tér (taxiállomás). „Várakozni tilos” a taxiállomáson. Meglepő...

V. Báthory u. Most egyenesen megy a „főútvonal”, vagy jobbra kanyarodik?

VI. Hegedű u. (gyalogos-tábla) A közlekedésszervezők beterelték az autóforgalmat egy gyalogos utcába...

A tanítónéni kérdezi az iskolában a gyerekeket:

– Mi az, négy lába van, barna, és az erdõben él?

– Medve – kiabálják a gyerekek.

– Jó gondolat – mondja a tanítónéni –, de lehetne õzike is!

A tanítónéni folytatja:

– Mi az: zöld, fûben van, és ugrik?

– Béka, – kiabálják a gyerekek!

– Jó gondolat – mondja a tanító néni – , de lehetne szöcske is.

Erre Pistike megkérdezi a tanító nénit:

– Mi az, amit a tanítónéni ha a szájába vesz, akkor nagy és kemény, s mikor kiveszi, kicsi és puha?

A tanítónéni hatalmas pofont kever le Pistikének, de az csak folytatja:

– Jó gondolat, de lehetne rágógumi is!

VII. Dob utca – Klauzál tér. Valaki hazavitte a Behajtani tilos jelzőtáblát

VII. Dob u. – Klauzál tér sarok

Valaki hazavitte a sarokról a „Behajtani tilos" jelzőtáblát. célszerű lenne pótolni.

A „Behajtani tilos" jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

VIII. Mátyás tér 4. Ellentmond a táblának az útburkolati jel

VIII. Mátyás tér 4.

Útburkolatcsere történt a VIII. kerületi Mátyás téren (is). A járműveknek a járdával párhuzamosan kell várakozni. A kiegészítő tábla szerint viszont a „ferde" beállás lenne kötelező. A rossz kiegészítő jelzőtáblát le kellene szerelni.

A helyszínen jelenleg lévő forgalmi rend valóban nem egyértelmű. A kiegészítő tábla megszüntetésére intézkedtünk.

XVIII. Repülőtéri út

Továbbra is hetente jönnek be a kamionok a repülőtéri „gyorsforgalmi útra". Célszerű lenne az útburkolatra felfesteni jeleket, hol haladhatnak a személyautók, hol haladhatnak a teherautók.

A Ferihegyi repülőtérre vezető úton Ferihegy I. és a Sajó utca között két tábla is jelzi, hogy a tehergépkocsiknak a külső sávba kell kisorolniuk. A második tábla a bal oldalon is megismételve. Véleményünk szerint az Önök által javasolt burkolati jelek nem egyértelműek. A kihelyezett táblák kellően előre jelzik a tehergépkocsik behajtási tilalmát, így más jelzések alkalmazását szükségtelennek tartjuk.

XIII. Tátra u. – Csanády u. sarok

Elkészült az útburkolatcsere (egy évvel ezelőtt), jó lenne a „Kötelező haladási irány" jelzőtáblát leszerelni, hiszen semmi akadálya nincs az egyenesen tovább haladásnak.

A „Kötelező haladási irány egyenes" jelzőtáblát „Kötelező haladási irány egyenes és jobbra" jelzőtáblára cseréltettük.

VII. Károly körút 3/c

Hiba történt az útburkolatcsere utáni útburkolati jel felfestésekor. A Wesselényi utca kétsávos forgalmából a jobb oldali sávot egyszerűen belevezetik a Dob utca utáni parkolóba! Módosítani kellene a felfestést.

A szabálytalanul (ferdén) beálló járművek okozzák a problémát. Véleményünk szerint lehetőség van az átvezetés módosítására is, mellyel kapcsolatban a szükséges intézkedést kezdeményezzük.

XI. Budaörsi út – Fehérló utca

Évek óta kérik a taxisok, hogy módosítsák a jelzőlámpák fázisidejét a jelzett helyszínen. A „befelé" jövő forgalom lassítását tudomásul vesszük, de miért lassítják a kifelé haladó forgalmat?

Lehetőség szerint már módosítottunk a fázisterveken. Tájékoztatjuk, hogy a BFFH Közlekedési Ügyosztály tervet készíttetett a Fehérló utcai csomópontra a Töhötöm utca bevonásával. Ha ez a terv megvalósulásra kerül, akkor a kifelé haladó irány forgalma is könnyebben le tud bonyolódni.

XI. Móricz Zsigmond körtér

Teljes a káosz az útburkolati jelek területén a Móricz Zsigmond körtér közepén a Bartók Béla úton haladva a Gellért tér felől, a Kosztolányi Dezső tér felé. Az eredeti és a módosított útburkolatjelek most teljes káoszt mutatnak a taxisok szerint.

Tátra – Csanády sarok. Egy éve felejtették ott a tilalmi táblát...

VII. Károly körút 3c. A forgalmi sávot belevezették a parkolóba

A területen ideiglenes forgalmi rend van a metróállomás építése miatt. A sárga színű burkolati jelek helyszíni szemlénk idején láthatóak voltak.

VIII. Teleki tér 20.

Építkezés kezdődött a Teleki téren, érhető a „Megállási tilalom" a jelzett helyszínen. De a tilalom csak addig lenne célszerű, ameddig az építkezés tart. Ezt kiegészítő táblával kellenne jelezni.

A képen ábrázolt tábla egy építkezés miatt ideiglenes jelleggel van kint a helyszínen. Részvénytársaságunk csak a végleges forgalmi rendet üzemelteti. A Józsefvárosi Közterület-felügyeletet

VIII. Teleki tér. Itt is egy kiegészítő tábla nélküli tilalom

felkértük, hogy ellenőrizze az építkezés területét. Ellenőrzésük során egy „30 m"-es kiegészítő tábla hiányát tapasztalták, amely kihelyezésére a kivitelező ígéretet tett.

XVI. Timur út – Szlovák út

Hatalmas a forgalom a két utca találkozásánál. A Timur utca lakóparkok felé vezető út, a Szlovák út pedig városrészek közötti elkerülő út. Jó lenne jelzőlámpát telepíteni ebbe a forgalmas kereszteződésbe.

A jelzőlámpa kiviteli terve készen van, minden engedéllyel együtt. A BFFH ilyen célra biztosított forrásainak függvényében közbeszerzési eljáráson lesz kiválasztva a kivitelező.

A taxisok kérdéseire, észrevételeire a Fővárosi Közterület-fenntartó Rt. forgalomtechnikai főosztályvezetője és forgalomszervezési osztályvezetője válaszolt.

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

Juhász Péter
lampafelelos@freemail.hu
SMS 06/20-924-7645
üzenet: iwiw.hu

Erről írt a Taxisok Világa 1997 augusztusában

10 éve történt

Százszázalékos egyetértés?

Keserű hangú kirohanással indul az 1997 augusztusi Taxisok Világa. Az akkori – még működő – érdekképviseletek teljes egyetértését kívánta volna meg a szakminisztérium különböző témákban. Az érdekképviseletek pedig – képviseleti sajátosságaikból adódóan – nem minden témában értettek egyet. Néhány kérdésben bizony markánsan eltérő álláspontot képviseltek. A rendeletalkotók részéről elvárt százszázalékos egyetértés még soha, egyetlen szakma érdekképviseleténél nem valósult meg, a taxisok esetében sem lesz más a helyzet. Arra viszont „jó" volt ez az elvárás, hogy az érdekképviseleteket megosszák, egymással szembefordítsák, véleményüket mellőzzék.

Mára megoldódott ez a kérdés. Na nem az elvárások változtak, hanem a taxis érdekképviseletek helyzete változott. Mégpedig úgy, hogy taglétszámuk évek óta oly mértékben csökken, hogy a hatalom már nem is tekinti tárgyalópartnernek egyik képviseletet sem.

Taxidroszt filozófiák...

A Magyar Taxis Szövetség vitaanyagként tette közzé taxidroszt filozófiáját. Az anyag a visszatekintéssel indult, majd a drosztok kijelölőjén, létrehozóján, működtetőjén keresztül a taxiállomások komplett kezeléséhez is adott ötleteket. Némi idézet a cikkből: *„A Magyar Taxis Szövetség – és jogelődje a Taxis Kamara – a taxizás terén meglévő anomáliákat mindig is egy ún. Taxis Csomag keretében látta megoldhatónak. Ez a csomag három alappilléren nyugszik, ezek: a TARIFA a DROSZT és a LÉTSZÁM (és természetesen az ehhez kapcsolódó ellenőrzés). E három elem bármelyikének kiemelése az egyensúly felbomlását eredményezheti, ha az nem átgondoltan, a hátrányokat és esetleges újabb problémák felmerülését kiküszöbölve történik. Könnyen belátható, hogy például a tarifa egyedüli szabályozása – főleg, ha alacsony szinten történik – újra a taxiórák tömeges manipulálását eredményezné, a létszám befagyasztása nem oldaná meg a tarifa- és drosztkérdést, a taxidrosztok rendezése pedig sem a létszám, sem a tarifa visszásságain nem segítene."*

Máig is érvényes szavak. A drosztrendszer enyhén szólva nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, a maximált tarifa néhány városban történt bevezetése nem oldotta meg generálisan a tarifakérdést, a létszám ugyan nem nőtt, de korlátai nincsenek, az ellenőrzésről pedig inkább ne beszéljünk...

Megnyílt az első bioetanol-kút Magyarországon

Mérföldkövéhez érkezett a bioüzemanyag-értékesítés Magyarországon. Július 9-én dr. Fodor Gábor, környezetvédelmi és vízügyi miniszter ünnepélyes keretek között megnyitotta az első bioetanolt kínáló töltőállomást Bábolnán. Ezzel a lépéssel hazánkban is elérhetővé válik a környezetbarát üzemanyag, ami újabb lökést adhat a nemzetgazdasági szinten is jelentős potenciált magában hordozó iparágnak, és hozzájárul a környezettudatosság további erősödéséhez.

A Bábolnán nyíló kútnak köszönhetően 2007 júliusától már Magyarországon is kapható az E85-ös számozású üzemanyag. Az etanolt mint üzemanyagot mezőgazdasági terményekből, például kukoricából, és cukornádból gyártják nagyüzemi mennyiségben. A benzinnel ellentétben a tiszta etanol üzemanyag használata nem emeli a légkörben található szén-dioxid (CO_2) – a globális felmelegedéshez hozzájáruló, „üvegházhatást" előidéző gáz – általános szintjét. A bioetanol üzemanyagot jelenleg 85% bioetanol és 15% benzin keverékeként állítják elő, és Svédországban – akárcsak mától hazánkban is - E85 üzemanyag néven árusítják.

A Saab mindig is élen járt a környezetvédelem és a fenntartható fejlődés területén. E törekvés részeként fejlesztették ki a benzin és etanol keverékkel hajtott Biopower modellt, amely a svéd piacon megjelenése óta óriási sikerrel fogy. A Polar Mobil Kft. Magyarországon 2006 óta forgalmazza a forradalminak számító modelleket.

Hoffer Gyula, az első hazai bioetanol-kút beruházó cégének ügyvezetője elmondta: „Kitűnő földrajzi elhelyezkedése, és infrastrukturális megközelíthetősége mellett azért választottam Bábolnát az első bioetanol-kút megnyitásának helyszínéül, hogy ezzel is segítsem az elmúlt időszak nehézségeit sikerrel leküzdő település további fejlődését. A bábolnai bio-üzemanyagkút megnyitásával egy időben Győrben is megkezdjük a bioetanol forgalmazását."

Az ünnepélyes kútátadás

Az első kút megnyitása és a további terjeszkedés valószínűleg nagyban hozzájárul majd az alternatív üzemű autók magyarországi elterjedéséhez. Mindezt elősegítheti a kormányzat pozitív hozzáállása, illetve különféle kedvezmények biztosítása – más nyugat-európai országokhoz hasonlóan – például a regisztrációs adó vonatkozásában. Egy, az energiahordozók adóvonzataival kapcsolatos EU-direktíva lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy csökkentsék az adókat, vagy adómentességért pályázzanak, amivel a tiszta vagy alacsony károsanyag-tartalmú keverék bio-üzemanyagok használatát kívánják ösztönözni.

A folyamat Svédországban már megkezdődött: amellett, hogy nyernek a benzinnél 25%-kal olcsóbb E85 üzemanyag használatával, a Saab 9-5 BioPower-tulajdonosok nem fizetnek városi úthasználati és parkolási díjakat, továbbá 20 százalékos használati adókedvezményben részesülnek, ha bio-üzemanyagot égető céges autót vezetnek.

Az Európai Unió elkötelezte magát az üvegházhatást erősítő gázok kibocsátásának csökkentése mellett, aminek keretében az országúti szállításban is ösztönzik a bio-üzemanyagok széles körű használatát.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2.160 Ft, az egyéves 4.320 Ft,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

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

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

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!

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

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

Autórugó javítás, készítés
lengéscsillapítók javítása, forgalmazása
Vörös Attila
autórugó javító
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
3 Diamonds Kft.

Skoda alkatrészeket az importőrtől!
Taxis kollégáknak speciális árak!
24 órás kiszállítás az ország területén!
Ehavi akció: 10W40 GM motorolaj 5L 3250 Ft
Többi termékünkről a
www.skodacarparts.hu-n
Nagykereskedelmi kód: EXTRA 2007
Tel.: 1/306-4313 Mobil: 70/209-7896

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!
Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
Nyugdíjprogram
Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
Kollégád: Manhertz István

Ez az Ön
hirdetésének a helye

PDA-k, PNA-k,
GPS vevők
www.pdapark.hu
Tel: 70/621-6498

Üdülés Hévízen
a Majerik
Gyógyszállóban

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

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

Mercedes Alkatrész
Az Ön igényeinek megfelelő ár és minőségi kategóriában
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek raktárbázisa
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd
2,3 és 4 ágyas szobák kiadók
2500 Ft/fő/éj áron
Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

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

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!

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*	4.000.-
Iparûzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	1.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.500.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
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	137.-
Önírós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest (házszámos) és környéke (44 település) atlasz	2.950.-
Budapest (házszámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékû – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis Angol nyelvkönyv	2.300.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
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 vagy kedvezményesek. Az árak az áfa összegét tartalmazzák.*

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Idõszak	98	95	gázolaj	LPG autógáz
Január	**266.00**	**259.00**	**260.00**	
Február	**269.00**	**259.00**	**265.00**	
Március	**259.00**	**248.00**	**243.00**	
Április	**269.00**	**259.00**	**250.00**	
Május	**279.00**	**267.00**	**252.00**	
Június	**283.00**	**276.00**	**256.00**	
Július		**287.00**	**260.00**	**162.00**
Augusztus		**289.00**	**264.00**	**165.00**

2007 második félévtõl az adóhivatal nem jelzi a 98-as oktánszámú benzin elszámolási árát, mivel ennek az üzemanyagfajtának a forgalmazása megszûnt. Új elemként ugyanakkor megjelent az autógáz elszámolási ára.

Az APEH 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.

Forrás: www.apeh.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Idõszak	Százalék
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24.	7,75%
2006.10.25 – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26-tól	7,75%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbevallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelõ pótlékot kell fizetni. Határdõn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fizetendő legkisebb járulékok 2007. AUGUSZTUS hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelõzõ havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a **9825 Ft**	Járulékalap 29,5%-a **19 323 Ft**	Járulékalap 21,5%-a **14 083 Ft** (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendõ min. 8%, azaz 5240 Ft)	Tételes összeg **1950 Ft**	Járulékalap 4%-a **2620 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:	A járulékalap 8%-a 5240 Ft	A járulékalap 21%-a 13 755 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelõzõ havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a **19 650 Ft**	Járulékalap 29,5%-a **38 645 Ft**	Járulékalap 21,5%-a **28 165 Ft** **(Az APEHs magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendõ min. 8%, azaz 10 480 Ft)**	Tételes összeg **1950 Ft**	A minimálbér 4%-a **2620 Ft** **A vállalkozói járulékra nem vonatkozik a minimum-járulékalap!**
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:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

Az állatorvos megkéri az asszisztensét, hogy adjon be hashajtót a Rárónak. Elmagyarázza, mi a teendõ:

– Dugjon be egy csövet a ló szájába, tegye be a tablettát a csõbe, és fújjon bele jó erõsen, így a gyógyszer a ló nyelõcsövébe kerül.

Fél óra múlva kérdi az asszisztenst:
– Na, hat már a hashajtó?
– Igen, de sajnos a ló fújt elõször.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 8,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A nyugdíj melletti vállalkozók járulékfizetése 2007. április hónaptól változott. Az Egészségügyi Szolgáltatási Járulék mértéke 16%-ról 9%-ra csökkent. Ezzel egyidejûleg a nyugdíj melletti vállalkozók részére is bevezetésre került a 8,5%-os nyugdíjjárulék fizetési kötelezettsége.

Fontos változás továbbá, hogy a kiegészítõ tevékenységû, vagyis nyugdíj melletti vállalkozók járulékukat negyedévente kötelesek fizetni. A nyugdíjjárulékot elõször július 12-ig (a második negyedévre vonatkoztatva), utána pedig mindig a negyedévet követõ hó 12-ig kell megfizetni.

„A kiegészítõ tevékenységet folytatóknak az egészségügyi szolgáltatási járulékot és a nyugdíjjárulékot negyedévente, a negyedévet követõ hónap 12. napjáig kell megfizetni. A befizetés az alábbi számlaszámokra történik:

- *10032000-06056229 – APEH Egészségbiztosítási Alapot megilletõ bevételek beszedési számla,*
- *10032000-06056236 – APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek beszedési számla."*

Forrás: http://www.apeh.hu/adoinfo

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követõ hónap 12-e. Augusztusra tehát 2007. szeptember 12., szerda.

– Egyszer olyan éhes voltam – meséli egy felfedezõ a barátjának –, hogy megettem a papagájomat.
– Milyen íze volt?
– Mint a pulykáé, a vadlibáé vagy a bíbicé. Az a papagáj bármit tudott utánozni.

Kisdolgok

Vannak a taxizásban nagy és kis dolgok. Én most csak a kisdolgokról írnék le néhány gondolatot, mert bizony ezekre is oda kell figyelni! Ennek megoldása mindannyiunkat érint, társaságbeli kollégát éppúgy, mint a „mezítlábasokat".

Minden taxisnak el kell végezni kisdolgát mindennap, többször is. Lehet, hogy erről nem illik beszélni, leírni meg pláne nem szabadna, csak hát kell. Akár naponta többször is. Viszont nem mindegy, hogyan, miképpen oldjuk meg gondunkat. A fővárosban szinte alig van nyilvános WC. Ez pedig nem csak a taxisokat érinti, hanem a külföldieket éppugy zavarja, mint a hazai turistákat, akik várost nézni jönnek, aztán, ha szükségük támad, azzal csak komoly nehézségek árán tudnak megküzdeni. A strandon az emberek egy része sajnos még ma is a medence vízét szennyezi, pedig ott mindenhol van ingyenes WC. De legalább ezt nem a trambulinról teszik! Úgy gondolom, valami hasonló minden taxistól elvárható lenne. Tudom, hogy minden perc, minden másodperc számít ebben a foglalkozásban. A taxis igyekszik takarékoskodni az idővel, de azért ez nem mehet a megítélésünk rovására. Vagy tíz évvel ezelőtt pattant ki az a botrány, amikor a kolléga úgy végezte el a kisdolgát, hogy kinyitotta a bal első ajtót, majd csak kicsit „kicsúszott" az ülésből. Majd bal kezét használva könnyített magán, miközben a jobb kezével folyamatosan szorongatta kézibeszélőt, hátha közben címet kap... Ezt sokan nézték végig, amiből ügy lett. Sajnos azóta is folyamatosan jönnek a hírek. Ezek szerint hol egy belvárosi tér közepén, hol az út szélén végzi dolgát a kolléga. Volt, aki telefonos megrendelésre érkezve, a leendő utas autójának kerekét „tisztelte" meg, mint valami kiskutya. Természetesen ezért a „kollégát" kipenderítették az adott taxitársaságtól, most egy másik csapatot boldogít...

Erre a problémára nincs központi megoldás. A helyes utat nekünk kell megtalálni. Vannak bevásárlóközpontok, orvosi rendelők, presszók, kocsmák, éttermek. Mindenhol van WC. Az nem lehet a jó megoldás, hogy a taxis fényes nappal megáll valahol a város közepén, és a járda mellett könnyit magán!

Ferenczy P. Károly

A nagyságos asszony kérdezgeti az új szobalányt:
– Jók az ajánlólevelei?
– Igen, asszonyom, mindenütt meg voltak elégedve velem.
– Főzni tud?
– Tudok.
– Szereti a gyerekeket?
– Szeretem, de azért jobb lenne, ha az úr majd vigyázna.

* * *

A férj a halálos ágyán:
– Drágám, be kell valljak valamit!
– Mit, drágám?
– Megcsaltalak.
– Tudom, drágám, azért mérgeztelek meg.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Akárcsak egy magyar népmesében: az igen szegény és bizony már idős jobbágyszülék kilenc lánygyermeke után 1817-ben megszületik a legkisebb, a fiúgyerek, a Jankó.

Nagy is lenne az öröm a nagyszalontai szalmatetős kicsinyke viskóban, de hát addigra **Arany János** (merthogy róla emlékezünk most) szülei már eltemették nyolc lányukat, a legidősebbik meg éppen nemrégiben férjhöz ment.

Amit ez a korán érett, értelmes és érzékeny lelkületű Jankó gyerek maga körül lát, az bizony a „nagy magyar valóság", szépítgetés, idealizálás nélkül. Az a társadalmi réteg, amelybe beleszületik, akkoriban még szinte természetesnek vette saját jogfosztottságát, kiszolgáltatottságát, az úri önkényt, a napkeltétül napnyugtáig robotolást. Azt látja, abban nő fel, hogy közülük mindenik mukk és pissz nélkül végzi dolgát, lekapott süveggel, lehajtott fejjel áll rapporton a földesúr, a szolgabíró – egyszóval mindenfajta és mindenrendű „uraság" előtt.

A szülék gondoskodása, no meg saját szorgalma révén tanult ember lesz, de soha nem válik „urasággá". Élete végéig megőrizte ősei alaptulajdonságait: a szorgalmat, a kétkezi munka megbecsülését, a családi tűzhely melegének szeretetét, az egyszerűséget és a takarékosságot (még tehetős öregkorában is megfontolta, mire ad ki krajcárt, garast) – de a „felsőbbségek" előli kitérést, a konfliktus kerülését is. Ő nem lázadó alkat, mint majd cimborája, testvéries barátja, Petőfi.

Megfejthetetlen csuda, hogy a két ennyire ellentétes személyiség hogyan köthetett egy életre szóló, igen mély barátságot egymással. Hat év a korkülönbség közöttük, János az idősebb, mégis úgy esett, hogy – Arany bevallása szerint – ő tanult a költői mesterségben a fiatalabbtól.

Arany díjnyertes nagyeposza, a *Toldi* hozta össze őket, s láss csudát, a költőknél vagy bármily rendű művészeknél igen gyakran jelentkező féltékenység, rivalizálás náluk szóba sem jöhetett.

Sándor végigvándorolta az országot, János jóformán ki se tette a lábát Szalontából, ha mégis megtette, hamarost vissza is szökött. Az egyik csupa lángolás-lobogás, forradalmat szít, szabadságharcra buzdít, majd maga is ott veszik, sírját ma sem lelik. A másik csöndes, magába forduló, a róla fönnmaradt rajzokon, később fotókon konya magyaros bajszú, szomorú tekintetű férfiú. Szép, viszonylag hosszú és sikerekben bővelkedő életet élt, még alkotói ereje teljében érte a vég, a temetésén majd ezrek kísérik utolsó útjára – neki van síremléke, a Nemzeti sírkert (Kerepesi temető) 14. sz. parcellájában vele együtt nyugszik felesége, fia, leánya.

Az asszonyaikban is ott ám a különbség. Petőfiné Szendrey Júlia – hát hogy is mondjam udvariasan: korának „kékharisnyája" volt, mindenben követte a divatot, az általa vélt „korszellemet": rövidre vágta a haját, nadrágot hordott, állítólag még szivarozott is – no persze mindezt csak rövid ideig, és maga is megpróbálkozott a versírással. Mert ugye forradalmárhoz forradalmár hitves illik, költőhöz meg költői hitves – vélte.

Ercsey Júlianna meg, ez a csöndes, szerény, egyszerű asszony azt tartotta élete céljának, hogy János számára, a költői munkássága számára biztos családi hátteret, derűs nyugalmat, otthonosságot teremtsen. (Pedig nekik is kijutott a bajból. Júliska asszonylányuk már 20 éves korában meghalt, hátrahagyva az unokát, Piroskát.)

Ne vegyék szószaporításnak, de ide írunk még egy különbséget: Sándor fia, Zoltán bizony lumpolós, züllött alakká vált, apja hírnevével gyakran visszaélt, 22 éves korában elvitte egy súlyos betegség. János fiúgyermeke, László meg – szülei örömére – maga is íróvá, sőt tudós népmesegyűjtővé vált, majd ő rendezte először sajtó alá apja műveit. (Kár, hogy ma már kevesen ösmerik, pedig Hübele Balázs az ő „találmánya", regényének, a Délibábok hősének „hőse".)

*

Most pedig becsapjuk a nyájas Olvasót, mert költőnktől nem egy, úgynevezett nagy verset, vagy közismert balladát, hanem kivételesen több kicsi verset közlünk. Ne tessenek megijedni, ezek valóban rövidkék lesznek, de úgy érezzük, ott van bennük egyenesen és egyszerűen ez a szomorú tekintetű, lecsüngő bajszú magyar ember, a magyar költő:

CIVILIZÁCIÓ

Ezelőtt a háborúban
Nem követtek semmi elvet,
Az erősebb a gyengétől
Amit lehetett, elvett.

Most nem így van. A világot
Értekezlet igazgatja:
S az erősebb ha mi csínyt tesz
Összeül és – helybenhagyja.

Ejnye, no! Ha jobban belegondolok, ez a módszer azóta sem változott.

De nézzük csak, miket ír magárul és a Hazárul:

SZÜLŐHELYEM

Szülőhelyem, Szalonta,
Nem szült engem szalonba;
Azért vágyom naponta
Kunyhóba és vadonba.

Nem is érezte jól magát Pesten, a nagy tisztségben az Akadémián. Amint lehetett, menekült vissza „kunyhójába".

A HAZA SORSA

Küzdelem a létért,
De nem a *jóllétért;*
Nem hatalomért,
Csak nyugalomért.

Ez igazán „aranyos" – ugyanazt (létet, nyugalmat) kívánja magának, mint a hazának.

„A hazáról"

A hazáról egy merész szót
Én is ejték hajdanába'
Mikor annyi is nehéz volt:
Most közömbös lettem, s gyáva.

Most! ... mikor szabad sajtó van,
És üvölt a pajkos gyermek,
S vénasszony az utc'ajtóban
Nagy bátran fülébe ordít
A királynak, miniszternek.

Ajánlhatnám e sorokat a mai „pajkos gyermekeknek", de vélem, ők úgysem olvasnak Arany Jánost.

Ehhöz kívánkozik még ez:

A SZÁJASOKHOZ

Sokan szeretnék a hazát:
De gyülölik minden *fiát,*
Ha népszerű alkalmakon
Oly nagyot, mint ők, nem kiált.

Merthogy a lelkem költőm nem volt kiabálós természetű, no! Attul ő még szerethette a hazáját, népét. Csöndes, visszafogott természete tán még mélyebb érzelmeket rejtett, mint a „hazáért" hangoskodóké, a mellüket döngetőké.

A hatalmas életmű idővel hatalmas (és időnként „zajos") sikert hoz, kitüntetéseket, tiszteletbeli és valóságos elnökségeket. Ezekre meg így reagál, az egyszerű ember nyugodt bölcsességével:

Járnak hozzám méltóságok,
Kötik rám a méltóságot.
„Megbocsásson méltóságtok,
Nem érzek rá méltóságot."

Mert neki elég az, hogy ő az *Arany János.*

Ámbár az *Epilogus* c. hosszabb költeményében van egy strófa, ami elgondolkodtató. Hogy tán nem minden esetben jó „módszer" a visszahúzódás:

Ha egy úri lócsiszárral
Találkoztam s bevert sárral:
Nem pöröltem, –
Félreálltam, letöröltem.

Hát ez cimborájával, Sándorral meg nem történhetett volna! Az „Kard ki kard!" – nyomban fellép, oszt' minimum kupán vágja az időnként magánál tartott fokosával az illetőt.

Végül, hogy ne fárasszam tovább kendteket: gyerekkoromban fejből tudtam a *Zách Klára* című ménkű hosszú verset: Harangoznak délre, / udvari ebédre; / Akkor mene Felicián / A király elébe stb.

Ma már csak ennyit tudok belőle, no meg az utolsó strófát. Azt mostanság időnkint fennhangon mondogatom. Hogy mért éppen ezt, meg nem foghatom:

Rossz időket érünk,
Rossz csillagok járnak:
Isten ója nagy csapástól
Mi magyar hazánkat!

MORFONDÁRIÁK

Tessék! Habzik a Rába folyó. A kedves sógoroktól ez a hála, amiért a világútlevél bevezetésekor a jó sok dugipénzünket náluk költöttük el. Mehrwertsteuer, Gorenje hűtőszekrény, csokik, parfümök. Hol vannak azok a szép napok? Meg az a rengeteg szemét, amit az út mentén hagytunk. Bizony, bizony. Azt már elfelejtettük. Nekik meg jó üzlet volt. Na de most már egy táborban vagyunk. Lehet, hogy emiatt van minden. Nemcsak mi járunk oda, hanem ők is ide. Mit látnak? Szemetet mindenhol. Erdő alján, úton, útfélen. Kis patak csobogó vizét kimustrált hűtőszekrény, mosógép, újabban számítógép állja el. Ráadásul a magyarok utánfutós Ladákkal meg öreg kisteherautókkal gubizzák a számukra étéktelen holmikat, és hordják haza, amikor náluk lomtalanítás van. Azt is látják nálunk, hogy a szép tiszta portákról fényes nappal az utca túloldalára hordják a szemetet. Legalább akkora élmény ez nekik, mint nekünk volt először szembesülnünk az ottani tisztasággal. Csak azt nem tudom, hogy azelőtt hova tették a szemetjüket? A Rábán nem úsztatták le, az biztos. Abból nagy balhé lett volna. Ki vagy mi változott meg azóta? Hajlamos vagyok azt feltételezni, hogy talán nekünk kellene változnunk, vagy inkább változtatnunk. Megdöbbentőnek tartom, hogy a médiákban azt emelik ki a híradásokban, miszerint az ablakmosóból több ezer liter szeszt illegálisan előállító és forgalmazó lelkiismeretlen bűnözők legnagyobb vétke az adók nem befizetése. Hogy rengeteg fogyasztónak komoly egészségkárosodást is okozhattak, az nem érdekel senkit. Jó, elismerem, nem tartalmazott például antraxot az ital. Így aztán, ha gyorsan megfizetik az adót egy kis birsággal együtt, akkor talán nem is firtatják a hatóságok tovább ezt az ügyet. Azt sem igen értem, miért nem került elő, hogy ki a felelős a rengeteg szemét behozataláért? Aki meg lebukott, azt miért nem lehet felelősségre vonni? Megint csak oda lukadunk ki, hogy itt MINDENT LEHET. Meg nem lehet. Nem lehet például vasárnap délelőtt 10.15 és 12.00 óra között telefonon megtudakolni, hogy egy háztartásban előforduló baleset után hova mehet az ember, hogy ellássák. Nem volt ugyan nagyon súlyos az ügy. Egy nagylábujj szilánkos nyílt töréséről van csak szó. Már egész szépen gyógyul. Meg sokat okosodtam. Ha nem látom, nem hiszem el. A traumatológián a mentősök tolják a hordágyon az idős nénit (infúzió, csövek sokasága) az ablaknál, ugye rövid tájékoztatás, majd a nénitől kérdezgetik, hogy van-e nála 300 Ft. Szerencsére előkerült egy hozzátartozó, aki aztán lerendezte a vizitdíjat. Ezúton szeretném felhívni a figyelmét mindenkinek, hogy induláskor a szükséges váltópénzen felül 300 forintot mindenki egy kis zacskóban akasszon a nyakába, ha esetleg balesetet szenved, akkor ne ezen múljon az élete. Tényleg az a mondás érvényes napjainkban, hogy „Minél rosszabb, annál jobb" Az viszont csak rosszabb lenne, ha a magyar vezetés közben alkoholt fogyaszthatna. Akárcsak egy-két pohárral is. Szerintem akkora poharak jelennének meg hirtelen, hogy minimum két kézzel kellene az ember arcához emelni. Mit mondanának az ittas vezetők ellenőrzéskor? Most ugye, az járja,hogy „csak egy pohárkával..." Szerintem napjainkban az itthoni közlekedésben inkább rendet kellene tenni. Meg az oktatásban is. Hogy az oktató ne a buszmegállóban cserélje a tanítványait. Vagy ne a tilosban várakozzon. Nem tudom, itt már mindenki elfelejtette, hogy kell egy pár métert autó nélkül megtenni? Mondjuk a Kálvin téri helyzetről jobb nem beszélni. Egy darabig őrzik a rendet a rendőrök, majd elmennek. Na, innentől kezdve mindenki azt csinál, amit akar. A taxis meg róhatja a köröket. Kedves Lengyel Sanyi barátom! Ott Bécs városában beszélgettetek ti ezekről, vagy az ilyesmi jellegű problémáinkról? Vagy a Kht. képviseltette-e magát? Láttatok esetleg közülük valakit? Nem nagyon hiszem. Különben ha engem kérdez valaki, én csak támogatni tudom mindazt, amit lejegyeztél. Ha megvalósulna ez az egész címkiadási rendszer, az egy hatalmas fejlődés lenne a szervezett taxizásban. A jobb cégeknél már most is lehet az interneten rendelni például. Igaz, hogy a taxisoknak is komolyan be kellene szállniuk ebbe a buliba, de szerintem megérné. Véleményem szerint még az euró bevezetése előtt kellene megvalósítani ezt, mert így lenne a legolcsóbb. Nem lenne ez a taxisnak nagyobb megterhelés, mint annak idején a CB-ről át-

GPS
2 év garanciával
Térképszoftverrel is
Hihetetlen áron!
NAVIGÁCIÓ
City 146
06-70-38-38-146

Hamarosan Magyarországon is

PEUGEOT

A Peugeot egy évvel ezelőtt kezdte meg a 207 forgalmazását Franciaországban és a legfontosabb európai piacokon. A 207 a Peugeot negyedik ajánlata az európai kisautó kategóriában, amelyben a márka a 107, az 1007, a 206 és a 207 alkotta négyessel van jelen. Most ezt az ajánlatot a 207 SW, és vele a kisautóban megtestesülő szabadidő-szellemiség egészíti ki. A 207 SW-t július 12-én kezdték forgalmazni Franciaországban. A már bevezetett három- és ötajtós limuzinhoz, a 207 CC-hez és és a 207 RC-hez hasonlóan az új karosszériatípus is a 207 modellpaletta átfogó kínálatának kibontakozását szolgálja.

A 207 SW a 207 elismert „autós" erényein kívül számos pluszt kínál, ezzel kívánja teljesíteni a jövőbeni ügyfelek sajátos elvárásait:

– A „varázsütésre" alakítható hátsó résznek köszönhetően a jármű tere könnyedén alkalmazható a felhasználás körülményeihez.

A kényelem és a praktikum számos kézzelfogható jele közül néhány:

A hátsó üveg a csomagtér-ajtótól függetlenül nyitható

A háromrészes kalaptartó segítségével

többféleképpen hozzá lehet férni az utastér hátsó részének tartalmához.

A motorkínálatot háromféle benzines – és kétféle HDi dízel változat alkotja. Az előbbiek teljesítménye 75 lóerőtől (54 kW) 120 lóerőig terjed, az utóbbiaké 90 (66 kW), illetve 110 LE (80 kW).

KÜLDJ EGY RECEPTET!

Nyár van, nagyon meleg, ezért salátarecepteket ajánlunk.

Karfiol-zellersaláta

Hozzávalók: 1/2 kg karfiol
1 nagyobb zeller
3 evőkanál olaj
2 evőkanál ecet
só
bors
petrezselyemzöld
snidling

A karfiolt rózsáira szedjük, a meghámozott zellert kockákra vágjuk, s mindkettőt 10 percig főzzük gyengén sós vízben. Ha kihűlt, olajos, ecetes, sós salátalével leöntjük, petrezselyemzölddel, snidlinggel díszítjük. Fogyasztás előtt 30 percre hűtőbe tesszük.

Nyári saláta

Hozzávalók: 25 dkg zöldbab
1 kis karfiol
4 paradicsom
1 hagyma
4 kemény tojás
snidling
petrezselyemzöld
5 evőkanál olaj
2 evőkanál ecet
1 evőkanál mustár
só
bors

A zöldbabot megtisztítjuk, feldaraboljuk, és sós vízben 15 percig főzzük, majd hozzáadjuk a rózsáira szedett karfiolt, és további 15 percig főzzük együtt. Lehűtjük, és összekeverjük a karikára vágott hagymával, paradicsommal és finomra vágott snidlinggel. Az olajat kikeverjük a mustárral, hozzáadjuk az ecetet, sót, borsot, a salátára öntjük. Karikára vágott kemény tojással és finomra vágott petrezselyemzölddel díszítjük.

Két fontos alapanyag a salátákhoz.

Ecet, olaj

A legtöbb saláta elképzelhetetlen ezen alapanyagok nélkül. Az olaj és az ecet nemcsak ízében, de jótékony, egészséges hatással is kiválóan kiegészíti egymást.

Az ecetben lévő ecetsav fertőtleníti a gyomor-és bélrendszert és serkenti a gyomornedvek képződését. Hatására a szervezet könnyebben felveszi a káliumot, a vasat és a fehérjét. Az olaj is fontos szerepet játszik az egészséges táplálkozásban. Ellentétben az állati eredetű zsírokkal, mint a vaj vagy a zsír, az olaj koleszterinmentes és telítetlen zsírsavakat tartalmaz, amelyek egyensúlyban tartják a szervezet koleszterinszintjét és védenek a szív- és keringési betegségekkel szemben. A szervezet számára ezért is fontosak a zsírok, mert nélkülük a zsírban oldódó vitaminok, A, E, K, vitaminok nem tudnak felszívódni. Fontos, hogy az ételekhez megfelelő ecetet válasszuk. A borecetet tiszta borból erjesztik. A gyümölcsecet főleg almából készül. Az asztali ecetként ismert, szeszfőzéssel nyert ecet cukorrépából, gabonából és krumpliból készül. A vegyes ecetet negyedrész borecetből és háromnegyed rész szeszfőzésből nyert ecetből keverik össze. Németországban például ez a legnépszerűbb ecetfajta Az eceteszencia különböző töménységben kapható szintetikus termék, vízzel hígított ecetsav.

A sokoldalú olaj

Az olaj minőségét a préselés módja határozza meg. A hidegen sajtolt olajat nem hevítik fel, ezért nagyon finom az íze, de nem tartható el túl sokáig. Érzékeny volta miatt főleg hidegkonyhai termékekhez ajánlott. A finomított olajat közvetlenül a préselés után felmelegítik, hogy szép tiszta legyen és a nem kívánt illat- és ízanyagok eltávozzanak belőle. Az ilyen olaj hosszan eltartható és sütéshez főzéshez egyaránt használható.

-Q-

állni az URH-ra. Esetleg körül kellene nézni, hogy melyik EU-s pályázatba lehetne beszorítani. Vissza nem térítendő támogatás stb. Szeretném azért felhívni a figyelmeteket, hogy a taxisok között lesznek egy jó páran akik kézzel-lábbal, rémtörténetek kiagyalásával, mindent el fognak követni, hogy minél később valósuljon meg egy ilyen projekt. Gondolok az olyan kollégákra mint akivel Berkó úr is utazott. Azért én az ő helyében azt a részt kihagytam volna, hogy mennyiről kért számlát. Hátha az „ellenség" is olvassa e lapot. Bizony-bizony oda kell figyelni manapság, hogy mit mond az ember. Avagy mit ír le. Habár ki tudja? A nagyarcú focista is csak mondta a tévében a magáét, aztán másnapig gondolkodhatott. Lassan kapcsolt. Aztán meg elég nehezen döntött. Vajon milyen szaktanácsokat adhatott? Nem is csodálom, hogy itt tart a foci. Azért ennél már a taxizás is látványosabban fejlődött. Az éghajlat meg változik. Egyre melegebb lesz. Sajnos találgatni sem merem, hogy a Magyar Nagydíj idején milyen idő lesz. Ez a nyári szünet miatt van így Azért drukkolok, hogy baleset ne legyen. Meg egy jó versenyt is lássunk. Reméljük a legjobbakat.

Végezetül – ha még belefér – hadd köszöntsem az Istvánokat, meg akiknek mostanában volt vagy lesz a névnapjuk.

Tisztelettel:

Kapitány

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

Hatalmas siker; bronzérmes a PEPITATAXI

Hercules SE – PEPITATAXI 0-0 (Büntetőkkel: 3-4)

Böczi mindent eldöntő büntetőrúgása

III. Sújtás utca, 60 néző
Játékvezetők: Nagy József (Gólecz Gábor, Kovács Kálmán)
Jók: Szabó, Oláh, illetve Tóth, Murvai (a mezőny legjobbja)
Hercules: Sopronyi – Furulyás, Fizú Á., Horváth, Szabó – Tóth, Nagy – Oláh, Bárdi, Fizu I., Krazl
Csere: Fehér
PEPITATAXI: Faludi – Tóth, Murvai, Pálinkás, Nagy – Pikál, Vágvölgyi – Balog, Tusai, Salamon, Glück. Cserék: Bak, Lukács, Böczi, Rózsa.

A labdarúgó öregfiúk kupában – 82 induló közül – a III. helyért folytatott küzdelemben gól nélküli döntetlent harcolt ki a FŐTAXI „fiókcsapata", a Pepitataxi. Már az eddigi út is csodálatos ívet jelentett! A csapat a küzdelemsorozatban mindössze egyetlenegyszer szenvedett vereséget, éppen a későbbi kupagyőztestől, a Gázművek csapatától!

Géró Róbert, a BLSZ elnökségi tagja adja át az érmeket

A PEPITATAXI csapata

Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től

Mercedes-Benz C 220 CDI

2004. 05. 21.
108 698 km
ezüst metál/antracit szövet
metálfény, paraméterszabályzás, osztottan dönthető hátsó üléstámla, telefonelőkészítés, fém kartervédő lemez, riasztóberendezés, komfort klímaautomatika, BiXenon fényszórók, Audio 10 RDS rádió CD-lejátszóval, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitel

Ár: 5 290 000 Ft

Mercedes-Benz Vaneo 170 CDI

2002. 05. 29.
33 000 km
bernestein vörös metál/Saturn antracit szövet
metálfény, lökhárítók, díszcsíkok, küszöbök a jármű színére fényezve, mechanikusan állítható kormányoszlop, EDW II belsőtér védelemmel és emelésérzékelővel, klímaberendezés, első jobboldali ülés állítható magasságú/lehajtható, Family kivitel, mechanikusan kihajtható jobb és bal oldali ablak, elektromosan kihajt. jobb és bal oldali hátsó oldalablak

Ár: 3 250 000 Ft

Mercedes-Benz C 200 CDI

2004. 05. 19.
121 772 km
tanzanitkék metál/royalkék szövet
paraméterszabályzás, bőrkormány/váltó, telefonelőkészítés, 5 fokozatú automata nyomatékváltó tempomattal, fém kartervédő lemez, Radio Audio 20-CD lejátszóval, riasztóberendezés, Isofix gyerekülés-rögzítő pontok, belsőtérvédelem, Carlsson motortuning

Ár: 4 750 000 Ft

Mercedes-Benz E 220 CDI

2005. 10. 04.
48 943 km
cubanitezüst metál/St-Tropez Antracit szövet
metálfény, paraméterszabályzás, PTS, telefon előkészítés, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, riasztó, CD cserélő a középső konzolban, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitel

Ár: 8 490 000 Ft

Mercedes-Benz B 170

2005. 10. 10.
37 667 km
kometszürke metál/fekete Utrecht szövet
metálfény, 5 küllős könnyűfém keréktárcsák, pótszőnyeg, automatikus gyerekülés-felismerő rendszer, hátsó ülések integrált gyerekülésekkel, bőrkormány és bőr váltókar, telefonelőkészítés, kormányoszlop axiálisan mechanikusan állítható, Radio Audio 20 CD lejátszóval, elektromos ablakemelő funkcióbővítés, MYRTE fakiv. dohányszürke alumínium díszítőelemekkel, ülésfűtés az első üléseken, külső króm csomag

Ár: 5 490 000 Ft

Mercedes-Benz E 200 CDI

2006. 12. 01.
7 911 km
Fekete/fekete szövet
tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomatékváltó tempomattal, taxicsomag – vészriasztó nélkül, dízel részecskeszűrő, ISOFIX gyerekülés-rögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, taxi kommunikációs eszköz kihangosító előkészítés, taxi kommunikációs eszköz előkészítés

Ár: 9 690 000 Ft

- Kevés kilométerrel.
- Kedvező lízinglehetőségek.
- Átvizsgált járművek.
- Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!

Mercedes-Benz

Pappas Auto Magyarország Kft., 1117 Budapest, Hunyadi J. út 6. • Tel.: 463 7400, fax: 463 7431

A mérkőzésen mindkét csapat megszerezhette volna a győzelmet, mindkét csatársor előtt több, nagy gólhelyzet volt. Végül a rendes játékidőben érintetlenek maradtak a hálók.

Ezt követően viszont a büntetőrúgások során 4–3 arányban a PEPITATAXI diadalmaskodott! Gratulálunk!

Juhász Péter

A játékvezetők és a csapatkapitányok

Bozsik László, a meggyógyult mesteredző

VIII. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ-KUPA (BAJA)

Idõpont: 2007. szeptember 1-2.
Helyszín: Petõfi-sziget – Baja

A hét Bács megyei taxis kupát megért rendezvénysorozat tavalyi győztesének székhelyén, a „halászlé fővárosában”, Baján rendezzük meg a taxisok és barátaik országos labdarúgó-kupáját, a ***Nagy István Emléktornát.***

Miután még mindig nem élvezzük az ellenzék és a kormány támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk, melynek öszszege csapatonként:

15 000 Ft.

Ezen összeget az alábbi címre kérjük elküldeni 2007. augusztus 22-ig:

Nagy Attila 6500 Baja, Határ u. 60.

Az összeg tartalmazza a játékvezetõk, a pálya, a kupák költségét, és mindenki részére este egy igazi „hallé bajai módra” vacsorát.

Szálláslehetõség a szigeten lévõ motelekben van kb. 2500 Ft/fõ áron.

A sportpálya a fõtértõl gyalog is csak 5 percre van. A rendezvény fõ bázisa a Petõfi-szigeti sportcentrum. A többi szállás is csak 50–100 méterre van. Szeretnék a rendezõk, hogy az elõzõkhöz hasonló módon családias, baráti és sportszerû szórakoztató hétvégében lenne része minden taxisnak és barátaiknak. Errõl elsõsorban a taxisok és a rendezõk gondoskodnak. Ez a két nap ismét emlékezetes nyár végi fieszta lesz. Az est folyamán a tervek szerint retro diszkóval zárjuk a napot. Tehát ezúton is: szeretettel meghívunk minden taxiszolgáltatót és családját Pécstõl Gyõrig, Békéscsabától Szombathelyig a VIII. Taxis Kupára. A kupán részt vehetnek taxis vállalkozók, bt.-k, kft.-k, szövetkezetek, droidok, diszpécserek, vezetõk, utasok, barátaitok.

BÁTESZ

Bõvebb információ:

Nagy Attila	*06/70-317-5711,*
vagy	*06/30-92-81-182*
Lossó Géza	*06/20-99-28-018*

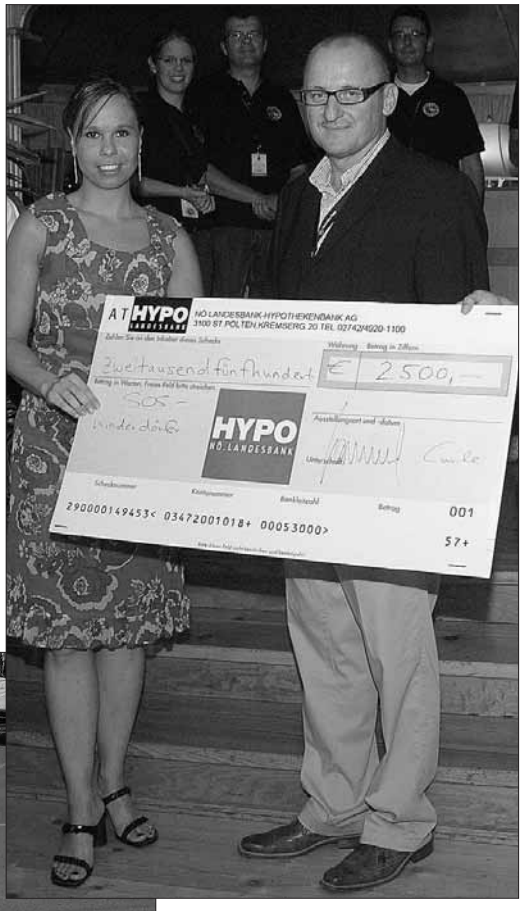
A fõnök benyit az egyik irodába:
– Kovács úr! Már megint el van maradva a munkával?
– Miért?
– 3 hete küldtem egy e-mailt, hogy ki van rúgva!

* * *

– A következõ szöveget szeretném feladni: „Kétéves sziámi macskám elveszett. A megtalálónak 100 000 forintot fizetek.“
– De uram, nem túlzás ez?
– Nem, kedves barátom. Ez a macska volt a feleségem kedvence. Különben is, teljesen lakatlan vidéken ástam el...

Segítség az SOS-Gyermekfalvaknak

Budapesten ért célba a Duna-menti oldtimer túra



2007. július 14-én lélegzetelállító veteránautók szállták meg a budapesti Roosevelt teret: itt ért célba a Donau Masters márkafüggetlen nemzetközi veteránautós túra 80 oldtimerből álló mezőnye. A versenyen az 1976. december 31. előtt gyártott járművek vehettek részt. A Donau Masters-en klasszikus német (Mercedes-Benz, BMW, Porsche), angol (Austin Healey, Triumph, Rolls Royce, Jaguar) és olasz autók (Alfa Romeo, Ferrari, Fiat) is rajthoz álltak. A legidősebb autó egy 1929-ben gyártott Bentley 4,5 L Le Mans volt. A Donau Masters résztvevői a Duna-menti országok SOS-Gyermekfalvait összesen 10 000 euróval támogatták. A kecskeméti SOS-Gyermekfalu lakói közül hat szerencsés gyerek részt vehetett a Hungaroringen szervezett átlagtartó versenyen.

A Mercedes-Benz ulmi képviselete hagyományteremtő szándékkal 2006-ban indította útjára a Donau Masters márkafüggetlen nemzetközi veteránautós túrát. A rendezvény célja, hogy négy Duna-menti ország – Németország, Ausztria, Szlovákia és Magyarország – gazdasági és kulturális kapcsolatait ápolja. A látványos túra nemes gesztussal is párosul, hiszen a Donau Masters résztvevői idén is összesen 10 000 euróval támogatták a négy ország SOS Gyermekfalvait. A magyarországi SOS-Gyermekfalu részére az esti gálavacsorán adták át a 2500 eurót szimbolizáló csekket.

Ismét kevesebb autót értékesítettek

Arról évek óta hallani, hogy a magyarországi újautó-eladásokról készült statisztikák egyre kedvezőtlenebb tendenciákat mutatnak. Ennek okai a gazdaságban keresendők, hiszen a vállalkozások jelentős része egyszerűen megszűnt vagy tönkrement az utóbbi időszakban. Ráadásul a kispénzű autóvásárlók száma – akik az elmúlt 15 évben egyre több autót vásároltak – lassan drámai módon csökken. Így az autóimportőrök egy részének, melyek a korábbi években, nagyobb darabszámban értékesítettek alsó, vagy alsó-középkategóriás autókat, most eladásaik jelentős csökkenésével kell szembenézni. A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete által közzétett adatok szerint érdekes folyamatok rajzolódnak ki a hazai újautó-értékesítésben. Zárójelben a tavalyi és az idei első féléves eredmények összehasonlításának eredménye, százalékban. Tehát: a 2006. I. félévi adatokhoz képest (100%) visszaesett többek között a legnagyobb darabszámban értékesítő Suzuki (82,5%), az Opel (91,4%), a Citroen (88,8%), a Renault (67,8%), a Chevrolet (72,2%), sőt a Dacia is (35,6%). Igaz ez a Ford-ra (92,5%), a Mazda-ra (87%), a Peugeot-ra (92,6%), a Volkswagenre (86,7%) és a Skodára (84,8%) is. Az adathalmaz nem teljes, abból csak a taxizásban is népszerű típusokat emeltük ki. Érdekes – vagy inkább jellemző(?) – hogy a drágább luxusautók piaca viszont bővült Magyarországon. Megintcsak a példa kedvéért: a Mercedes (109,3%), a Maserati (133,3%), az Alfa Romeo (162,2%), az Audi (114,1%), a Chrysler (126,1%), a Porsche (125,6%), a SsangYong (136,1%) és a Volvo (121%) emelni tudta eladásait. Ez a szintén nem teljes adatsor azt mutatja, hogy azoknak, akik már ezekkel a márkákkal autóznak, nem jelentenek gondot a jelenlegi hazai reformok.

Nyilván sem magánéletükben, sem a vállalkozásukban nem voltak érezhetők a megszorítások. Viszont az összességében 12 ezerrel kevesebb eladott autó jelzi, valami megváltozott. Ma az átlagember legsürgősebben megoldandó feladatai közé egyre kevésbé sorolható az új, esetleg olcsóbb autó vásárlása.

Még mindig a dízelmotorokról

A mai korszerű dízelmotorok kipufogógáz-utókezelését katalizátorok és koromszűrők végzik. Bár az utóbbival felszerelt gépkocsik vezetése alapjában véve nem különbözik a többiétől, néhány üzemeltetési körülményre érdemes mégis figyelmet fordítani. Ezzel ugyanis nem kívánt költségtől kímélhetjük meg cégünket és magunkat.

A részecskeszűrők a legtöbb személygépkocsin szakaszos működésű eszközök. Szűrőbetétjük korombefogadó képessége ugyanis véges, ezért időnként eltömődnek. Ez nem kívánt állapot. Az eltömődött szűrőben ugyanis a motor működését veszélyeztető ellennyomás, torlódást okozó meghibásodás fellépheet. Ezt elhárítandó, a motorirányító egység az eltömődött betétet - a felgyülemlett korom elégetésével – tisztítja. Úgy, hogy utó-befecskendezéssel és a kipufogó-csatornába végzett gázolaj befecskendezésével elégeti a szűrőben felgyülemlett részecskéket. A koromtartalom kiégetése hőfejlődéssel jár, ami regenerálja a szűrőbetétet. A szűrőregenerálás automatikusan megy végbe, és nem jár sebességcsökkenéssel. Bekövetkezéséről a vezető a hőfejlődésből, és (ha a járművön van ilyen műszer) a pillanatnyi fogyasztás megnövekedéséből szerezhet tudomást. A regenerálás néhány percig tart, ez idő alatt a jármű pillanatnyi fogyasztása a kétszeresére is megemelkedhet. Ettől ne essünk pánikba, koromszűrős gépkocsikon az ezzel járó fogyasztásnövekedés éves átlagban ki sem mutatható, mert 1-2%-os (a mérési hibánál kisebb) többletfogyasztást jelent csupán.

Részecskeszűrő utólag is beépíthető. A környezetvédelmi tudatosság és a megélhetés hazai feltételei azonban enyhén szólva nem sarkallják a részecskeszűrő utólagos beépítésére a jármű-üzemeltetőket. Pedig ha megtennék, megtudhatnák, hogy a részecskeszűrő beépítése némi áldozattal is jár. Egyebek között lassúbbá válik a gázelvétel; 2000/min-nál kisebb fordulatszám-tartományban érezhetően csökken a motor nyomatéka és csúcsteljesítménye, és mérsékelten nő a motor fogyasztása.

Mindezek ellenére a részecskeszűrő fontos szerepet tölt be a dízelmotorok levegőtisztasági védelmében. A használatával ugyanis 90%-kal csökkenthető a dízelmotoros gépkocsik koromkibocsátása.

Ez Németországban épp egy negyedévvel hosszabbítja meg a népesség várható átlagéletkorát.

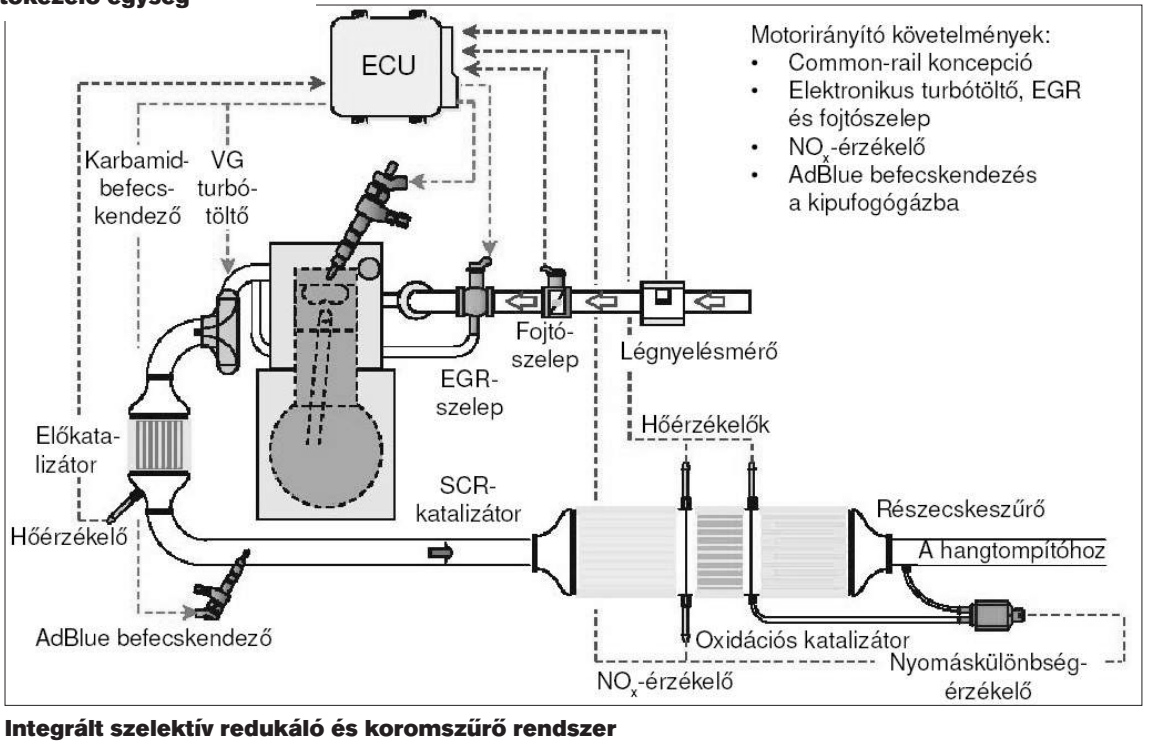
És nálunk? Nálunk nem. Nálunk a részecskeszűrő nélküli dízelmotoros gépkocsik ötször több részecske- és nyolcszor több NO_X-emissziót bocsátanak ki benzines társaiknál, amit az átlagéletkor ezzel arányos rövidülése kísér.

A 2009 szeptemberétől hatályos Euro 5 ennek 4/5-ével, a 2014-től bevezetésre kerülő Euro 6 pedig, további 2/3-dal, a benzinmotorúakéval megegyező szintre csökkenti a dízelmotoros gépkocsik részecskehatárértékeit.

A részecskeszűrő nélküli dízelmotoros gépkocsik 500-szor több részecskét bocsátanak ki, a kipufogógáz-utókezelés előtti motorokénál. Így az a taxistársunk, amelyik a regenerálás „pajszer-áttolásos, magyar módszerét" választja, éppen az 500-szorosával szennyezi városlakóink és önmaga levegőjét. A mai részecskeszűrős dízelmotorok részecske-kibocsátása ugyanis már öszszemérhető a közvetlen befecskendezésű benzinmotorokéval.

A részecskeszűrők alkalmazásspecifikus eszközök. Megbízható használatuk ugyanis a járműmotorhoz való előzetes illesztést, optimalizálást és a kívánt működést elismerő, hatósági jóváhagyást igényel. Ez azonban – tisztelet a kivételnek – nem minden gyártónak sikerül. Így járműveik üzemi hőmérséklete a torlódások által akadályozott forgalmú városi közlekedésben el sem érik, a részecskeszűrő regenerálás üzemállapotát.

Korszerű, turbótöltőt, katalizátort és koromszűrőt magában foglaló kipufogógáz-utókezelő egység



Integrált szelektív redukáló és koromszűrő rendszer

Mire ügyeljünk részecskeszűrő járművünkön?

A taxiüzem fokozott forgalomakadályozással járó városi közlekedést jelent, amit koromszűrős gépkocsin a motorolaj gázolajjal való felhígulásának kockázata kísér. A taxiüzem ugyanis gyakori koromszűrőregenerálással jár, aminek dugattyúgyűrűkön átszivárgó többletgázolaja a motorban kenőolaj-felhígulást okozhat. Erre a nívópálcával kiemelt, gázolajszagú olajcseppből következtethetünk. A nem kívánt felhígulás ellen megtakarító, kíméletes gázadással, és a gyárilag ajánlottnál korábbi olajcserével védekezhetünk. Az évi, például 30 ezer kilométeres, futásteljesítményű taxiüzemben hetenként egy regenerálás kívánatos. Erre akkor adhatunk módot, ha hetenként egy félórás regeneráló utat is vállalunk. Olyat, amelyen a direktnél kisebb (például negyedik fokozatban) fokozott terheléssel (a direktben használténál) nagyobb gázadással teszünk meg. Főképp akkor, ha regenerálás-kimaradást már jelző műszerfali MIL-lámpa hibajelzése miatt szervizbe kellett mennünk, ahol a problémát műhelydiagnosztikai készülékkel megállapították és elhárították.

A műszerfali MIL-lámpa hibajelzését követően viszont ne halogassuk a mielőbbi szerviz-beavatkozást! A fölös várakozás ideje alatt ugyanis a koromszűrő már műhelydiagnosztikai készülék használatával sem bírható rá a regenerálásra. A túlságosan hosszú várakozás miatt spontán beinduló, nem a motorirányító egység által kezdeményezett regenerálás pedig olyan nem kívánt hőterheléssel járhat, ami viszszavonhatatlanul károsítja a koromszűrőt és a vele szerkezetileg egybeépített oxidációs katalizátort.

4–5 éves használat (vagy 120-150 ezer kilométer megtétele) után gyakrabban szükséges a regeneráció. A szűrő kiégetéssel már nem tisztítható eltömődése erre alkalmas szerviz-mosóberendezéssel további használatra egy ideig még alkalmassá tehető. A 80-tól 100 ezer kilométerig szavatolt élettartam végén a szűrő betétanyaga maradó elöregedést szenved, és az átalakítási hatásfoka a felére csökken, aminek bekövetkezésekor a koromszűrőt visszavonhatatlanul újra kell cserélni.

A koromszűrő valamennyi új dízel gépkocsi normál tartozékává válik. Ezek a jelenleginél nagyobb megbízhatósággal és élettartammal működnek majd. Az addig jutás tandíjából viszont a jelek szerint a vásárlóknak is részt kell vállalniuk.

Ha dízelmotoros gépkocsit vásárolunk, az előbbieket és a költségesebb technika vételárát együtt kell megfizetnünk. Meg kell gondolnunk, hogy az üzemanyag-megtakarítások fedezik-e a nagyobb vételár és a vázolt feltételekkel folytatott taxizás költségeit? Vagy ellenkezőleg, az alacsonyabb vételár és a drágább üzemanyagár ellenére, a korábban amortizálódó benzinmotorú gépkocsi mellett döntünk.

Miután a gázolajjal elérhető megtakarítás a jármű élettartama alatt valószínűleg meg sem igen térül, be kell látnunk, hogy a legjobb választást valószínűleg a benzinmotor átalakításával kapott, olcsón üzemeltethető gázautó jelentheti.

Petrók János

Idilli kép a jövőből: 2014 után a kolibrik is a kipufogócsőből távozó, nektártisztaságú kondenzvízre szoknak

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gépjármûvel, mezõgazdasági vontatóval és lassú jármûvel behajtani tilos”.

2. Helyes válasz a „B”. A gépkocsi vezetõjének a megállási szándékát, illetve a jármû megállítását irányjelzõvel kell jeleznie.

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

4. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Kerékpársáv”. A kerékpársávot besorolás szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

5. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Vasúti átjáró kezdete”. A vonatkozó szabály a vasúti átjáróig ír elõ csökkentett sebességet. A tábla vonalában már lehet gyorsítani a jármûvet.

6. Helyes az „A” válasz. A súrlódó betétek kopása miatt a nyomólap fokozatosan elõbbre kerül, a hozzákapcsolódó – kétkarú emelõként mûködõ – kiemelõkar belsõ vége pedig fokozatosan feltámaszkodik a kinyomócsapágyra, így a holtjáték csökken, majd meg is szûnik.

7. Helyes a „C” válasz. Kikerülési szándék jelzésére, ha egyébként nincs balesetveszély, hangjelzés sehol sem adható.

8. Helyes a „B” válasz. Az útkereszteződésben jobbra bekanyarodni szándékozó taxinak az útburkolati jelek által meghatározott forgalmi sávba, útburkolati jelek hiányában az úttest jobb szélére kell besorolni.

9. Helyes a „C” válasz. Tilos megállni, ha a taxi és az úttest másik széle között legalább három méter széles hely szabadon nem marad.

10. Helyes a „B” válasz. Ha a személy- és vagyonbiztonság megkívánja, a manõver végrehajtásához a vezetõnek gondoskodnia kell arra alkalmas irányító személy közremûködésérõl.

11. Helyes a „C” válasz. Az útkereszteződés elõtt kellõ távolságban kell a taxival besorolni. A távolság mértéke konkrétan nincs meghatározva, az függ a forgalom sûrûségétõl és a taxi sebességétõl.

12. Helyes a „B” válasz. Ha közvetlenül a záróvonal mellett terelõvonal is van, a záróvonal a terelõvonal felõl – az elõzésre vonatkozó szabályok megtartásával – átléphetõ.

13. Helyes a „B” válasz. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az azonos irányú villamossíneken megengedett az elõzés, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel nincsenek jelölve.

14. Helyes a „C” válasz. Az autóbuszforgalmi sávban való közlekedés csupán megengedett a taxi számára, de sohasem kötelezõ.