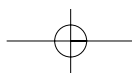




XVI. évf. 11. sz.

2006.

November



TARTALOM

Taxis rablás viperával	4.
Megszűnhet a sorállás a City Taxinál	5.
Jogerős három év	6.
Beteglátogatóban	9.
Az árnyékgazdaság és ami mögötte van	10.
Új elnökség a MACITOSZ élén	11.
Új Mazda3	12.
Sürgyet az idő!	16.
Peugeot 207	18.
Elpötyögött célállomás	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
A taxiállomásokról	23.
Halálos gyalogos- és kerékpáros balesetek	24.
A Mazda5 modellek	25.
Párizs-Peking teszt	27.
10 éve történt	31.
Megalakult a Porsche	
Versicherung Magyarország	31.
Taxis napok	32.
Taxisok kérdezik,	
a szerkesztőség válaszol	33.
Matricázott autók a Taxi 2000-nél	34.
Kárbejelentő	34.
Morfondáriák	37.
Vetkőző utas	37.
Taxisok kérései,	
közlekedésszervezők válaszai	39.
Peugeot 4007	43.
Pszicho-horror	43.
A dízelmotorok közeljövője	44.

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

A hat éve változatlan maximált tarifa

Csalásra kényszerítik a taxis vállalkozókat?

Többször foglalkoztunk már e hasábokon a maximált tarifa emelésének időszertésével, de úgy látszik, nem elégszer. Ami a kérdésnek most külön aktualitást ad, az két reagálás a taxisok részéről. Az egyik egy felháborodott, a másik egy tényyszerű beadványt készítő. Lássuk részletesen.

Mátyás Gyula néven érkezett a szerkesztőség üzenetrögzítőjére egy igencsak dühös hangú üzenet. A kolléga a taxitársaságokat vádolja, amelyek miatt – szerinte – nem lehet emelni a maximált tarifát, mert mesterségesen alacsonyan tartják árait. Az igazság azonban „odaát van”. A taxis társaságok ugyanis utcai tarifáikat már hónapok óta a maximumon, vagy azon a környéken tartják, és a telefonos tarifák is szinte kivétel nélkül 200 forint felett vannak. A társaságoknak árképzésük során rövideken hasonló gondokkal kell szembenéznük, mint a „mezitlábás” taxisoknak. Szintén ezek a sokat szidott társaságok számolták ki, hogy csak az alapdíj 100 Ft-tal történő felemelése 10-18 ezer forint többletvételt hozna a taxisnak, melyből részben kompenzálhatná költségei emelkedését, miközben az utas ezt az emelést jóformán meg sem érezné.

A taxisok képviselőire hivatott szervek, taxitársaságok, kamara, érdekképviseletek, többször fordultak már a Fővárosi Önkormányzat illetékeseihez a maximált tarifa mértékének felülvizsgálatát, emelését sürgetve. Az ugyanis – minden más körülménytől függetlenül – nonszensz, hogy ma már több mint hat év eltelt a jelenleg is érvényes maximált tarifa megállapítása óta. Lehetne most persze azon elcélni, hogy így legalább lassan megvalósul a fix tarifa, de talán mégsem ez nevezhető a legjobb megoldásnak.

A maximált tarifát a főváros 31/1998. (VII.16.) Föv. Közgy. rendelete vezette be 1998-ban. Az akkori tarifák mértékének kialakítását komoly gazdaságossági számítások előzték meg. Figyelembe vették a gépkocsik árát, az üzemanyagárakat, és egyéb költségeket, és a fizetőképes kereslet sem hiányzott az indokok közül. Így alakult ki a nappali 200 Ft-os maximális alapdíj, a szintén 200 Ft-os viteldíj és az 50 Ft-os per centkenti várakozás összege. Ugyanez az éjszakai időszakban 280-280-70 volt. A fővárosban alkalmazható legmagasabb viteldíj kérdését utoljára 2000 áprilisában vette napirendre a Fővárosi Közgyűlés. Akkor az egy évvel korábban megállapított árakat 20%-al megemelve alakult ki a ma is érvényes viteldíjmaximum, vagyis nappal 240, éjszaka 336 Ft/km.

A minimálbér mértéke 2000-ben 25 500 Ft, ma 62 500 Ft. 2000-ben a minimálisan befizetendő havi járulékok egy főállású taxinál 15 300 Ft-ot tettek ki, ma ugyanilyen címen 30 361 forintot kell befizetni, sőt, ha valaki a minimális járulékalap szerint fizet,

akkor a havi hatvanezer forintot is eléri a fizetendő sarc mértéke. Na, ezt a tizenöt-ezer helyett hatvanezer forintot kell kifizetni ugyanakkora tarifa alkalmazásával. Talán nem ártana egy – akár kezdő – matematikust alkalmazni az illetékes ügyosztályon...

Néhány hónapja hasonló témát boncolgatva a következőt írtuk: „Kíváncsian várjuk ki lesz az első taxis vállalkozó, aki vállalkozásának – a főváros rendelete által okozott – gazdasági ellehetetlenítése miatt a Gazdasági Versenyhivatalhoz fordul...” Nos, ha nem is a versenyhivatalhoz, de a főváros illetékes bizottságához fordult egy kollégánk nemrégiben, és választ is kapott beadványára! A levelet név nélkül idézzük, mert nem a személy, hanem a jelenség a fontos. Íme:

**„Fővárosi Önkormányzat
Főpolgármesteri Hivatal
Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság
1052 Budapest
Városház u. 9-11.**

Tárgy: Kérelem a maximált taxi-tarifa emelésére

Alulírott xy taxis egyéni vállalkozó kérném a T. Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságot, hogy a 2000. óta változatlan **tarifa-maximumot** szakmai alapon számolja, vagy árszakértővel számoltassa újra, – a 6 év infláció, gépkocsi ár, alkatrészárak, javítási költségek, üzemanyagárak, droszdíj, minimálbér és járulékaiknak növekedései és a tisztességes nyereség figyelembevételével – majd azt egyeztetve a kamarával terjessze a Fővárosi Közgyűlés elé.

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE 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

Én és a kollégáim nevében kérném a **tarifa mielőbbi rendezését**, mert most 12-16 órai munkával még a minimálbér megtermelése és járulékaiknak fizetése is nehézségekbe ütközik.

Új munkaeszköz kigazdálkodása pedig lehetetlen!

Munkájukat előre is köszönöm.
Budapest, 2006. 05. 03.

xy
taxis egyéni vállalkozó"

És a válasz:

„Tisztelt xy taxis egyéni vállalkozó!

A Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága elnökének írt, a maximált taxi-tarifa emelésére irányuló kérelmét válaszában céljából ügyosztályunk kapta meg. A kérelemmel kapcsolatban az alábbiakról tájékozatom:

Véleményével és javaslatával alapvetően egyetértünk, mivel az elmúlt években a taxi-tarifa számításánál figyelembe vett elemek, illetve külső körülmények olyan mértékben változtak, ami indokolttá tenné a jelenlegi tarifák módosítását.

Tekintettel arra, hogy az új kormányprogram a közeljövőben kerül meghirdetésre és várhatóan annak intézkedései is hatással lehetnek a tarifa egyes elemeinek alakulására, célszerűnek tartjuk, hogy annak ismeretében

tekintsük át a maximált tarifa emelésére vonatkozó javaslatát.

A tarifamódosítási javaslat kialakításában természetesen elengedhetetlen a kamara, a taxis társaságok, a taxis egyéni vállalkozók és a taxis érdekvédelmi szervezetek közreműködése is.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

Budapest, 2006. május 25.
Üdvözlettel:

Tóth Attila
Budapest Főváros
Főpolgármesteri Hivatal
Kereskedelmi, Turisztikai és
Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály
vezetője"

Nocsak! Egyetértnek az emeléssel? Alapvetően? Ez számunkra, a rengeteg elutasítás után újdonságként hatott. Végre felismerte valaki, hogy ha rövidesen nem történik érdemi változás, ténylegesen előállhat az a helyzet, amikor egy bizonyos rendelkezés veszteséges gazdálkodásra, vagy ennek elkerülése érdekében csalásra kényszeríti a vállalkozót! És ez már messze meghaladja a taxis szakma kereteit...

Sajnos a levélben említett új kormányprogram kidolgozása helyett, mindannyiunk számára ismert események történtek az ősszel, így valószínűleg minden egyetértés dacára tovább húzódik az ügy. Pedig már nagyon sürgős lenne... **oli**

Könnyű prédának tűnt a női sofőr Taxis-rablás viperával

Az elmúlt hetek főszereplőjévé vált az úgynevezett vipera, amely nem más, mint egy teleszkópos fémbot, amivel egyetlen ütéssel életre szóló, akár maradandó élményt lehet okozni bárkinek. Ilyennel támadtak Zuglóban egy női taxistra, akinek sérülés nélkül sikerült túlélni a rablást.

Judit megszállott taxis, immáron 11 éve ül a volán mögött hivatásszerűen és fuvarozza az utasokat, a legkülönbözőbb címekre. Ennyi idő alatt már számos enyhébb és végzetes kimenetelű támadásról szerzett tudomást, de ez talán egy általános emberi hiba, mindenki hinni szeretne, hogy vele ez nem történhet meg. Vagy mégis?

Október 25-én, egy szerdai napon, hazafelé tartott főhősünk, aki az Örs vezér térnél egy piros lámpánál megállt, annak rendje és módja szerint. Körbenézett és látta, hogy egy 30 év körüli fiatalember ül az útszéli korláton. Majd amikor a két szempár találkozott, a férfi jelezte: ő beülne, ha elvinné a taxis. Judit, ugyan már több fuvar nem tervezett aznapra, mégis úgy gondolta: ez még belefér, hát jöjjön.

A fiatalember beült a jobb hátsó ülésre, majd bement egy zuglói címet. Ahogy haladtak, az úton egyetlen szó nem hangzott el a sofőr és utasa között, majd a címre megérkezve tovább navigálta szállítóját az utas, míg nem a Pósa Lajos út és Vezér út sarkán, már a sofőr mögötti ülésről, egy viperát nyomott Judit halántékához és követelte tőle a napi bevételét. A meglepetség ellenére a fuvarozó megőrizve nyugalmát, hátraadott támadójának egy marék papírpénzt, aki nekifogott, és talán elkezdte számolni a „bevétel”. Judit ekkor gondolt egyet, kiugrott taxijából és futott, ahogy csak bírt. Nem sokkal később, amikor már kissé biztonságban érezte magát, megállt és visszanezített. Ekkor autója már üresen árválkodott az úton.

Néhány mély lélegzet és alapos körütekintés után mégiscsak visszamerészkedett kocsijához. Látva, hogy valóban megúsza a rablást, segítséget kért kollégáitól. Pár percen belül több tucatnyian érkeztek, és a megadott személyleírás alapján elkezdtek módszeresen átfésülni a környéket, de végül csak nem találták meg a Rádió Taxi munkatársára támadó férfit.

Nem sokkal később a rendőrök a sértettet kihallgatták, az általa megadott személyleírás alapján elrendelték a támadó körözését, ám lapzártáig nem sikerült elfogni a 30 év körüli, 172-175 cm magas, 75-80 kilós, zöld nadrágot, sárga pólót és baseballsapkát viselő viperás férfit.

Judit szegényebb lett ugyan 15 ezer forinttal, de legalább életben van, és ez a lényeg. A történetek elgondolkodásra készítettek, de az eszébe sem jutott, hogy abbahagyja hivatását. Ma is ott ül a volán mögött, s ha a diszpécser a 404-est hívja, akkor már indul is a címre. Mert a taxizás számára több mint hivatás, mára már életformájává vált.

k.z.t.

Jobban élünk...

Tisztelt Nyugdíjasok!

2006. szeptember 1.-től a 65 év feletti gyalogosok átmehetnek a piroson.
2007. január 1.-től ez nekik kötelező lesz.

Sok sikert, szebb jövőt!



OPHEL ALKATRÉS ZENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergo.hu

**13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉS Z
OPELEKHEZ**

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

**10%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
20%**

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

GPS

MITAC MIO

180 | P350 | P550

2 év garanciával

igo térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146

06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

Korszerűsödött a csekkbeváltás

Megszűnhet a sorállás City Taxinál

Azt, hogy az utasok egy jelentős része nem készpénzért, hanem valamilyen módon hitelt igénybe véve utazik, már megszokták a taxisok. Bár nem lehet állítani, hogy örülnek is neki, ám tudomásul veszik, hogy ma erre van egyre inkább igény. Ugyanakkor a csekk, a voucher, a „buszjegy” csak akkor válik készpénzzé, ha azzal a fuvaros beautózik a központba, majd sorbaáll a pénztárnál. Ezt pedig egyre sűrűbben kell megtennie, mert szaporodnak a taxicégek által hitelezett fuvarok, és így fogy a készpénz. A City Taxinál egy hosszabb fejlesztési folyamat részeként most változott a helyzet, egyszerűsödött az ügyintézés. A részletekről a szövetkezet elnökét, Tamás Miklóst kérdeztük.

• Pontosan mi változott?

• A legfontosabb, ami a csekkbeváltás rendszerének korszerűsítését elindította, hogy a pénzügyi szoftverünket kicseréltük. Ez is évek óta húzódo, folya-

matosan magunk előtt görgetett feladat volt, ami most, úgy tűnik, egy időre megoldódott. Az új pénzügyi programunk az egyik legmodernebb, minden követelménynek, a pénzügyi és számviteli feladatoknak, elvárásoknak megfelel. Alkalmazásának beindítása viszont azzal a következménnyel járt, hogy az amúgy is neurálgikus pénztári napokat – melyek csekkbeváltásnál a hónap közepére, illetve a tagdíjfizetésnél a hónap végére esnek – még nehezebbé, zsúfoltabbá tette. Tehát a helyzet az volt, hogy egyfelől korszerűsítettünk, és egy profi, új szoftvert vásároltunk nagy pénzért, másfelől ez anynyiban nem váltotta be a hozzáfűzött reményt,

hogy a sorállás a pénztáraknál növekedett. Ezért mindenképpen változtatnunk kellett. Látna a kialakult helyzetet, a vezetőség egy régen tervezett változtatást vezetett be. Nevezetesen – hasonlóan a bankokhoz – éjjelnappali trezort rendszeresítettünk a portaszolgálatnál. Itt gyakorlatilag a hét 168 órájában éjjel-nappal, szombat-vasárnap mindenki, aki a szerződést erre a szolgáltatásra megkötötte, a csekket bedobhatja a biztonsági szekrénykébe. Így nem kell sorbaállni, nem kell a pénztári napokat figyelni. Amikor erre jár a kolléga, megáll, és a meglévő csekket a portaszolgálatnál elhelyezett ládába bedobja. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy azonnal a készpénzt is megkapja. A feldolgozás ütemétől függően néhány nap múlva juthat hozzá a pénzhez. A feldolgozott csekkek ellenértékét, azaz a készpénzt kollégáink felvehetik a pénztárban pénztári napokon, vagy fordíthatják tagdíjfizetésre megbízás alapján, illetve a közeli jövőben megjeleníthetik a sa-

ját bankszámlájukon. Az új rendszer adta jelenlegi előnyökkel, azaz a sorban állás elkerülésével egyelőre még nem sokan élnek, de már több mint kétszáz kollégánk jelez-



Tamás Miklós: – Az új rendszer bevezetésével egy régi elképzelésünk valóra vált

te, szeretné igénybe venni a majdani csekkes átutalást.

• Bevatatok bankot is ebbe a szolgáltatásba?

• Igen. A Budapest Bankkal kötöttünk egy nagyon ígéretes megállapodást, amelyben azon kívül, hogy ezt a számlánkat kezelik, az autofinanszírozáson át az egyéb technikai fejlesztéseinkre is komoly garanciákat vállalnak. Ezenkívül még egy szintén jelentős és a folyamatot gyorsító újításunk, hogy a csekket vonalkóddal láttuk el. Eddig ezeket kézi feldolgozással vitték be számviteli dolgozóink a rendszerbe, ez igen csak munkaigényes feladat volt. Ez a megoldás jelentősen megkönnyíti a feldolgozást, lecsökkenti a sorbaállási időt, és nem utolsósorban a hibázás lehetőségét is kizárja. A vonalkód ugyanis már a csekk kiadásakor bekerül a rendszerbe, így amikor a kollégák ezeket behozzák, a számítógép eleve a megfelelő elszámoláshoz rendeli őket.

• Miután a csekket egy trezorba kell bedobni, és nem szigorú számadású nyomtatványon veszik át a taxisoktól, nem lehet ebből probléma? Esetleg elveszhet egy-egy csekk, melyet később nehezen lehet visszakeresni.

• Kollégáink kétpéldányos elismervény kíséretében dobják be a csekket, zárt borítékban. Ezeket egy kidolgozott szigorú szabály szerint a számviteli dolgozóink, pénztárosaink 3 fő jelenlétében bontják fel. Ez a rendszer a világon mindenhol működik. Eddig – most már ez több hónapja üzemel – még senki nem panaszkodott, semmiféle visszaélés nem merült fel. Bízunk a számvitelen dolgozó kollégáinkban. Ráadásul ebben a rendszerben nincs készpénz. A csekkek a kollégák nevének vannak és bármikor visszakereshetőek. Úgy gondoljuk ebben a rendszerben nincs gyenge láncszem.

• Eddig ez úgy működött, hogy akinek kellett a pénz, az a megfelelő napokon bement a központba, sorbaállt, de azonnal megkapta a csekkek ellenértékét. Most ezzel az új rendszerrel, bármilyen kényelmes is, a pénzhez jutás folyamata azért hosszabb. Mennyivel?

• Ez egy pluszszolgáltatás, amely maximum néhány napos késést jelenthet a pénzhez jutásnál. Természetesen a régi gyakorlat változatlanul nyitva áll minden kollégámnak. Akinek azonnal készpénzre van szüksége, pénztári órákban hozzájut a csekkek ellenértékéhez.

• Mennyivel könnyítette és mennyivel nehezítette meg az új rendszer a munkátokat? Nyilván egyre kevesebben állnak majd sorba, ám a pénztárban dolgozók munkája mégis szaporodik a jövőben, mert nem csak könyvelni, de egyre többször utalni is kell majd a pénzt.

• Az új pénzügyi rendszer inkább bonyolítja, mintsem megkönnyíti a feldolgozást. Ez azonban várható volt, az előírásoknak megfelelő működtetésnek ára van, bár ezen igyekszünk valamelyest faragni. Az átutalásos rendszer zökkenőmentes működtetése komoly banki szoftvert igényel, melyet a meglévő rendszerünkhöz is illeszteni kell. Az átutalásos csekkek feldolgozása plusz ember felvételét teszi szükségessé. Egyébként sem voltak a számviteli osztá-

lyon dolgozók kevesen, ám még egy kolléga felvételéről döntöttünk, aki csak ezzel foglalkozik a jövőben. Az átutalásokat igyekszünk majd rendszeressé tenni, finoman de céltudatosan „rászoktatni” a kollégákat a csekkek több lépcsőben történő behozatalára. A City Taxi havi 2-3 átutalás költségét vállalja magára, számításaink szerint ez ugyanis nem kerül többbe, mint a készpénz bankból történő kihozása.

• **Akkor megérte bevezetni?**

• Mindenképpen! Nem tudtuk már megbirkózni ezzel a csekkmennyiséggel úgy, hogy megfeleljünk a szabályoknak. Nem tudtuk normális kezek között az utolsó napon tagdíjat átvenni, és csekket váltani, pedig 3 pénztári ablak van nyitva ekkor. Márpedig kollégáinknak joga van mindent az utolsó nap intézni, és ezt a jogot senki sem vitatja el tőlük. Ugyanakkor viszont remélem azt ók értik meg – nincs is ez ellen különösebb lázadás – hogy az utolsó napra nem tervezhetünk egész hónapban. Ezen a napon szükség lenne arra, hogy akár 30 pénztári ablakot is kinyissunk, erre pedig nincs mód sehol a világon.

• **Menyire veszik igénybe a taxis kollégák az új szolgáltatást?**

• Tapasztalataink szerint egyre népszerűbb

lesz az újításunk. A kollégák között vannak, akiket csak kétszer látunk már egy hónapban. Egy dekádvtátsnál behozzák a csekke-



A biztonsági szekrényke az épület portáján van elhelyezve

ket, majd a következő alkalommal, amikor amúgy is tagdíjat fizetnének, átadják a következő adagot, és elviszik az előzőleg számfejtett pénzüket. Az átutalás elindításával ezt a két alkalmat tovább is lehet csökkenteni azzal, hogy a tagdíjba be lehet számítani a csekkek ellenértékét. Ez esetben már a pénzért sem kell bejönniük, mert azt automatikusan a számlájukra utaljuk. Lényegében a fizikai jelenlétük csak a számla leadásakor jelentkezik, ez viszont a trezor beállításával a portán bármikor lehetővé vált.

• **A hírek szerint minden autókban van már kártyalehúzó. Igaz ez?**

• Igen, végre egy sokéves álmunk teljesült. Azt hiszem, a szakmában egyedülállóan, autókban 100%-át el tudtuk látni kártyalehúzó berendezésekkel. Köszönet a K&H banknak, mely volt olyan kedves és ajándékként rendelkezésünkre bocsátotta a több mint 800 készüléket, melynek beszerzése számunkra nagy anyagi nehézséget okozott volna. Így először a szakmában úgy tudjuk magunkat hirdetni és eladni, hogy minden autókban kártyaelfogadó helyekkel rendelkezünk. Igaz, egyelőre még csak a dombornyomásos kártyákat vagyunk képesek ilyen arányban elfogadni, ám több mint 200 autókban már van elektronikus kártyalehúzási lehetőség is, mely nem újdonság, ezeket eddig is lehetett használni.

• **Megtagadhatják a kártyaelfogadást a kollégák?**

• Nem, hiszen ez a marketingünk nagyon fontos része lesz a jövőben, amit szeretnénk is kihasználni. Minden fórumon, minden lehetséges helyen és a médiákban szerepeltetjük a lehetőségét a kártyával történő fizetésnek. Ezt megtagadni nem ajánlott. Ez úgy kollégáinknak, mint a cégnek is nagyon fontos állomás a fejlődésben.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó

Gyilkossági kísérlet, indíték nélkül

Jogerős három év

A Szegedi Ítéltábla helyben hagyta a Bács-Kiskun Megyei Bíróság elsőfokú döntését, miszerint a 36 esztendő Sutu Zoltánt közfeladatot ellátó személy sérelmére elkövetett emberölés büntetnének kísérlete és jármű önkényes elvételéért 3 év börtönre ítélte és 3 évre eltiltotta a közügyektől. Az ítélet jogerős.

Idézzük fel, mi is történt a bűncselekmény éjszakáján. A 36 esztendő büntetlen előéletű, munkanélküli, szociális segélyből élő Sutu Zoltán, a kecskeméti tisztí kaszinóban szórakozott idén február 18-án éjszaka. Hajnali fél három körül, maga mögött hagyva a kaszinót a közeli taxiállomásra ment, ahol beszállt az ott várakozó B. József kocsijába. Bement egy Külső-Szegedi úti címre, és az autó elindult. Mint azt a taxis elmondta: utasa ugyan nem

tűnt teljesen beszámíthatónak, de alkoholszagot nem érzett rajta, így nem látta különösebb okát, hogy megtagadja a fuvart. Haladva a cím felé, útközben a vasúti átjáró tilos jelzésénél megálltak ekkor kés villant az utas kezében és a taxist nyakon szúrta. B. József védekezni próbált, mert Sutu újra döfésre emelte kezét, amit végül csak úgy tudott megakadályozni, hogy leszorította támadója kezét. A dulakodás több percig tartott a két férfi között, mígnem a taxisnak sikerült a kocsiját kinyitni és kiugrani a járművéből. Előtte rádióon segítséget kért kollégáitól, akik pillanatokon belül a helyszínre siettek, de akkora Sutu a taxival elhajtott.

A támadás végén még egy készúrást elszenvedett a fuvarozó, de ez szerencséjére nem ért életfontosságú szervet, így túlélte az attakot.

A taxisok a késelő rabló nyomába eredtek, akit nem sokkal később

el is fogtak. Sutu Zoltán ekkor sem adta föl, védekezett, mígnem a túlerőben lévő fuvarozók lefogták, elvették tőle a kését, majd visszatartották a rendőrök kitérésiéig. Eközben a támadó 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett.

A Bács-Kiskun Megyei Bíróság június 29-i ítéletében 3 év börtönbüntetésre ítélte Sutu Zoltánt és 3 évre eltiltotta a közügyek gyakorlásától. A Szegedi Ítéltábla ezt hagyta jóvá a napokban, ezzel jogerőre emelve az első fokú határozatot.

Az eljárás során nem derült ki, hogy Sutu valójában miért is támadott és a megszerzett taxival mi is volt a valódi célja. Ezekre a kérdésekre nem adott választ sem a rendőrségen történt kihallgatásakor, sem pedig a bíróságon.

Az ítélet mértékét a legtöbb taxis kevésnek tartja, véleményük szerint nem a támadón múlt, hogy kollé-

gájuk nem halt bele a sérüléseibe, illetve, hogy nem ölte meg a helyszínen. Ez esetben pedig egy emberéletért három év nagyon csekély.

A bíróság a nyereségvágyat, mint minősítő körülményt nem állapította meg az elítelt terhére, és a gépjármű önkényes elvételét is úgy értékelte, miszerint a meneküléshez használta a gépjárművet Sutu Zoltán, és nem a jármű megszerzése érdekében ragadott kést. A kérdés továbbra is csupán az: akkor miért szúrta a támadó?

k.z.t.

Mózes lejön a hegyről, és így szól a többiekhez:

- Na fiúk, van egy jó, meg egy rossz hírem.
- Kezdj a jóval!
- Lealkudtam tízre.
- És mi a rossz?
- A „ne paráználkodj” még mindig benne van.

BETEGLÁTOGATÓBAN

Azt gondolom, hogy vannak elcsépeelt szavak, mondatok, mint például: „sohasem felejtünk”, vagy „mindig közöttünk maradsz”, esetleg „mindig emlékszünk rád”. Ám van, amikor a leértékelődött szavak, mondatok új értelmet nyernek! Mert mi mást mondhatunk arról, ha egy taxis kol-

számlóját hallgatom a szörnyű éjszakáról. „Édesapa, ne hallj, meg!” – könyörgött az egyik gyermeke a baleset után, miközben pusztá kézzel tépte ki kollégánk szájából a földet, a füvet, és ezzel életet mentett!

Azon a szörnyű napon Bozsik László barátunk a családját hozta haza Székesfehérvárról, amikor egy baleset helyszínéhez érkezett. Az esemény néhány perccel korábban történhetett, az úton sérült, fekvő emberek, összetört autók. Kollégánk úgy állt meg segíteni, ahogy az mindenki számára

majd minden csontja összetört. Az orvosok csodának tartják, hogy egyáltalán életben maradt. De ő talán tudata alatt ekkor is gondolt arra, hogy van két huszonéves fia, akit még fel kell nevelni! Néhány hónap után ismét beteglátogatóban jártunk szerett kollégánknál, akit a baleset részleteiről is kérdeztünk:

• **Tulajdonképpen mi is történt a szörnyű éjszakán?**

• Július 21-én este családomat vittem Fehérvárra, a fiam ugyanis ott sportol. Megálltunk egy balesetnél. Már ezerszer végiggondoltam. Ha nem állok meg, nincs a balesetem. De úgy érzem, helyesen cselekedtem. Nemcsak azért, mert taxis vagyok, hanem mert ember is vagyok, aki ha bajt lát, segít. Most én vagyok bajban, és milyen jó, ha mások rajtam segítenek.

• **Mi történt az ütközés után?**

• Nekem négy hét kiesett, csak a családomtól és az orvosoktól tudom a részleteket. Az első négy hétről semmit sem tudok! Akkor kijött a rohamkocsi, de nem az első baleset sérültjeit vitte el, hanem engem. A mentőautóban kétszer élesztettek újra. Megállt a szívem, a koponyám, arccsontom két-tört, gégemetszésre szorultam. Azóta már két agyműtém volt. A baleset során az arcom gyakorlatilag eltűnt, felismerhetetlené vált.

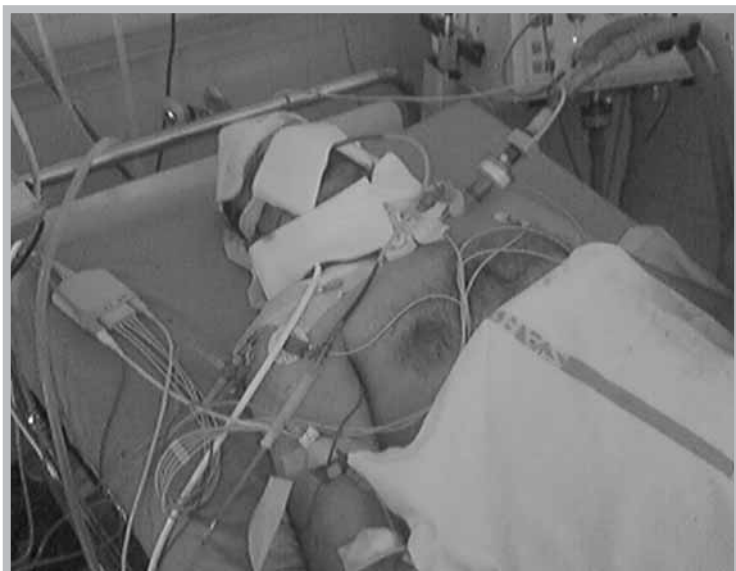
• **Ez még akkor is döbbenetes, ha már a családi otthonban emlékeziünk rá vissza.**

• Pedig így volt! Kilenc műtéten estem át, és nincs vége. Még legalább két műtét vár rám. A jobb bokámat kétszer műtötték, de operálták mindkét térdemet is. Az állkapcsom eltört, kiesett a

fogsorom. Most a szájszészeten egyenként rakják vissza a saját fogaimat.

• **Hogyan alakult a kórházi kezelés?**

• Négy hétig voltam Fehérváron, utána a János Kórházban ápoltak, ott három hétig fekvtem. De nincs vége! A bokámban még mindig ott egy vasdarab, amit majd kivessznek. De műteni kell a jobb mellemet is. És persze rendszeresen járok szájszészetre, éppúgy, mint szemészetre.



Két agyműtét, gégemetszés után, napokig kómában

légánk kórházba kerül és egy állandó utasa (nincs jelentősége, de halkán megjegyzem, egy világhírű filmrendező) vonatra ül, majd több órát zakatol Budapestről Székesfehérvárra, hogy láthassa a mesterségesen altatott kollégát, aki súlyos közlekedési balesetet szenvedett.

Mit mondhatunk, ha körbeálljuk az intenzív osztályon a betegágyat a különböző társaság-beli gépészekkel? Ha egyszerűen sorba kell (!) állni az intenzív osztály előterében, hiszen mindig több mint fél tucat kolléga szeretne bejutni, de egyszerre csak két ember mehet be a szigorú egészségügyi előírások miatt. Itt nem számít ki a „Kockás”, ki a „Pepita”! Egy a lényeg: Ki a beteg? Ki az ember, aki ott bent fekszik az intenzív osztályon? Ki a nagybetűs ember? Van itt beteglátogatóban rádiótaxis, fótaxis, de jöttek a City Taxitól is.

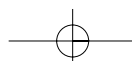
Nézem a kollégát, ahogy simogatja, szorongatja a kómában fekvő beteg kezét. „Laci, gyere vissza!” Erős ember vagyok, majd négy évtizede futballbíró. Mégis a könnyimmel küszködöm, ahogy a családtagok be-



Bozsik Laci végre ismét közöttünk, igaz, még nem taxigépkocsi-vezetőként

kötelező. Éppen az összetört autóból mentette ki a sérültet, amikor a sötét országon egy nagy sebességgel érkező autó, egy fiatal járművezetővel, beléjük csapódott.

Törtek az autók, a sérült emberek repültek szanaszét. Laci barátunkat a szemtanúk szerint egy legalább 160 (!) kilométeres sebességgel érkező BMW autó elcsapta, és az árokba repítette, ahová fejfel esett. Borzalmas ütközés volt. Gyakorlatilag



• **Mi várható az elkövetkező időszakban?**

• Novemberben leszálékoltak, 67%-os rokkant lettem. Ez a legmagasabb lehetőség az én esetemben. Autót vezethetek, bár már ez is egy kisebb csoda. A taxizással sajnos még várni kell. Egyelőre dolgozni még nem tudok.

• **Mire gondolsz, ha visszatekintesz az elmúlt hetekre, hónapokra?**

• Az összefogásra! Első gondolatom természetesen a mentősöké és a fehérvári orvosoké, akik többször is a halál kapujából hoztak vissza. A második gondolatom a családé. Akik éjjel-nappal és szó szerint éjjel-nappal, mellettem voltak! Fiam egyesülete egy lakást biztosított a családtagjaim-

nak, hogy mellettem lehessenek! De ki kell emelnem a kollégák szeretetét és segítőkészségét is! Tudjátok, hogy a FŐTAXI az én családom, és most igazán családtagként viselkedtek! Nyáron volt a TAXISNAP, ahol a tombolán befolyt összeg teljes egészét megkaptam. Aztán gyűjtést rendeztek a kollégák nekem, ebből szintén kaptam egy kis vagyont. Ki kell emelnem a FŐTAXI vezetését, külön megemlítve Garamszegi Miklós vezérigazgató urat, akik megcsináltatták az autóm, még a biztosító kárrendezése előtt. Ugyanis a biztosítótól még eddig egyetlen fillért sem kaptam! Még egyszer ezúton is ezerszer köszönöm a kollégáknak mindazt, amit értem tettek. Nemcsak a „megfogható” segítséget, az

anyagi támogatást - mert persze az is jól jön - hanem az állandó jelenléte! Naponta jönnek fel kollégák a lakásomra, percenként csörög a telefonom. A City Taxi, a Rádió Taxi, a 6x6 Taxi pilótái keresnek, hogy miben segíthetnek? Néha már azt sem tudom, ki hol dolgozik. Nagyon jólesik, hogy nem felejtettek el! Mikor még mozgássérült voltam, tolokocsit hoztak és úgy viték ki a taxisok focimeccsére! Ez különösen jólesett! Még egyszer köszönet mindenkinek!

• **Most búcsúznunk kell, de természetesen hamarosan újra jelentkezünk. További javulást kívánunk a taxisok közössége nevében!**

Juhász Péter

Az árnyékgazdaság és ami mögötte van

Minimálbérből élő gazemberek?

Magyarországon az ún. árnyékgazdaság (másnéven fekete-, vagy szürkegazdaság) aránya egyes számítások szerint eléri a nemzeti össztermék 20-30 százalékát. A munkaképes korú és állapotú állampolgárok közül több mint 500 ezer ember egyáltalán nem fizet adót és járulékokat, másik 500 ezer pedig csak az éppen aktuális minimálisat. Szakértői becslések szerint évente 2000-2500 milliárd forint jövedelem után befizetendő mintegy 1200 milliárd forint adó- és járulékbefizetés marad el. Ennek az összegnek a nagysága közel azonos a megszorító csomag néven ismertté vált gazdasági kiigazítással. Ha tehát ez a több mint egymillió ember hirtelen elkezdene „becsületesen” fizetni a közterheket, nem kéne megszorító csomag. Nem kéne gázáremelés, tandíj, vizetdíj, különadó, járulékemelés. Hipp-hopp, itt lenne a kánaán.

Hát akkor? Ha ez ennyire nyilvánvaló, akkor értetlenül állhatunk a megszorító csomag rendelkezései előtt. Ha ezen az egymillió „gazemberen” múlik a dolog, akkor miért nem ők vannak csesztetve? Miért a többiekre hárul a teher, akik egyébként „rendesen” fizetnek? A válasz egyszerű: annak az egymillió embernek a nagy része, aki semmit, vagy csak minimálisat fizet, egyáltalán nem gazember - és ezzel a törvényalkotók is tisztában vannak. Bizony, sokuknak jól fejlett bűntudata van, pedig nem biztos,

hogy ők tehetnek arról a helyzettől, amibe kerültek. Nagy részük egészen egyszerűen kétségbeesetten kapalódzik, hogy valamennyire gazdaságilag a felszínen tudjon maradni, és próbálja megőrizni egzisztenciája roncsait. Nem megy munkanélküli segélyért, mert számára ez nem csak kínos, hanem egyszerűen nem megoldás. Nem folyamodik egyéb segélyekért, nem tör be, nem rabol bankot, és nem üti le a postást; megpróbálja a maga erejéből elérni anyagi fennmaradását, maga és családja megélhetését. Vállalkozóként, ha éppen kevesebb a bevétel, hát istenem: most nem fizet járulékot. Vagy adót. Majd később. „Gátálástalanul” felhasználja a házipénztárban lévő összeget, ha saját pénztárcája üres. Még az is előfordul, hogy letagadja a bevételét, mert az annyira kevés, hogy örül, ha vásárolni tud belőle. Közterhekre már igazán nem futja. Ha elfogy a pénz, hát kölcsönkér. Lassan a végletekig eladósodik, már-már a lakása is veszélyben forog. Még tartja magát, még próbálkozik, de egyre kevesebb a remény. Megkockáztatom, hogy ilyen, vagy ehhez nagyon hasonló a helyzete a nemfizető „gazemberek” jelentős részének.

Persze nem kétlem, ebből az egymillió minimálbéresből biztosan vannak olyanok - akár több ezren is -, akik szinte sportból csinálnak, ügyeskednek, sőt, néhányan jól prosperáló vállalkozásuknak köszönhető-

en, fűtött úszómedencéjük partján, csinos fiatal fotómódellekkel az ölükben, plazmatévét bámulva és ötvenéves konyakot kóstolgatva csinálnak adót, de talán mégsem ők vannak többségben. Ezért aztán ne próbáljuk meg Magyarországot

az egymillió adócsaló otthonának beállítani. Vagy legalább tegyünk különbséget, és ne ítélkezzünk azonnal. Ugyanis a baj nem (csak) ezekkel az emberekkel van, hanem valahol sokkal mélyebben. Vagy magasabban...
Nagy Zoltán

www.gumipenta.hu

Téli abroncsok akciója november 30-ig

TAXIS KOLLÉGÁKNAK -30%



**Ne várjon a cserével, már itt az ideje!
Cserélje le gumiabroncsait most!**

**TAXIS -30%
KEDVEZMÉNY**



PENTA-X Gumiáruház és szerviz
1107 Budapest, Bihari út 19.

Tel: 261-7602 Mobil: 06-70-585-5005

Nyitvatartás: H-CS: 8-18, P: 8-17, SZ: 8-16 óráig

Tisztújító közgyűlés után

Új elnökség a MACITOSZ élén

2006 november 7-re a Magyar City Taxisok Országos Szövetsége (MACITOSZ) tisztújító közgyűlést hívott össze. Ennek oka a korábbi elnök, Fribék Csaba lemondása volt. A tagság szavazását követően az új elnökségbe a következők kerültek: Metál Zoltán elnök, Balogh László vezetőségi tag, Vámos Sándor vezetőségi tag. A tervekről, elképzelésekről az új elnök írt lapunknak egy rövid beszámolót.

A közgyűlést azért kellett összehívni, mert korábbi elnökünk, Csaba, nemrég megvált a City Taxi közösségtől és más jellegű munkát talált magának. Így a Macitosz-beli tisztségét sem vállalta tovább. A választás előtt a jelöltek ismertették elképzelésüket a jövővel kapcsolatban. A közgyűlés a mi elképzeléseinket támogatta egy új, korszerűbb és hatékonyabban működő érdekképviselet működtetésére vonatkozóan.

Miről is beszéltünk? Amióta létezik szakmánk, mindig is „voltak” „saját” „érdekképviseleteink”, de valahogy ezek szétforgácsolódtak. Talán a mögöttük állók támogató bázisának hiánya miatt, vagy éppen azért, mert a „szakma” más szeretett volna élni, mint ők. Mi most olyan célokat kívánunk megfogalmazni, ami mögé ténylegesen felsorakozhatna **mindannyiunk érdekében** az egész szakma. Tudom, hogy ez nehéz és hálátlan feladat, de én személy szerint nem szerettem sosem azzal kez-

deni a mondókámat, hogy „...azt azért nem lehet, mert...”! Nagy szerencsémre olyan kollégákkal dolgozhattam eddig is a szakmában, akik hasonlóan gondolkodnak. (A felsorolástól megkímélném az olvasókat, mert szeren-

növelni, mert hatékonyan csak akkor tudunk eljárni a „taxisok” nevében, ha tényleges tagsággal rendelkezünk. Szeretnénk hamarosan leülni a tárgyalóasztalhoz a fővárosi drozdotokat üzemeltető kht. vezetőjével. Vele együtt kívánjuk majd elemezni a tapasztalatainkat, a napi gondjainkat és problémáinkat. Az autócseré kapcsán mesterségesen kialakított bürokratikus káoszt legalább a taxisok vonatkozásában szeretnénk egyszerűsíteni! Maximum 3-4 autóiportörrel szeretnénk tárgyalásokat kezdeni új taxik beszerzése kapcsán. Jó lenne egy kedvezményes rendszert kialakítani, hogy többen tudjanak korszerűbb autóval dolgozni, de ez ne veszélyeztesse magát a vállalkozást. Szeretnénk a kormánnyal tárgyalni, hogy a kedvezményes nyugdíj bevezetését segítsék taxisok esetében is.



A Macitosz új vezetése: Balogh László (balra), Metál Zoltán (középen) és Vámos Sándor (jobbra)

csénkre nagyon sokan vannak, meg nem is szeretnék senkit sem kihagyni.) A közeli jövőben megváltoztatjuk a MACITOSZ nevet, és ezzel egy időben létrehozunk egy internetes oldalt, ahol bárki számára elérhető lesz Szövetségünk. Nem titkolt célunk, hogy társult tagjaink közösségét nagy számban kívánjuk

Természetesen vannak hosszabb távú elképzeléseink is, ám a kezdetben lépésről lépésre szeretnénk haladni. Mindenesetre tájékoztatni fogjuk a kollégákat e lapon keresztül is az eseményekről.

**Metál Zoltán, elnök
MACITOSZ**

A szöke, a barna, meg a fekete nő ül a presszóban és beszélgetnek.

– Képzeljétek – mondja a fekete –, tegnap este ahogy keféltünk a Bélával, véletlenül megfogtam a golyóit, hát tisztára hidegek voltak.

Másnap a barna is mesél:
– Képzeljétek, tegnap este mi is keféltünk a Zolival és kíváncsiságból én is

megfogtam a golyóit, hát neki is totál hideg volt.

Harmadnap megint összejejönnek, hát a szöke feje bucira van verve, kék-zöld meg lilá.

– Hát veled mi történt? – kérdezik.

– Az úgy volt, hogy mi is keféltünk tegnap este a Jocival és én is megfogtam neki, és neki is hideg volt.

– És?!

– És mondtam neki, hogy: Jé, a te golyóid is hidegek kefélés közben, mint a Bélaé meg a Zolié.

* * *

Átszerelmeskedett éjszaka után a pasi alétan dől végig az ágyon. Az íróasztalon észreveszi egy pasas fényképét. Idegesen kérdezi partnernőjét:

– A férjed?

– Á, hiszen tudod hogy nem vagyok férjnél.

– Hát akkor a volt pasid?

– Az ugyan nem.

– Hát akkor ki a csuda?

– Hát én, a műtét előtt, te kis csacsi...

* * *

Szöke nő felvételi interjún:

– És mennyi az évi fizetése?

– Ki az az Évi?...

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

A megfizethető minőség

ÚJ MAZDA3

A Mazda az alsó-középkategóriás járművek gyártásában igen sikeres múltra tekinthet vissza. Emlékeztünkben jól él még a 323-as változat, melyből csak Európában nem is olyan rég 1,9 millió darabot adtak el. Utódja, a Mazda3, 2003 szeptemberében jelent meg a piacon. Ebből a típusból nem egészen 17 hónap múlva már az elődnél is többet értékesítettek. Európában a mai napig 222 000, a világpiacon pedig 920 000 Mazda3 talált vevőre. A szakemberek között is népszerű autó a 2005-ös Év Autója választáson a VW Golfal azonos pontszámmal, a második helyen végzett. Ezt követően pedig számos nemzetközi díjat szerzett még.

Az autó kétféle – négyajtós szedán, illetve ötajtós (ferdehátú) – karosszériával kapható. Érdekes, hogy az európai piac az ötajtós, ferdehátú változatot részesíti előnyben. Az eladások 80%-át ugyanis ez teszi ki.

Ami a modellel együtt megújult motorokat illeti, a legnépszerűbb erőforrás az MZR 1.6 benzinmotor, 77 kW/105 LE/6000 teljesítménnyel és 145 Nm/4000 nyomatékkal, változó szelepvezérléssel (S-VT) és változó gyújtásrendszerrel (VIS).

Az alapváltozat MZR 1.4 benzinmotorja jelentős változtatás nélkül került át az új Mazda3-ba. A 62 kW/84 LE (6000-es fordulaton) teljesítményű, 122 Nm nyomatékot leadó motor módosított szelepvezérlést kapott (az eddig is alkalmazott S-VT alapján). Ennek köszönhetően tökéletesebb a feltöltés, jobb a motor reakciója alacsony és közepes fordulatszám-tartományban, így még könnyebb és élvezetesebb vezetni az ezzel az erőforrással szerelt új Mazda3-at.

A motorkínálat tetején az MZR 2.0 benzines erőforrást találjuk, amit az új Mazda3 esetében kedvezőbb nyomaték-karakterisztika, jobb gyorsulásérzet, illetve kisebb üzemanyag-fogyasztás jellemez; ráadásul immáron hatfokozatú, kézi kapcsolású váltómű kapcsolódik hozzá. A változó szelepvezérlés (S-VT) segít összehangolni a szívószelep munkáját a valóságos vezetési körülményekkel, amely minden esetben hatékonyabb feltöltést eredményez. A motor változó gyújtási rendszerével közösen az SV-T minden fordulatszám-tartományban élvezetes vezethetőséget és jelentős nyomatéktartalékat garantál. Miközben a

motor legnagyobb teljesítménye nem változott (110 kW/150 LE/6500), a 187 Nm-es csúcnyomaték már 4000-es főtengelyfordulatonál jelentkezik, 500-zal korábban, mint az előd esetén. A még tökéletesebb gyorsulási élmény, illetve a közvetlen gázreakciók érdekében az erőforrás elektronikus vezérlésű gázpedált is kapott.

Az MZ-CD 1.6 közönsnyomócsöves turbódízel erőforrás továbbra is megmaradt a Mazda3 európai kínálatában. Ez az aggregát két teljesítményváltozatban áll a vásárlók rendelkezésére. A Standard Power kivitel legnagyobb teljesítménye 66 kW/90 LE, nyomatéka 215 Nm (1750-es fordulatonál), míg a High Power változat 80 kW/109 LE-t teljesít, 4000-es főtengelyfordulat mellett, legnagyobb nyomatéka pedig 240 Nm (1750-es fordulatonál). Mindkét erőforrás nagyszerű ötvözetet nyújtja a teljesítménynek, a kedvező

üzemanyag-fogyasztásnak, az alacsony károsanyag-kibocsátásnak, valamint a



mint a csendes működésnek. Mindkét motor kettős vezérműtengellyel, 16 szeleppel és alumíniumból készül – a kis tömeg és a nagy ellenálló képesség érdekében. Ezt egészíti ki az 1600 bar nyomáson működő közönsnyomócsöves üzemanyag-befecskendezési rendszer. A Standard Power változat hagyományos rendszerű feltöltőt kapott, míg a High Power kivitel változó geometriájú turbófeltöltő és részecskeszűrő jellemzi.

Az új Mazda3 minden motor esetén a korábbinál kedvezőbb üzemanyag-fogyasztási értékeket garantál. A dugattyúgyűrűk-

re ható súrlódás csökkentésével sikerült csökkenteni a motor belső súrlódását, hővesztését. Ugyanakkor az új Mazda3 léghellenállási tényezőjét 0,31-ről 0,30-ra sikerült csökkenteni (ötajtós változat 15 collos kerekkel). Ezek a módosítások valamennyi erőforrás fogyasztási adatait javították, ami sokkal kedvezőbb fenntartási



költségeket jelent a vásárlónak. Például az 1.4 literes benzinmotor a korábbi 7.1 helyett „beéri” 6.7 liter/100 km fogyasztással vegyes használat mellett. Ugyanakkor ez az erőforrás még a városban is 8 liter alatt eszik úgy, hogy négy személyt ennek ellenére dinamikusan lehet vele szállítani. A csúcsváltozat dízel aggregátja, az új Mazda3-ban, 4.8 literrel is beéri vegyes használat esetén.

Kívül és belül egyaránt sokat nyújt az új Mazda3. Az utastér kényelme és használhatósága a legjobbak közé tartozik. A kompakt kategória egyik legtágasabb járműveként a Mazda3-ban a lábtér, az utastér szélessége, valamint a fejtér (elől és hátul egyaránt) kiemelkedő – a vezető tökéletes ülőpozíciója és kilátása érdekében a volán két irányban is állítható. Az első ülések nem csak a hosszú utazások során kényelmesek, remek oldaltartással a sportos vezetőknek is kedveznek. A hátsó ülés 60:40 arányban osztottan dönthető, jelentős méretű csomagteret kínálva ezzel. Emellett mind a négy ajtón találunk nagyméretű ajtószébet, a két első ülés között kettős fedelű tárolórekeszt pohártartókkal, valamint mindkét első ülés hátulján tárolórekeszt.

A Mazda3 modernizálása során a formatervezők mindent elkövettek, hogy az utastér ne csak tágasabb, de a korábbinál még könnyebben használható, még praktikusabb legyen. A műszerfalon a sebességmérő fehér jelzéseket és indirekt kék meg-

világítást kapott – az alap- és a közepesen felszerelt változatok esetén –, ez szűrületben jelentősen megkönnyíti a műszerek leolvasását. Emellett újragondolták a szedán csomagterének kialakítását, így sokkal könnyebben pakolhatóak be méretes és nehéz tárgyak. Ugyanakkor a csomagterfedél nyitását megkönnyítendő megoldásokat is alkalmaztak a karosszéria külsején.

A különleges, kulcs nélküli bejutási és indítási rendszer (piactól és felszereltségtől függően) felkerült az extralistára. Ez a rendszer képes egyszerre mozgatni valamennyi oldalablakot; A kártya-típusú „kulccsal” elég megközelíteni az autót, hogy a központi zár nyisson, vagy eltávolodni attól, hogy bezárjon; az indításhoz pedig elegendő elfordítani a gyújtógombot. Mindemellett valamennyi az elektromos ablakemelő is kezelhető az

autón kívülről. Például valamennyit le lehet húzni, amikor a napon felmelegedett autót gyorsan szeretné lehűteni a vezető, de kiszállás után, utólag is fel húzni azokat



az autó teljes be-

zárásához.

Megjelent a kínálatban a sebességtartó automatika is a kétliteres benzínmotor, valamint az 1.6 literes MZ-CD High Power (109 LE) turbódízel esetében.

A Mazda3 akár guruló koncertteremként is használható, hiszen a hét hangszórós Bose audiorendszer kiváló hangzásvilágot teremt az utastérben. A nagy teljesítményű, 222 wattos digitális erősítőt kiemelt a Mazda3 belsejébe fejlesztették ki, ezzel biztosítva a tökéletes hangzást. Emellett természetesen beépített audiorendszer is választható, CD-játszóval és AM/FM rádióval.

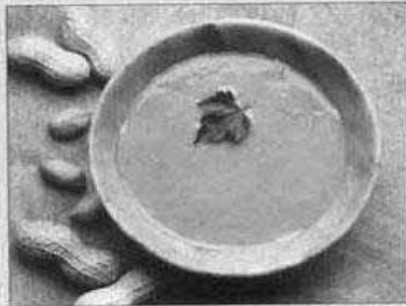
Mint ahogy a kifutó modell esetében, az új Mazda3-hoz is rendelhető Sportcsomag (SAP) – a szedánhoz és az ötajtós változathoz egyaránt. Természetesen a csomag új elemeket tartalmaz, ilyen az új 17 collos könnyűfém keréktárcsa, az új szögletes ködlámpa, az oldalsó és a hátsó légtelítő elemek. A szedán esetében – Sportcsomagtól (SAP) függetlenül – megjelent a LED-es hátsó lámpa, tovább növelve a Mazda3 modern megjelenését.

Végül essen szó az új Mazda3 airairól is: Az 1.4 literes alapváltozat kedvezményes bruttó ára 3 699 000 Ft, a 90 Le-s dízel változat pedig 4 399 000 Ft-ért hozható el. Annak felsorolásától, hogy az opciós listáról mi választható, helyhiány miatt most eltekintünk. Azonban a márkakereskedők örömmel állnak a taxis vásárlók rendelkezésére.

Tütyölt ratyli - magyar étel

Hozzávalók:

- másfél kiló nyersratyli
- egy jókora pesce
- 2 csobolyó gönyéde (ha lehet, pöcörgösi)
- 3 csipet ciháta



Elkészítés:

A nyersratyilit fertályórát posváasztjuk, míg csurmot nem enged. Szépen hőllyén kipicskásszuk, a nyesevékből pedig apró csulmákat gyúrunk, ezek kerülnek a koshadtba. Közben a pocadékot megpeccsentjük, a ratyliat pedig hagyjuk slottyanni. Tütyölni csak akkor kezdjük, ha már jó vatyálós. A pesét lesolyvasztjuk, aztán már csak tötyentgetjük, mert hamar odakaphat...ahova nem szeretnénk.

forrás: Internet

SAP-ART Hiteles hírek:

MA MESSZE A LEGKEDVEZŐBB AJÁNLATUNK: 3,6% THM SZABADFELHASZNÁLÁSRA ÉS LAKÁSCÉLRA IS
pl. 5 Mft 20 évre 34535 Ft/hó. Nincs folyósítási jutalék, (mi díjunk 0% is lehet) Ezen kívül minden Mo.-i ingatlanhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban.

Szocpol (LÉK) ügyintézés! Ha hitelt szeretnél, v. családod ingatlant vásárol, feltétlen gyere el ingyenes tanácsadásra döntés előtt!

Nem baj, ha

Úgy érzed, nem vagy hitelképes, APEH és egyéb végrehajtás sem akadály.

MIKROHITEL:

Támogatott forint hitel, Nincs deviza-kockázat!
(pl.: 3 Mft 5 év, össz.kamat 5 év alatt: 450.000 Ft)

Hívj bizalommal:

Bíró László, (volt) City 767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió

1138 Bp., Esztergomi út 12.

Tel: 06-70-383-8767; 06-70-316-2071;

Fax: 06-1-7893090; sap-art@chello.hu

Egy félénk pasas bemegy egy bárba s meglát egy gyönyörű nőt a bárpult előtt ülni. Egy óra gyöttrődés után erőt vesz magán, odamegy és udvariasan megkérdi :

- Megengedné hogy elcsevegjünk egy kis ideig?

A nő erre teli tüdőből kiáltja:

- Nem, nem fekszem le magával ma este! Disznó!

Mindenki a bárból őket nézi. Természetesen a pasas reménytelenül és teljesen megszegyenítve oldalaloz vissza

az asztalához. Egy pár perc múlva, a nő odasétál hozzá, rámosolyog, és bocsánatkérő hangon azt mondja:

- Sajnálom, ha kellemetlen helyzetbe hoztam. Tudja, én végzős diák vagyok a pszichológián, és azt tanulmányozom hogyan reagálnak az emberek kellemetlen helyzetekben.

Mire a pasas teli tüdőből üvöltve:

- Mi az hogy 200 dollár?



Elektronikus bevallások

Sürget az idő!

Bár sokan kívártak, jól látszik, hogy ma már biztos: 2007-től kizárólag elektronikus úton lehet az adó- és járulékbevallásokat elkészíteni és továbbítani.

A helyzet tehát adott, a felkészülésre még van ugyan idő, de már nem sok. Az elektronikus ügyintézés folyamata aránylag egyszerű, mégis érdemes áttekinteni részletesen, mi a vállalkozó teendője, ha továbbra is szabályosan akarja közterheknek bevallását intézni.

A szükséges eszközök és ismeretek:

- Számítógép
- Nyomtató
- Internetkapcsolat (lehetőleg nem modem, hanem nagy sebességű, mert a programok letöltése időigényes)
- Levelezőprogram
- Számítógépes felhasználói ismeret (letöltések, feltöltések, jelszó műveletek, hibaüzenetek kezelése, e-mail fogadása és küldése stb.)
- Könyvelési ismeretek, legalább a bevalló programok szintjén
- Rengeteg türelem...

(Ha már most elment a kedved az egésztől, és a pokolba kívánod azt is, aki kitalálta, ugorj rögtön az utolsó bekezdésre!)

A regisztráció:

Először is egy személyi igazolvánnyal (új típusú személyinél lakcímkártyával együtt) fel kell keresni bármelyik okmányirodát (nem szükséges a lakóhely szerinti), és bejelentkezni elektronikus ügyintézésre, ill. ügyfélkapu nyitását kezdeményezni. Az okmányiroda az adatok ellenőrzése után kiállít egy nyomtatványt, amihez a személyes adatokon túl a következők szükségesek:

- E-mail cím – fontos, hogy élő, működő cím legyen, mert ezen az úton kapjuk meg első, ideiglenes jelszavunkat.
- Felhasználónév – tartalmaznia kell kis- és nagybetűket, valamint számokat egyaránt. Igyekezünk olyan felhasználónevet választani, amelyről úgy véljük, hogy másnak még nem jutott eszébe. Jó, ha meg tudjuk jegyezni felhasználónevünket, de itt még nem elengedhetetlen, mert az ügyintézés végén kapott nyomtatványon fel lesz tüntetve.

A kinyomtatott regisztrációs lapon ellenőrizzük adataink helyességét, majd ha mindent rendben találtunk, írjuk alá. Ettől számítva öt napunk van rá, hogy regisztrációnkat aktiváljuk az interneten. A meg-

adott e-mail címre ugyanis kapunk egy egyszerű használatos jelszót, amelynek, és a regisztrációkor megadott felhasználónevnél a segítségével meg tudjuk nyitni személyes ügyfélkapunkat. A www.magyarorszag.hu weboldalon, az ügyfélkapu menüpontban a felhasználónév és jelszó beírásakor megnyílik egy ablak, amely felszólít bennünket, hogy változtassuk meg jelszavunkat. Ez szükséges ahhoz, hogy az ügyfélkapus regisztrációnk teljes legyen. A jelszó formái követelményei a felhasználónevhez hasonlatosak. Tartalmaznia kell kis- és nagybetűt, valamint számot, vagy számokat. Esetleg írásjel is alkalmazható. A jelszó ne legyen rövidebb hét karakternél,

ezzel kell kezdenünk a letöltést. Az [Abev2006telep.exe](#) feliratra, vagy az ikonra kattintva megindul a letöltés. Cél szerű elfogadunk a felajánlott beállításokat, ez esetben a C meghajtóra települ a program, és indító ikonját elhelyezi a munkasztalon (aki most az íróasztalán keresgéli az ikont, az ugorjon az utolsó bekezdésre...). A keretprogram sikeres letöltése után – ami egyébként majd a bevallásokhoz is szükséges lesz – le kell tölteni a 06180-as nyomtatványt. Ezen jelentjük be az adóhivatalnak, hogy mi magunk fogjuk bevallani a saját adóinkat és járulékait. E nélkül, bármilyen ésszerűtlennek is tűnik, az adóhatóság elutasítja az általunk

Ha a szükséges eszközök és felhasználói ismeretek nem állnak rendelkezésedre, vagy csak egyszerűen nincs kedved bajlódni ezzel a dologgal, segíünk a BTI-Taxicentrum irodában, ahol egyetlen nyomtatvány aláírásával teljesíted regisztrációs kötelezettségedet. Ettől kezdve a többi a mi dolgunk: ügyintézés, regisztráció, jelszavak és felhasználónevek, internetkapcsolat, bevallás és visszaigazolás, igazolások és nyugták – minden adó- és járulékgügyi, elektronikus bevallási adminisztrációval kapcsolatos teendőt elintézzünk.

és lehetőleg olyat válasszunk, amit meg tudunk jegyezni. Érdemes a felhasználónevet és a jelszót is valami rejtett helyre feljegyezni, mégpedig egészen pontosan, mert a továbbiakban csak ezek birtokában kezdeményezhetünk bármifajta ügyintézés.

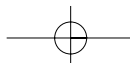
Ezekkel a lépésekkel sikeresen aktiváltuk személyes ügyfélkapunkat, melyen keresztül számtalan szolgáltatást vehetünk igénybe, kérdezhetünk le adatokat, kezdeményezhetünk hivatali ügyintézés, igényelhetünk bizonyos iratokat és igazolványokat, stb. A honlapon részletes tájékoztatás található az igénybe vehető szolgáltatásokról. Fontos, hogy felhasználónevünket és jelszavunkat soha, semmilyen körülmények között ne adjuk ki másoknak, mert a számítógép nem látja, ki ül a gép előtt. Ha megkapja kódjainkat, azt úgy tekint, hogy mi kezdeményeztük a kapcsolatfelvételt, tehát hivatalosan egyenértékűnek tekinthető sajátkezü aláírásunkkal!

A személyes ügyfélkapu sikeres aktiválása után keríthetünk sort az adóhivattal való kapcsolatfelvételre annak érdekében, hogy vállalkozói bevallásainkat is intézni tudjuk. Ehhez szükséges egy formanyomtatvány, amelyet az APEH honlapjáról tölthetünk le. Első lépésként írjuk be böngészőnk címsorába: www.apenh.hu A megnyíló ablakot görgessük lefelé, a lap alján található a „Bevallások, nyomtatványok módosulása” menüpont. Ebből válasszuk ki a [Nyomtatványkitöltő 2006](#) linket. A megnyíló ablakban látható az Abev keretprog-

peküldött bevallásokat.

A 06180-as nyomtatványt az APEH honlapján ugyanott találjuk, ahol a keretprogramot: a [Nyomtatványkitöltő 2006](#) menüpontban. Mivel itt száznál is több letölthető nyomtatvány található, a gyorsabb megtalálás érdekében használjuk a Ctrl-F billentyűkombinációt, itt a keresősorba beírva a 06180-at azonnal a megfelelő sorra ugrik. A nyomtatvány letöltésének lépései a keretprogramhoz hasonlóak.

A keretprogram és a 06180-as nyomtatvány letöltése után indítsuk el az asztalon lévő Abev 2006 programot. A program megnyitása után válasszuk az adatok menüpontból az „új nyomtatvány”-t, vagy kattintsunk az alatta levő ikonra. A közepeken megnyíló ablakból válasszuk ki a 06180-as jelű nyomtatványt (ha mindent jól csináltunk, ezen kívül más nem is lesz ott). Az OK-ra kattintva megnyílik maga a lap, melynek fejlécén a nyomtatvány száma mellett a „Bejelentés és regisztrációs adatlap” cím szerepel. Az 1,2,3,4-es pontot töltsük ki értelemszerűen. Ügyeljünk arra, hogy a 4-es pontban kért e-mail címhez élő, létező címet írjunk. Nem muszáj ugyanazt, amelyet az okmányirodai regisztrációkor megadtunk, de lényeges, hogy hosszú távon is élő e-mail címünk legyen, mert az adóhivatal ennek segítségével fog velünk levelezni, és itt közlik a bevallások és nyilatkozatok feltöltése során esetlegesen előforduló hibákat is. Freemail-es cím esetén vegyük figyelembe, hogy ha



bizonyos ideig nem használjuk (jelenleg azt hiszem 3 hónap) a szolgáltatást, törlik a címet! Ha saját magunkat regisztráljuk, akkor a nyomtatvány 5,6,7 pontját nem kell, sőt nem is szabad kitölteni. Ezután írjuk be a B szakasz 1-es pontjába azt a dátumot, amikor regisztráltunk az okmányirodában, majd a lap alján az aktuális dátum beírásával lezártuk a nyomtatvány kitöltését. A kitöltés befejezése után célszerű egy ellenőrzést kérni, amelyet az „Ellenőrzés” menüponttal, vagy a „pipa” ikonnal indíthatunk el. Ha a felugró ablakban nem találunk hibajelzést (piros körben fehér X), akkor sikeresen kitöltöttük a regisztrációs

adatlapot. Ha az ellenőrzés hibát jelez, az utasításnak megfelelően javítsuk ki. Ha minden rendben van, a nyomtatványt két példányban nyomtassuk ki, és írjuk alá, majd személyesen, vagy postai úton ajánlott levélben juttassuk el a vállalkozásunk székhelye szerint illetékes adóhatósághoz.

Ezekkel a lépésekkel elegett tettünk regisztrációs kötelezettségünknek, és megnyitottuk azt a „csatornát”, amelyen keresztül majd feltölthetjük adó-és járulékbevallásainkat, valamint kommunikálhatunk az adóhivatallal. Erdemes figyelembe venni, hogy az APEH regisztráció átfutása mintegy két-három hét, ennyi idő telik te-

hát el az adatlap feladása és a regisztráció aktiválása között.

A decemberi számban folytatjuk az ismertetést a bevallások kitöltésével és elektronikus feltöltésével kapcsolatos tudnivalókkal. Jelenleg még nem áll rendelkezésre az az APEH nyomtatvány, ami a 2006-os év járulékaiknak visszamenőleges bevallását szolgálja, bízunk benne hogy a jövő hónapban már erről is tudunk tájékoztatást adni. A személyi jövedeleadó-bevallás programja pedig általában csak január elején kerül fel az APEH weboldalára, így a januári számban majd erre kívánunk kitérni.

Nagy Zoltán

Éjjel az anyósoddal álmodtam.

- És mit mondott?
- Semmit.
- Akkor az nem ő volt.

* * *

Egy turista bemegy a kovácsműhelybe, ahol a mester éppen lerak egy forró patkót hűlni. Mielőtt figyelmeztethetné a turistát, az felkapja a patkót, de nyomban le is teszi.

- Megégette magát? - kérdezi együttérzően a kovács.

- Á,dehogya! Csak irtó gyorsan meg tudok nézni egy patkót.

* * *

Kiadtak egy könyvet, amely felsorolja azokat a külföldi államokat, amelyek gyűlölik az Egyesült Államokat, vagy legalábbis neheztelnek rá. A könyv címe: Világatlasz. (Jay Leno)

A globális felmelegedés első bizonyítéka...



TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Digitaxi 2001-es, garanciális eladó. Ár: 35 eFt.

Telefon: 06/20-961-3500



Digitaxi 2 éves, új állapotban, kedvező áron eladó.

Érdeklődni: 06/30-232-0299



Eladó 4 db 195/65 R15-ös DUNLOP Winter Sport M3-as téli gumi C Veactra lemezfelniére szerelve. 3000 km-t futott. Ár: 80 000Ft. Ugyan erre a típusra gyári zárható tetőcsomagtartó (egyszer használt szőrf szállításra). Eladó 28 000 Ft-ért

Érdeklődni az esti órákban

a 06-70-383-8612-es telefonszámon vagy a 06703838612@vodafone.hu

e-mail címen lehet.



Michelin 195/65x15 téligumi garnitúra (4 db) eladó.

Érdeklődni: 06/30-9417-597

telefonszámon lehet.



4 db téli gumi acélfelnire szerelve eladó.

Telefon: 06/30-232-5262



Michelin 185/65x14 téligumi garnitúra (4 db) eladó.

Érdeklődni: 06/30-9417-597



Nyerges kamionponyva (13,6 m) eladó. Ár: 65.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-429-5591.



Építkezésből visszamaradt anyagok olcsón eladók: homlokzati burkoló „Csabakő” 30 m² 60 000 Ft-ért, padlóburkoló lap 30 x 30-as méretű, rusztikus, világos színű 60 m² 102 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



Vállalkozás felszámolása miatt laminátos parkettszegélyléc, bükk színben 2,7 m szállhosszúságú, összesen 1100 méter eladó. Ár: 60 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591

telefonszámon.



Nemrég született kutyakölyök gazdit keres. Karácsonykor 6 hetesen vihető el, ingyen. A

kutyus nagy testű lesz, házőrzőnek kiváló, tartása kertben ajánlott, (közepes szőrhosszúságú, vöröses színű, feltűnően szép kiállítású mindkét szülő). Előzetes telefoni megbeszélés után a kölyök megnézhető Kőbányán.

Egyeztetés: Hencz Zsuzsa 280-1864, vagy 262-8149 este.



Eladó IKEA NYLAND kalaptartó polc. Szín: „ant p”. A kalaptartó vadi új, (az eredeti ár 9590,-) ára: 5500,- ft. Kép megtekinthető: www.ikea.com oldalon.

Tel: 296-07-27, vagy

éjszaka: 06-70-3838-065.



Eladó 4 db. akril zuhanytálca, 80 x 80 méretű, fehér színű. Ár: 7.000,- Ft/db.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591

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



Peugeot 207

A mint arról már e lap hasábjain írtunk, a Peugeot egyik legnépszerűbb típusa, a 207, kétféle karosszériaváltozatban kapható. A letisztult formák kedvelőinek a klasszikus külsőt ajánlják a kereskedésekben, a dinamikus autózást, a kirobbanó energiát előnyben részesítőknek pedig a sportos karosszériát. A két változat között a különbség elsősorban az orrszék kialakításában rejlik, bár a nagyméretű, krómzott kipufogóvégék a 207-es hátsó traktusán is árulkodó jelnek számítanak. A hatalmas első beömlő nyílások a sportos változatnál külön rácsot kaptak, a ködlámpákat pedig krómzott keretbe foglalták a tervezők.

Az 1472 mm hosszú, 1720 mm széles autó páratlan menettulajdonságokkal rendelkezik. A széles nyomtáv, az egymástól a lehető legtávolabbra elhelyezett tengelyek ideális autózást biztosítanak egy átlagos vezetőnek is. Ám az sem véletlen, hogy a Peugeot a hazai és a nemzetközi rallye-mezőny állandó szereplője is, még hozzá általában dobogós helyen.

A belső megoldások is jól jellemzik a márkát. A műszerfal kialakítása esztétikus, a kezelőgombok, karok kézre esnek, jól használhatók, az ülések kényelmesek hosszabb utazásnál is.

Az opcióként rendelhető panorámatető szinte egyedülálló utazási élményt biztosít. Az 1.1 m²-es hővisszaverő réteggel kezelt üvegfelület a szélvédőkkel és oldalablakokkal együtt páratlan fényviszonyokat teremt az autóban ülők számára. Taxihasznál esetén ez azt jelenti, hogy az utasok menet közben úgy nézelődhetnek, mintha egy nyitott autóban utaznának, ennek kellemtelenségei nélkül. Bár a panorámatető hővisszaverő képessége 80% körüli, azonban még ez is sok lehet egy-egy meleg nyári napon. Ez esetben az árnyékoló tetőt behúzzhatjuk, így egy „hagományos” belső teret nyerhetünk, melyben a beépített légkondicionáló könnyedén hűti vissza a leve-

göt elfogadható hőmérsékletre. A 207-es motorválasztékáról általában elmondható, hogy energikus és dinamikus benzines, illetve nagy nyomattékkal bíró, az utolsó generációs Common-Rail befecskendezéssel működő, alacsony fogyasztású dízelek alkotják a kínálati listát. Ez utóbbi gázolajos aggregátók a vásárlók között méltán



népszerűek hosszú évtizedek óta. A dinamikus gyorsulás, a magas szintű technológia, az alacsony zajszint keresetté teszi a Peugeot dízelmotorjait.

Azonban nem csak a gázolajos motorokat fejlesztik a francia márkánál. A PSA-Csoport, és a BMW közös fejlesztését követően megjelent a motorválasztékban az új, 1.6 literes, 16 szelepes 150 lóerős turbómotor, mely valószínűleg a hazai vásárlók

körében is hamar népszerű lesz. Komoly nyomattéka sportos, dinamikus haladást tesz lehetővé már alacsony fordulaton is, úgy, hogy a fogyasztási értékek is javulnak. Ahogy erről a hivatalos prospektusban ír a forgalmazó: a motor teljesítménye egyszerre csábít mosolyra és elképedésre...

Nézzük ezt egy kicsit részletesebben: Az EP6DT kódnevű motor az első tagja annak a közvetlen befecskendezésű, nagynyomású turbóval ellátott benzínmotor-családnak, amely a THP (Turbo High Pressure) gyújtó-megjelölést viseli majd. A 207-es sorozatban az 1.6 literes THP 16V motor kapható, egyelőre csak a Féline felszereltségi szinten. Ez a 1.6 literes THP 16V motor annak az új motorcsaládnak az első tagja, amely a PSA Peugeot Citroën és a BMW Csoport együttműködéséből jött létre. A partnerség célja innovatív műszaki megoldásokkal ellátott, nagy teljesítményű, kis fogyasztású, a kis- és az első-középkategória költségkeretének megfelelő benzínmotorok építése volt. Mind egyik résztvevő beadta legjobb tudását és szakértelmét, mind magának a motornak, mind a gyártástechnológiának a tervezésébe. A motor a PSA Peugeot Citroën douvrini üzemében (Franciaország) készül.

Az EP6DT motor hengerenként 16 szelepes, két vezérműtengelyes négyhengeres gép, lökettér-

fo-
g a t a
1598 cm³.

Maximális teljesítménye 110 kW (150 LE) 5800/percnél. A négyhengeres, 1.6-os konstrukciót azért választották, mert a nagy fajlagos teljesítményű kis turbómotorok jelentős fogyasztási előnyt kínálnak a nagyobb lökettérfogatú szívómotorokhoz képest. Ugyanezt a méretcsökkentési stratégiát alkalmazza a Peugeot a

HDi dízelmotorok esetében is. A motor specifikációjának megállapításakor számos követelményt kellett egyidejűleg figyelembe venni: kétliteres szívómotorokra jellemző teljesítmény, alacsony fordulatszámon kifejtett nagy nyomaték, jó vezethetőség, csekély fogyasztás és emisszió, kompakt felépítés és kis súly, hogy kiskocsikba jól beépíthető legyen. A végső cél természetesen a 207 vezetési élményének fokozása, az üzemeltetések minimumra szorítása mellett. Nagy figyelmet szenteltek a nyoma-

tékarakterisztikának és a turbólyuk kiküszöbölésének. E törekvés eredményeképpen már 1000/percnél 156 Nm jelentkezik, de a 240 Nm nyomatékmaximum is mindössze 1400/percél áll rendelkezésre, hogy egészen 3500-ig változatlan maradjon. Ráadásul nagyon széles a használható fordulatszám-tartomány: még 5000/percnél is 208 newtonmétert fejt ki a motor. Az 1.6 literes THP 16V legnagyobb teljesítménye 110 kW (150 LE), 5800-nál. A nagyszerű eredmények elérésében számos műszaki

innováció játszott szerepet, különösen: közvetlen befecskendezés, kettős beömlésű turbófeltöltő, folyamatosan változó (VVT) szívásvezérlés, szabályozott szállítási olajszivattyú, újszerű forgattyúház-kialakítás.

Mindenesetre úgy látszik, hogy a benzin erőforrások fejlesztésével nem csak a dízelmotorok lesznek képesek az alacsony fogyasztás mellett kiemelkedő teljesítményre. Ezek az aggregátok ráadásul olcsóbbak is, mely az újautó-vásárlóknak jelent majd könnyebbséget a jövőben.

Nem a navigáció, az ember tévedett

Elpötyögött célállomás

Ember és technika együtt képes nagyot alkotni, ám a sikerhez elengedhetetlen a precizitás mindkét részről. Egy brit taxis egyetlen betűt gépelt el navigációs eszközén, és 130 kilométerrel távolabbra szállította utasait, mint azok szeretnék volna.

A két fiatal brit lány mit sem sejtve ült be a városka drosztján várakozó taxiba, majd közölték a sofőrrel, hogy ők Lymingtonba szeretnének eljutni. A készséges fuvarozó, mivel nem tudta pontosan merre is található a település, máris műholdas navigációs eszközt „hívta segítségül”. Bepötyögte a hallott település nevét, csakhogy a Lymingtonban szereplő „y” helyett „i” betűt táplált be a gépbe, és pechjére létezett egy ilyen nevű földrajzi hely is. A célállomás adott volt, a műszer az útvonalat is megadta, így nem volt semmi akadálya annak, hogy a taxi útra keljen.

Több mint másfél óráig tartott az út Lymingtonba, eközben sem a sofőrnek, sem az utasainak nem tűnt fel, hogy nem a megfelelő irányba haladnak. A taxis és vendégei között közvetlen hangulat alakult ki az úton, és a célállomás föterére érve mindannyian meg voltak győződve arról, hogy a megfelelő településre érkeztek.

A lányok kiszálltak, kifizették a 80 fontos viteldíjat, majd a taxi is és utasai is folytatták útjukat. A fiatalok még beugrottak vásárolni az egyik üzletbe, egyben megtudakolni, hogy merre is található az Új Erdő elnevezésű kemping, ahová eredetileg indultak.

Legnagyobb meglepetésükre a helybeliek még csak nem is hallottak a kempingről és a környéken - a lányok által leírt üdülőhely - nem is létezett. Végül némi dögprengés után rájöttek, hogy a taxis lehet a ludas a dologban, aki nem a megfelelő helyre szállította őket.

Magyarországon ilyen helyzetben két tizenéves talán megszeppenne és hirtelen nem is tudná mihez kezdjen, ám ezek az angol lányok azonnal felhívták a fuvarozó cég központját és elmondták mi történt velük. És itt következik a másik különbség: a taxitársaság küldött egy autót a póru jár utasaiért, amely már Lymingtonba fuvarozta a fiatalokat. Természetesen ezért az útert a lányoknak nem kellett fizetniük, és a cég elnézést kért az átélt kellemetlenségért.

A hibázó sofőr viszont nem úszta meg ennyivel, hiszen neki vissza kellett fizetni a 80 font viteldíjat, ráadásul meg kellett téríteni a második taxi és sofőrnek költségeit is. Mindezt egyetlen elpötyögött betű miatt.

Cash

Minimum járulékalap

– Az első statisztikák –

Mint ismeretes, 2006 szeptember 1-jétől új fogalommal kellett megismerkednünk: a minimum járulékalap elvével. E szerint a vállalkozók a tényleges jövedelmük, de legalább 125 000 forint után kénytelenek fizetni az egészségügyi és nyugdíjjárulékat. Akinek a jövedelme nem éri el ezt az összeget, bejelentést tehetett az adóhatóságnak, és ezáltal továbbra is az általa eddig alkalmazott járulékalap – jellemzően az aktuális minimálbér – után fizethetett. A bejelentések alapján megszülettek az első statisztikai felmérések is.

A felemelt járulék megfizetése alóli mentességet mintegy 83 500 adóalany ké-

relmezte október 12-ig; a magyarországi működő vállalkozások számát tekintve ez mintegy 10 százalékos arány. A ténylegesen érintett munkavállalók száma azonban csak akkor derül ki, ha ezeket az adatokat összevetik más, például szja-adatokkal.

A kérelmekből 60 ezer elektronikusan, a többi hagyományos módon, papíralapon érkezett a hivatalhoz.

Az adóhivatal illetékes közölte: a kérelmező adóalanyokat nem teljeskörűen, hanem szűrőpróbaszerűen ellenőrzik, illetve, ha más célból jár náluk az adóhivatal, a mentesség jogszerűségét is megvizsgálhatják.

Pótfelvételizni készültem az egyetlen. Rengetegen voltak arra a pár helyre, ami még maradt. Indulás előtt – mintegy biztatásul – azt mondta nagybátyám, aki jól ismer: – Te csak kétféleképpen juthatsz be az egyetlenre: normális úton és csoda útján. A normális az, ha a

jöisten személyesen lejön a földre, megfogja a kezdet és átvész a vizsgán. A csoda az lesz, ha e nélkül is bejutsz.

Anyósom olyan öreg volt, hogy amikor azt mondtam neki, hogy viselkedjen korához illően, rögtön meghalt.



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Megengedett-e az előzés a táblával jelzett csomópontban?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és a kerékpárnak a gépjárművel való előzése a megengedett.
- c) Nem.



2. A táblával megjelölt úton közlekedik. Mikor hajthat a leállósávra?

- a) Ha az úttesten sűrű a forgalom és helyet kíván adni a mögöttes gyorsabban közlekedő gépkocsinak.
- b) Ha műszaki hiba, vagy forgalom-ellenőrzés miatt taxiját meg kell állítania.
- c) Ha lényegesen lassabban halad, mint a többi gépjármű.



3. Behajthat-e a táblával megjelölt útra a tehergépkocsi?

- a) Igen.
- b) Nem.



4. Visszafordulhat-e taxijával, ha a táblával megjelölt útkereszteződést már elhagyta?

- a) Igen.
- b) Nem.



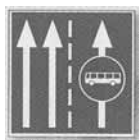
5. Kötelező-e leszerelni taxija gumiabroncsairól a hólánccokat, ha a táblához érkezik?

- a) Igen.
- b) Nem.



6. Mekkora kell hogy legyen taxijának átlagsebessége, ha a táblával megjelölt helyen halad át?

- a) Legalább 5 km/h.
- b) Legalább 10 km/h.
- c) Legalább 20 km/h.



7. Közlekedhet-e a taxi az ilyen táblával – illetve az azonos elnevezésű útburkolati jellel – megjelölt forgalmi sávban?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha taxi üzemmódban utast szállít.
- c) Nem.

8. Kötelező-e bekapcsolni személytaxija biztonsági övét, ha járművében utas nem tartózkodik?

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

9. Kötelező-e gondoskodni arról, hogy taxija jobb első ülésén helyet foglaló utasa bekösse a biztonsági övét?

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

10. Kötelező-e gondoskodni arról, hogy taxija hátsó ülésén helyet foglaló utasa bekösse a biztonsági övét?

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

11. Megállhat-e taxijával utasfelvétel céljából az autóbusz forgalmi sávban?

- a) Igen.
- b) Csak 22 és 06 óra közti időszakban.
- c) Nem.

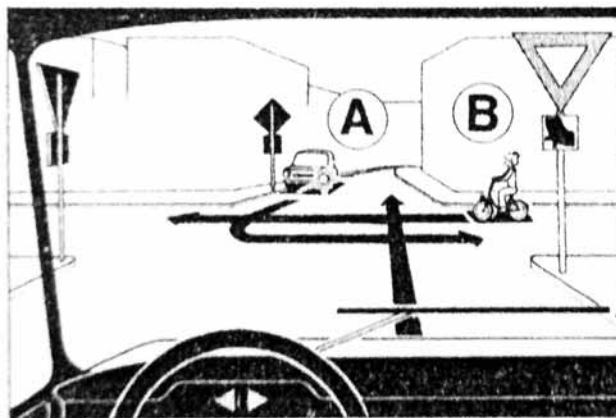
12. Mennyi ideig várhat taxijával késlekedő utasára az autóbusz forgalmi sávban?

- a) Legfeljebb egy percet.
- b) Legfeljebb öt percet.
- c) Korlátlan ideig, ha a járművében marad, és autóbusz vagy trolibusz érkezésekor annak továbbhaladását haladéktalanul lehetővé teszi.

13. Továbbhaladhat-e taxijával, ha a piros fényt adó forgalomirányító fényjelző készülék mellett elhelyezett kiegészítő lámpa „BUSZ” feliratú fehér fényjelzést ad?

- a) Igen, függetlenül attól, hogy a taxi éppen melyik forgalmi sávban tartózkodik.
- b) Csak akkor, ha az autóbusz forgalmi sávban tartózkodik.
- c) Nem.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezeti. Mikor haladhat át az útkereszteződésen?



- a) Az „A” és a „B” jelű járművek előtt.
- b) A „B” jelű kerékpáros után másodikként, az „A” jelű gépkocsi előtt.
- c) Az „A” és a „B” jelű járművek után.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Havi aforizma

Egy igazi demokráciában a vezető nem mindenható. F. D. Roosevelt a következőt válaszolta egy reformot követelő delegációnak: – Oké! Engem meggyőztek. Most menjenek, és szervezzék meg, hogy a választóim nyomást gyakoroljanak rám! *Saul Alinsky*

Sajnos nem utoljára A TAXIÁLLOMÁSOKRÓL

A jelek szerint falra hányt borsó, amit mi bekiabálunk a nagy magyar éjszakába. A



taxiállomások egy részét továbbra sem tudjuk használni! Márpedig mi az összesért fizetünk. Legalábbis így tudom... Ráadásul nem önkéntesen, hanem mert kötelezővé tették.

Gondoljunk bele: kivesszünk egy lakást, ám annak a mellékhelyiségeit, konyháját nem tudjuk használni. Pedig az egészért fizetünk. Ugye, hogy ilyen esetben vagy

felmondjuk a bérleti szerződést, vagy a tulajdonos azonnal megoldja a problémát? A bérbeadónak ezt kell tennie, ha lakót akar a lakásába. Nem?

Ugyanez lenne a normális a taxiállomások esetén is! Legutóbb több mint egy tucat számunkra használhatatlan megállót fényképeztünk le Budapesten. Most ismét mellékelünk jó néhányat.

Ám az kérdés, hogy még hány fotót mellékeljünk? Mi kell ahhoz, hogy ébresztőt fújjanak a Taxiállomás Kht.-nél? Nemcsak a pénzbeszedés a fontos, hanem az ellenértékként nyújtott szolgáltatás is az!

Végül már jó előre sokunk nevében szólok: november vége van, így természetes, hogy jön a hó, amit a használhatóság érdekében azonnal el kellene takarítani a taxiállomásokról is. Mint ahogy a gyalogátkelőhelyeknél, vagy a tömegközlekedés által használt megállóknban teszik. Ugyanis ezért is fizetünk!

Juhász Péter

Kérelem a taxiállomásokkal kapcsolatban

Sokan kérdezik: a közlekedési kérdésekben, kérésekben miért nem szerepel a taxiállomások témaköre. Örömmel mondhatom, én őket is bombázom folyamatosan a kéréseimmel, kéréseitekkel. Példának okáért legutóbb a mellékelt csomagot küldtem nekik.

II. Moszkva tér

Évekkel ezelőtt itt a járdán alakítottak ki taxiállomást, nagyon jól megoldva a felhajtást a járdára. Azonban a nyáron ideiglenes jelleggel BKV autóbuszállomás lett a drosztból, ezért megszüntették a járdára való felhajtást. A BKV elvonult, maradtak a taxisok is, csak éppen a járdára nem tudnak felhajtani a 15-20 centiméteres szintkülönbség miatt. Erről ugyanis elfeledkeztek.

VII. Bethlen Gábor utca 1.

Nagyon forgalmas közlekedési csomópont, trolibusz-végállomás, autóbuszállomás, közelben a Keleti pályaudvar. Éppen ezért itt mindig álló-



II. Moszkva tér



VII. Bethlen Gábor utca 1.

másznak taxik. Jó lenne kialakítani egy hivatalos taxiállomást a fényképen jelzett helyre.



V. Roosevelt tér

V. Roosevelt tér

Jól működő taxiállomás volt az úgynevezett „Spenót-ház” előtt. Az épület lebontása, majd az új épület felépítése alatt – érthetően – megszüntették a drosztot. Az új épület elkészült, vissza kellene helyezni a taxiállomást.



XII. Déli pályaudvar, Alkotás u. oldal

XII. Déli pályaudvar, Alkotás utcai oldal

Rendszeresen panaszkodnak a taxik, hogy nem lehet rendesen beállni a taxiállomásra, mert helyi legények feltartják a sort. Azaz, ha egy-két autó áll a droszton, akkor ők a taxiállomás végén állnak, másokat ezzel kiszorítva a fuvarszerzésből. Gyakrabban kellene ezt a drosztot (is) ellenőrizni.



XI. Etele tér

XI. Etele tér

Amióta átadták a taxiállomást a pályaudvar előtt, még egyszer sem festettek fel útburkolati jeleket. Ennek hiányában pedig úgy parkolnak a magánautók, ahogy kedvük van. Célzerű lenne felfesteni a „Taxiállomás” útburkolati jeleket.

Juhász Péter (a Lámpafelelős)

Halálos gyalogos- és kerékpáros balesetek (Évszakváltás)

Ismét évszakváltás van, később világosodik és hamarabb sötétedik. Megváltoznak a közlekedés feltételei. Sötétben, esőben, ködben, nyálkás utakon, romló látási viszonyok közepette újra felmerül a láthatóság kérdése, a „Látni, látszani és alkalmazkodni” elv aktualitása. Gyakran a „nemláthatóságra” vezetik vissza ezen időszak gyakori tragédiáit.

A kivilágítatlan kerékpárost tompított fényszóróval 37 méterről lehet észrevenni, míg országúttal ez a távolság 75 m. A jól kivilágított kerékpár már 500 méterről jól látható. Tény, és ne feledkezzünk meg arról, hogy a gyalogosok és kerékpárosok zöme nem rendelkezik kellő közlekedési ismerettel. Tapasztalatok bizonyítják, hogy ha rendelkezik is, nem mindig tartja be azokat (egészségi állapota, kora, ismereteinek hiányossága miatt).

Az okokat vizsgálva felmerül a kérdés, megtettünk-e, megteszünk-e mindent saját (és mások) közlekedésbiztonsága érdekében?

Aki nem tartja be a közlekedési szabályokat, az potenciális veszélyt teremt. Aki nincs kivilágítva, aki körültekintés nélkül lép le az úttestre, aki az úttesten fekszik, aki a vasúti tiloson megy át... azt elgázolhatják.

Folytathatnánk a sort: aki ab-

szolút vagy relatív gyorsajtással vezet, az már eleve szabálytalan és másokat veszélyeztet, ez pedig felelőtlenség.

Rendőri szemmel nézve, szinte minden baleset visszavehető valamilyen felelőtlenségre, szabályszegésre, emberi mulasztásra, vezetéstechnikai hiányosságra, vagányságra, vagy egyszerű kivagyiságra. A közlekedési morállal, az egyén szabálytisztelő magatartásával is baj van. A tragédiák figyelmeztetnek, tenni kell valamit...

Hangoztatjuk a szabályszegő és/vagy a gázoló felelősségét is. A szabályszegőt nem feltétlenül kell elűtni. Az ún. bizalmi elv lényege, hogy minden közlekedő joggal számít arra, hogy a közlekedés szabályait mások is megtartják. De elvesz ez a bizalom, ha a szabályszegés ténye már kellő időben felismerhető. Ilyenkor a „másik félnek” kell minden tőle telhetőt megtenni a vészhelyzet elkerülése érdekében!

Az őszi-téli útviszonyok jóval óvatosabb vezetési stílust igényelnek!

A rendőrség egyedül kevés a helyzet megoldására. Társadalmi összefogásra van szükség és az egyén meggyőzésére.

Mi a megoldás?

Felvilágosítás, meggyőzés, a közlekedési szabályok betartása és

betartatása, szabálytisztelő magatartás, következetes ellenőrzés, jogszabályi szigorítás...

A közlekedési tárca új KRESZ-módosítást tervezte foglalkozik a láthatóság növelésével, amelynek a lényege, hogy lakott területen kívüli út úttestjén, a közlekedő gyalogosnak éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő



Az OBB tájékoztatóján szóba került a lehetséges KRESZ-módosítás is

mellényt (ruházatot) kell viselnie.

Hasonló a kerékpárosokra vonatkozó javaslat is: melynek értelmében a kerékpárt éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ki kell világítani (ez eddig régi szabály) és a kerékpárt hajtó személynek – lakott területen kívül – fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

Az ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság az évszakt váltásra készülve minden évben – így most is – láthatósági kampányt indított.

Az OBB az őszi, kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt megnövekedett balesetveszélyre tekintettel, a balesetmegelőzés érdekében, a kerékpárral közlekedők részére láthatósági mellényeket kíván biztosítani.

A mellényeket az esetleges szabálysértés elkövetésétől függetlenül is kollégáink átadják a kerékpárosoknak és – jogszabályi kötelezettség hiányában –

megkérik őket annak viselésére. A feladat végrehajtásában a helyi polgárőrök is segítkeznek.

Ezúton is kérjük a kerékpár-árúsító üzleteket, hogy a fenti-

ek érdekében a náluk vásárolt kerékpárokhoz tartozékként adjanak láthatósági mellényt.

ORFK – Országos Balesetmegelőzési Bizottság

Mert mennek, mint az állat, aztán ha az egyik fékez, máris megvan a baj!



2006 októberétől a Mazda5 az eddiginél is kedvezőbb ár-érték arányt képvisel: az 1,8 literes benzines modellváltozat alapfelszereltséggel 5 199 900 forintért vásárolható meg. A modellsorozat kínálatában újdonságnak számító, kiemelkedően gazdag biztonsági és kényelmi felszerelést kínáló dízelmotoros TE változat 6 099 900 forintba kerül.

A Mazda5 benzines és dízelmotorjai különböző felhasználói igények kiszolgálására teszik alkalmassá a modellt. Az 1,8-as, benzines változat 115 lóereje a dinamikus mégis gazdaságos autózás tökéletes elegyét kínálja, a kétliteres, 146 lóerős



Még kedvezőbb feltételekkel

A MAZDA5 MODELLEK



benzines változat kifejezetten sportos menettulajdonságokat kínál. A közönsnyomócsöves turbódízel 110 és 143 lóerős változatban, hatfokozatú, kézi kapcsolású váltóművel kapható. Mindkét motor lenyűgöző nyomatékot és kiemelkedően gazdaságos autózást kínál. A turbódízelek mindegyike rendelkezik karbantartást nem igénylő DPF részecske-szűrővel, így azok károsanyag kibocsátása a legszigorúbb normáknak is megfelel.

A 110 lóerős dízelváltozatban elérhető, rendkívül kedvező ár-érték arányt képviselő TE felszereltségben az aktív és passzív biztonsági felszereltség szinte valamennyi eleme (ABS, EBD, DSC, TCS, EBA, hat légszák) megtalálható. Kényelmünkről többek között automata légkondicionáló, CD-lejátszó és távirányítású ablakemelők gondoskodnak.

Mostanában annyit dolgozom, hogy az már kezd az ivás rovására menni.

* * *

A legbiztosabb jele annak, hogy létezik intelligens élet a Földön kívül az az,

hogy még nem próbáltak kapcsolatba lépni velünk.

* * *

Azt olvastam valahol, hogy a világban átlagosan minden ötödik ember ki-

nai. Érdekes, mi is öten vagyunk a családban, tehát valószínűleg valamelyikünk kínai. Lehet apu, vagy anyu. Lehet a bátyám, Sanyi, vagy az öcsém, Ho-Chau-Chu. Szerintem Sanyi az.

Fizetendő járulékok 2006. november hónapra

MINIMÁLBÉR (62 500 Ft) ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgy hónapot megelőző havi minimálbér 62 500 Ft	Járulékalap 17%-a 10 625 Ft	Járulékalap 26,5%-a 16 563 Ft	Járulékalap 18,5%-a 11 563 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2500 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 11%-a 6875 Ft	A járulékalap 18%-a 11 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

MINIMUM JÁRULÉKALAP (125 000 Ft) ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgy hónapot megelőző havi minimális járulékalap: 125 000 Ft	Járulékalap 17%-a 21 250 Ft	Járulékalap 26,5%-a 33 125 Ft	Járulékalap 18,5%-a 23 125 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 000 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Minimálbér 4%-a 2500 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	13 750 Ft	A járulékalap 18%-a 22 500 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

A tételes egészségügyi hozzájárulás nem járulékalap-függő, hanem fix költség. A vállalkozói járulék mértékét, valamint a személyi jövedelemadó fizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulékalap bevezetése. A Pénzügyminisztérium állásfoglalása szerint: „A társadalombiztosítási járulékot, a nyugdíjjárulékot (magánnyugdíjpénztári tagdíjat) és az egyéni egészségbiztosítási járulékot kell a 125 000 forint alapulvételel megfizetni. Sem az Szja-, sem a vállalkozói járulékfizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulékalappal kapcsolatos szabály.”

Forrás: pm.gov.hu 2006.08.29

Két kontinens, hét ország, 120 ezer km Párizs-Peking teszt

Különös formáját választotta a Mercedes autógyár az E-kategóriás dízelautóinak reklámozására. Harminchat azonos típusú autót indítottak útnak Párizsból Pekingbe. A legnagyobb gondot eddig egy defekt okozta a résztvevőknek, akik között két taxis is megtalálható.

A csillagos autók megbízhatóságához eddig sem fért kétség, most azonban a jármű forgalmazói úgy döntöttek, merőben új módon bizonyítják, nem csak a benzines autók strapabíróak, hanem a dízelváltozataik is. Szakembereik kitalálták: indítsanak útnak 36 E-kategóriás dízelautót Párizsból Pekingbe. A távolság elegendő ahhoz, hogy a gépkocsi erényei és esetleges hibái is előjöjjenek és az a vád sem érheti a szervezőket, miszerint egy, a gépjárműtípusnak leginkább kedvező útvonalat választottak a tesztvezetésre. Az összesen 120 ezer kilométeres távon ugyanis a legváltozatosabb földrajzi és útviszonyokat próbálhatnak ki az erre jelentkezők és kiválasztottak.

A gyorsaság, kényelem és komfort mellett arra is kíváncsiak voltak a szervezők, hogy milyen átlagfogyasztást érnek el a tesztelők. E kategóriában két lengyel pilóta volt eddig a legtakarékosabb, akik 6,8 literes átlagfogyasztás érték el autójukkal, a Riga és Tallin közötti szakaszt pedig 6 literrel is beérték.

A nem mindennapi konvojhoz csatlakozott két taxis is: egy francia és egy német. A párizsi fuvaros taxamétere 614 km után felmondta a szolgálatot. Az óra ekkor 999,9 eurót mutatott, míg stuttgarti társát Párizstól az orosz határig 5 766 euróról tanúskodott, ami mintegy másfél millió forintnak felel meg, és még milyen messze a pekingi végcél!

A konvoj lendületesen halad a kínai befutó felé... **Cash**

BTI - Taxicentrum hírek

A BTI-Taxicentrum iroda az eddigi évekhez hasonlóan **karácsony és újév között zárva tart**. Utolsó ez évi nyitva tartás **december 21.** csütörtök 10-17 óráig. Az új adószabályok és elektronikus bevallások okozta rendkívül sok teendő miatt az új évben már január másodikán nyitunk. Január és február hónapban a járulékos- és adóbevallások elkészítése miatt hosszabbított nyitvatartással üzemel a Taxicentrum iroda.

* * *

Továbbra is felajánljuk segítségünket azoknak a kollégáknak, akik eszköz vagy hozzáférés híján nem tudják az elektronikus bevallási teendőiket teljesíteni. A BTI-Taxicentrum és a Tax-Info Könyvelő Iroda együttműködése nyomán minden adó- és járulékosbevallással, könyveléssel, elektronikus ügyintézésrel kapcsolatos feladatot átvállalunk a kollégáktól.

Szigorodnak a rokkantnyugdíj előírásai

Jelenleg mintegy 470 ezren vannak a normál nyugdíjkorhatárt el nem érő rokkantnyugdíjasok. A szabályok átdolgozásával, a visszaélések megakadályozásával az elgondolások szerint két év alatt újra megjelenhetne a munkaerőpiacra.

A tervek szerint a rokkantügyet szétválasztanák az egészségügytől és a nyugdíjrendszertől egyaránt, és a jövőben a munkaügyi tárca foglalkozna ezzel a területtel. Nagymértékben szigorítanák a rokkanttá minősítés feltételeit, és ez vonatkozna mind a rendszerbe újonnan belépni kényszerülőkre, mind pedig az időszakonként felülvizsgálatra kötelezett, részleges munkaképesség-csökkenést elszenvedett, úgynevezett harmadik csoportos rokkantakra.

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfatól szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműserült vagy kitörött kerekű gépjárművét (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, hétvégen és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 17%-a	Járulékalap 26,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 10%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
A novemberi hónapra tehát 2006. december 12.**

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: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	2.100.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	270.00	260.00	255.00
Február	266.00	253.00	259.00
Március	277.00	267.00	260.00
Április	272.00	262.00	259.00
Május	284.00	275.00	268.00
Június	298.00	285.00	278.00
Július	299.00	289.00	276.00
Augusztus	309.00	299.00	285.00
Szeptember	320.00	310.00	290.00
Október	306.00	295.00	290.00
November	279.00	270.00	275.00

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

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20 – 2006.06.19.	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24.	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28.	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26-től	7,75%

Forrás: www.apeh.hu

Forrás: www.mmb.hu

Az adóbevallás utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Késedel-

mes adó- és járulékbefizetés esetén az adóhatóság késedelmi kamatként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Erről írt a Taxisok Világa 1996 novemberében

10 éve történt

Elkészült a drosztrendelet tervezete

Az ország hírnevét is rontó botrányok, a hazai és külföldi sajtóban elterjedt taxis „rémtörténetek” nyomására ebben az évben a fővárosi jogalkotás eljutott arra a szintre, hogy kész, kidolgozott rendeletervezettel állt a Közgyűlés elé. A tervezetben szerepelt a taxiállomások működtető szervezet létrehozása, a taxiállomások használati rendjének szabályozása, amelyben a hatóság véleményünk szerint kissé meghaladta jogkörét. Előírta például, hogy mit lehet szállítani, hová kell tenni a csomagokat, milyen állapotban legyen a gépkocsivezető, milyen magatartást tanúsítson az utassal és a hatóságokkal szemben, és milyen ruházatot viseljen. Nyilván a rendeletalkotónak a kezébe kerülhetett egy békebeli fótaxis szolgálati utasítás...

Taxis szervezetek véleménye a drosztrendelet tervezetéről

A taxitársaságok és érdekképviseltek álláspontja megoszlott a rendelet előírásairól. Az alábbiakban ezekből szemezgetünk:

BKIK Taxis Tagozat: „A taxiállomások használatát szabályozó koncepciót a BKIK taxis tagozata jelenlegi formájában nem támogatja”

FODESZ: „Összegezve tehát szervezetünk nem támogatja egy új szervezet felállítását, hiszen úgy érezzük, hogy ez csak és kizárólag újabb anyagi terheket róna taxisainkra... Követeljük, hogy

a továbbiakban ne szakmaidegenek döntsenek szakmánk ügyes-bajos dolgairól... Fejeződjék be végre a taxis szakmában dolgozók további anyagi szipolyozása betarthatatlan kitalációkra.”

Fótaxi: „Egyetértünk a taxiállomások használatának rendezésére irányuló szabályzatalkotási törekvéssel. Álláspontunk szerint is a fővárosi taxiszolgáltatás kulcskérdés a közterület használatának keretében a taxiállomások használatának rendezése a főváros, az utasok és a tisztességes, színvonalas szolgáltatást nyújtó taxis társaságok szempontjából egyaránt.”

FUVOSZ: „...szövetségünk régóta és folyamatosan szorgalmazza a főváros taxis helyzetének rendezését, ezért az a véleményünk, hogy egy kellően még mindig nem átgondolt szabályozás csak tovább ronthatja a helyzetet.”

Magyar Taxis Szövetség: „Számunkra a tervezett szabályozás nem más, mint egy »parkolási rend«, ami a taxisok számára közterülethasználati díj fizetési kötelezettségével jár. E szűk terület kapcsán is hiányosságnak tartjuk, hogy érdemben a drosztok rendjének fenntartásával, az alkalmazni kívánt módszerrel szinte egyáltalán nem foglalkozik.”

VALTÓÉÉ: „Úgy gondolom, nem ellenezni kell ennek a droszkezelő szervezetnek a felállítását, inkább támogatni és tárgyalásokat kell kezdeményezni a fizetendő díj csökkentése érdekében.”

Üzemanyagárak 1996. november

Kommentár nélkül.

95-ös	123,50 Ft
98-as:	132,00 Ft
Dízel:	118,50 Ft

MEGALAKULT A PORSCHE VERSICHERUNG MAGYARORSZÁG

Új szolgáltatással bővült a magyarországi Porsche pénzügyi csoport kínálata, miután Budapesten fióktelepet nyitott az egyedülállóan előnyös termékpalettával dolgozó, osztrák tulajdonú Porsche Versicherung Austria biztosító.

A Porsche pénzügyi csoport szolgáltatásainak bővítése céljából 2006 novemberében létrehozta az osztrák Porsche Versicherung fióktelepét Magyarországon. A rangos biztosítótársaság a magyar piacra lépve újszerű, rendkívül előnyös casco biztosítási szolgáltatásokat ajánl, melyek jól illeszkednek a csoport „mindent egy kézben” filozófiájához.

Induláskor két termékkel, egy teljes körű és egy részleges casco-biztosítással vehetik igénybe a Porsche Versicherung Magyarország szolgáltatását az ügyfelek. Villányi Andrea, a Porsche Biztosítási Alkusz Kft. ügyvezető igazgatója szerint a Porsche Versicherung Magyarország által ajánlott teljes körű casco egyaránt fedezetet nyújt üveg-, törés- és elemi kárra, illetve lopás esetére, de abban különbözik a piac más hasonló célú biztosítási csomagjától, hogy az önrész nagysága minden esetben fix forintösszegben kifejezett, és nincs százalékos önrészkötés.

Ehhez a rendkívül előnyös casco-biztosításhoz egyébként tartozik egy úgynevezett avulásmenetségi kiegészítő biztosítási csomag is, amely ingyenes. Ennek köszönhetően, ha összetörök egy, a csoport márkái közül származó, 6 évesnél fiatalabb autó, akkor a jármű javítási értékéből avulás címén egyáltalán nem vonnak le semmit.

A Porsche Versicherung magyar leányvállalatának azonban egy másik kuriózumszámba menő ajánlata is azok számára, akik esetleg nem kívánják töréskárra biztosítani autójukat. A most bevezetett részleges casco-biztosítás erre kínál alternatívát, Magyar-



országon először fedezetet nyújtva a teljes lopáskárra, a teljes töréskárra, valamint bármely elemi kárra egyaránt. Az új konstrukció afféle biztonsági csomagként megoldást nyújt arra az esetre, ha totálkárosra török egy banki finanszírozású autó, és egy összegben el kell számolni a finanszírozóval.

Az új szolgáltatásokat a Porsche Versicherung Magyarország fokozatosan vezeti be, és valamennyi, a Porsche Hungaria hálózatához tartozó márkakereskedő nemcsak tájékoztatást kap, hanem a végleges szerződéskötést valamint a projekt 2007. januári teljes körű indulását megelőzően oktatáson is részt vesz.

Rendkívüli kedvezmények a Chevrolet Gyulainál

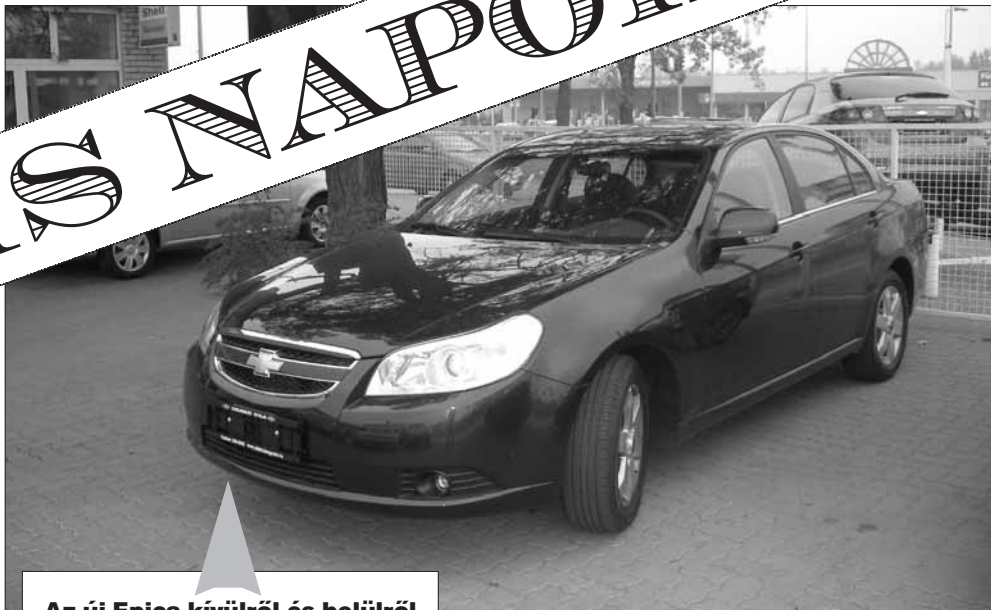


December 4-től 8-ig „Taxis Napok” rendezvénysorozatot szervez a Chevrolet Gyulai márkakereskedés. Ahogy lapunk megtudta, ezzel a gesztussal kívánják viszonzni azt, hogy a személyfuvarozók hűséges, sok esetben már

az idő alatt 15 %-os kedvezményt adnak. A taxisok autót ingyenesen átvizsgálják, illetve a felmerült problémákról egyeztetni is lehet a kereskedés szakértőivel. Annak, aki ilyen szolgáltatást kíván igénybe venni, célszerű előre időpontot egyeztetni a fenti telefonszámon. Ez alatt az idő alatt bárki kipróbálhatja az új Chevrolet terepjárót, a Captiva-t, illetve a márka „zászlóshajójának” számító, a taxisok között is népszerű új Epica-t. Ez utóbbi típusra már most komoly érdeklődés mutatkozik. Nem véletle-

TAXIS NAPOK

visszatérő vásárlókká váltak a Pesti úti kereskedésben és szervizben. Természetesen megkérdeztük, hogy mit is adnak ez alatt az idő alatt az idelátogató kollégáknak? Nos: bármilyen autóra 33%-os kedvezménnyel lehet téligumi-garnitúrát vásárolni. A szervizben, előzetes bejelentkezés után (tel.: 06-1-258-5013), ez alatt



Az új Epica kívülről és belülről



nül, hiszen ez az autó az „A”, vagy „1”-es kategóriába bárhol belefér, megjelenése kifejezetten elegáns, belül nagyon kényelmes, ára pedig ebben a kategóriában nagyon versenyképes.

Indul a Chevrolet Gyulai január 31-ig tartó akciója is, mely új autó vásárlásakor eleve 8%-os alapkedvezményt ad. Am további 4%-ot jelent, ha a taxis – aki új autót kíván vásárolni – egy Daewoo/Chevrolet-tulajdonos taxissal érkezik. Tehát érdemes körülnézni a kollégák között, hátha lesz partner...

Kérdésünkre a márkakereskedésben elmondták, hogy már náluk is átvehetik a taxisok autójukat sárga rendszámmal, akár a gázbeszerelést követően is. A teljes ügyintézés – ami a jármű üzembe helyezéséhez és a taxi üzemmódhoz szükséges – átvállalja a márkakereskedés.

Tehát december 4. és 8. között Taxis Napok a Chevrolet Gyulainál a Budapest, XVII. Pesti út 5. szám alatt.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Tisztelt Szerkesztőség!

Sajnálatos dolog történt, mert hónapok óta beteg vagyok ebből adódik a kérdésem, hogy ilyen esetben is kell-e fizetni drosztdíjat? És mivel én 2006. 04-hótól nem fizettem akkor lehet-e részarányosan fizetni?

Válaszukat előre is köszönöm!

Ezzel a kérdéssel már többször foglalkoztunk e lap hasábjain, mert úgy véljük, hogy nem etikus egy olyan szolgáltatásért pénzt szedni, amit az ember nem vesz igénybe. Itt most nem arra az általános taxis véleményre utalunk, miszerint a jobb drosztoakra úgysem lehet beférni, a többi meg minék, hanem arra a helyzetre, amikor a vállalkozó ténylegesen nem végzi tevékenységét, esetleg betegség, vagy más ok miatt, tehát fizikailag nem tudja igénybe venni a droszto által nyújtott szolgáltatást.

A Főváros e tárgyban született rendelete azonban egyértelműen fogalmaz: Budapestre szóló (beleértve a kiterjesztést is) taxiengély birtokában kötelező a taxiállomás használati engedélyt kiváltani és kifizetni. A drosztkelző nem tehet egyebet, mint érvényt szerez ennek a rendeletnek.

A kérdéssel megkerestük a Taxiállomásokat Kezelő Kht.-t is, és az ott kapott felvilágosítás megerősítette információnkat: a jogszabály nem tartalmaz kivételt: érvényes fővárosi taxiengedély birtokában a drosztdíj fizetésétől nem tudnak eltekinteni.

Átalányadózó taxis vagyok. Kérdésem: mennyi lehet az a maximális bevétel, amivel még nem leszek áfás?

Ez a kérdés egyre gyakrabban felmerül az év vége felé közeledve. Az átalányadózásról és az áfaról szóló jogszabályok látszólag ellentmondanak egymásnak, így amellet, hogy erről a kérdéssel megvan a saját szakmai véleményünk, a biztonság kedvéért állásfoglaláskérésünkkel az apeh sajtóosztályhoz fordultunk:

Tisztelt Sajtóosztály!

A Taxisok Világa című szakmai lap újságírójaként fordulok Önökhöz egy fontos, a taxis vállalkozók (és könyvelőik) által többféleképpen értelmezett jogszabály tárgyában.

A személyi jövedelemadóról szóló törvény átalányadózára vonatkozó szakasza a nem kereskedelmi vállalkozók, tehát például a taxisok esetén 8 millió forintban határozza meg azt a bevételi határt, ameddig az átalányadó alkalmazható. Az általános forgalmi adóról szóló törvény ugyanakkor 4 millió forintban maximálja az árbevétel alanyi adómentes tevékenység esetén.

Miután a taxis egyéni vállalkozók túlnyomó többsége alanyi adómentes kategóriába tartozik, egyben átalányadózó formában adózik, ám közülük már egyre többen közelítik meg a négymillió forintos bevételi határt, felmerül a kérdés: mi történik a négymillió forintos bevétel meghaladása esetén? Be kell jelentkeznie az áfa hatálya alá? Van olyan adózási forma, hogy áfás átalányadó? Hogy működik ilyen esetben a könyvvézetés? Átalányadóban csak bevételi nyilvántartást kell vezetni, az áfa esetén ugyanakkor szükséges a költségek nyilvántartása is.

Összefoglalva tehát: nem mond ellent egymásnak az áfa 4 milliós és az átalányadó 8 milliós határa?

Válaszukat a taxis vállalkozók korrekt tájékoztatása érdekében lapunkban, a Taxisok Világában szeretnénk megjelentetni.

A holnapi lapzárta miatt, ha lehet kérem sürgős válaszukat.

Köszönettel és üdvözlettel:

Nagy Zoltán újságíró
Taxisok Világa

A válasz imponáló gyorsasággal megérkezett, ezúton is köszönet érte:

Adó és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal
Központi Hivatal
Adójogi Főosztály

Nagy Zoltán – Taxisok Világa média megkeresésében felvetett probléma adójogi megítélésével kapcsolatban az álláspontom a következő.

Bár korábban az átalányadózás alkalmazásának egyik alapvető feltétele volt az áfa-rendszerében alanyi adómentesség választása, azonban a 2005. január 1-től hatályos személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (továbbiakban: Sza törvény) szabályai alapján az átalányadózás alkalmazásához már nem szükséges, hogy az adóalany az áfában alanyi adómentességet válasszon.

Az Sza törvény 50. § (1) c) pontja alapján a taxis egyéni vállalkozó átalányadózást abban az esetben alkalmazhat, ha – többek között – az adóévben elért bevétele nem haladja meg a 8 millió forintot.

Ugyanakkor az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény (továbbiakban: Áfa törvény) 49. § (2) b) pontja alapján az egyéni vállalkozó taxis alanyi adómentességet abban az esetben választhat, ha az adóévben teljesített értékesítéseinek összege a 4 millió forintot nem haladja meg.

Ebből következően előfordulhat olyan eset, hogy az átalányadózó egyéni vállalkozó egyúttal áfa-körbe tartozik. Azaz önmagában az, hogy az egyéni vállalkozó taxis átalányadózást választott, nem jelenti feltétlenül azt, hogy az áfa rendszerében alanyi adómentes.

Abban az esetben, ha az alanyi adómentes átalányadózó egyéni vállalkozónak az értékesítéseiből származó bevétele az adóévben a 4 millió forintot meghaladja, akkor – bár a személyi jövedelemadóban a továbbiakban is átalányadózó marad, amíg a 8 millió forintos bevételi értékhatárt át nem lépi – az áfa-körbe be kell jelentkeznie, és a továbbiakban az általa teljesített ügyletekről általános forgalmi adóval terhelt bizonylatot kell kibocsátania.

Az Áfa törvény 34. § (3) bekezdése alapján ugyanakkor az Sza törvény szerinti átalányadózó adóalany – szemben az egyéb adóalanyokkal – nem kell a tételes költségelszámolás szabályait alkalmaznia, így az átalányadózó egyéni vállalkozó taxis mindaddig, amíg az átalányadózás rendszerében adózik, nem alkalmazza a tételes költségelszámolás szabályait az általános forgalmi adó szempontjából sem.

Budapest, 2006. november

Üdvözlettel:

Sike Olga
főosztályvezető

DIGITAXI TAXIÓRA
EÖRDÖGH TRADE KFT.
1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.
Telefon: 282-4280/101 mellék, SOS: 06-20-959-0098
Nyitva: H-Cs. 9-13 és 13³⁰-18 óráig, Pénteken 9-15 óráig.
DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!
iGO háztól-házig GPS-navigációs program alkalmazása.
Műholdas OMH hitelesítés. www.eordogh.hu eordogh@t-online.hu

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

Új arculattal a fővárosi utakon

MATRICÁZOTT AUTÓK A TAXI2000-NÉL

Még 2003-ban készült el az a Taxi 2000-es autó, melynek teljes felületét a cég elképzelései szerint bematricázták. Amikor ekkor, a taxitársaság és a UTE / Taxi2000 / vízilabda-csapata között meglévő névadó-szponzori megállapodásnak köszönhetően, ezt az autót a pólócsapat kapitánya használta. Ezért közel egy évig nem nagyon lehetett az utcákon látni.

Az elmúlt hónapban viszont felkerült az

első autóra az új matrica, melyet a Taxi 2000-nél több tervező cég ajánlatából választottak ki.

A cél az volt, hogy a többi taxitársaságtól kissé eltérő, ám fiatalos, dinamikus arculatot tükrözzön a megjelenés. Az új fóliázás az autó felületének közel 30%-át fedi le, és az ügyes tervezésnek köszönhetően szinte minden típusú és évjáratú autóra elhelyezhető. Hála a legkorszerűbb technológiának, a mat-

ricázó cég 7 (!) év garanciát vállal a fólia sérülésmentes eltávolítására.

Mint megtudtuk, az első visszajelzések az utasok és a taxisok részéről egyaránt pozitívak. Így nem csak az ezzel elérhető tagdíjkezdmény miatt jelentkeznek egyre többen, akik viselni szeretnék autójukon az új arculatot. A Taxi 2000 elképzelései szerint, a jövő év végéig az autópark 50%-án jelenik majd meg ez az új fóliázás.



Ahogy azt a beküldő állítja: az alábbi bejelentő tényleg létezik. Ha nem, az se baj, így is jó!

Kárbejelentő

Az esemény részletes leírása:

Sötét volt már, baljósan zúgtak az útmenti jegenyék. A széltepte felhők már-már feladni látszottak harcukat a Hold ellen, ám az égitest győzedelmeskedett. Hideg fény szórta be ezüstjével a csalitos settenkedő vadjait, az árokban lassan varasbékák kuruttyolták esti imájukat. Na, ekkor ütöttük el a motorost. Balra akartunk elkanyarodni, de meggondoltuk magunkat, mondván ott se lesz jobb. A motoros szegény bedőlt balra villogó indexünknek, ám mi visszakanyarodtunkban rajtaütöttünk, ő pedig az árokban hengerbucskázott, szegény. A békáknak torkára fagyott a kurutty!

Véleménye szerint a baleset bekövetkezésének mi volt az oka, azért kitehető felelősség?:

Az autó vezetőjének pillanatnyi kihagyása, a szerencsétlen körülmények és a világ általános nyomorúsága. Mindig az ártatlanok szívják meg, mindig.

Egyéb közlendők:

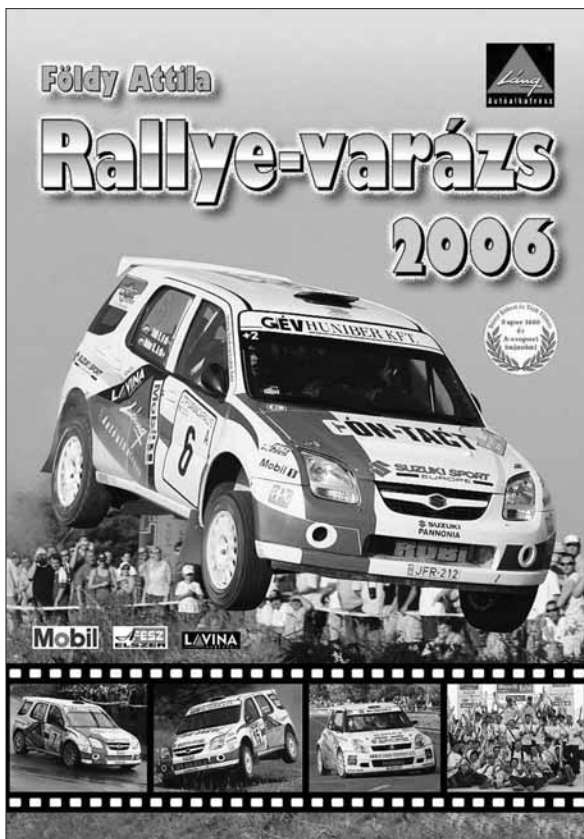
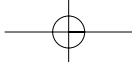
Az előadás, melynek megtekintésére Nyiregyházára igyekeztünk (Csehov: 3 nővér) nézhetetlen volt. A II. felvonásra értünk oda. A III. felvonás alatt már szívesen cseréltem volna a motorossal. A IV. felvonás alatt bárkivel.



Azért engem mindig kiver a víz, ha ilyen táblát látok. Tudomásul veszem, ha valaki így rendelte meg. Tudomásul veszem, ha valaki így gyártotta le. De aki kihelyezte, az nem vette észre, hogy nem a HEIN PÁL Kórház, hanem a HEIM PÁL Kórház előtt áll?

Köszönet az éber kollégának, aki felhívta a figyelmet a táblára.

Juhász Péter



Karácsonyra:

Immár tizenharmadik alkalommal jelenik meg a hazai és a nemzetközi rallye bibliája, a Rallye-varázs! Ezúttal is részletes eredménylistákkal az első és a másodosztály futamairól, a szokásos rovatokkal, Az így láttam a jobb oldalról..., A rallye mondásaival..., A rallye párbeszédeivel. Részletes összefoglaló a világbajnokság küzdelmeiről, megemlékezik a RALLYE-VARÁZS 2006 Richard Burns-ről, és az FIA egykori vezetőjéről, Shekhar Mehtáról. Olvashatunk a könyvben a Dakar Rallye történetéről és a Technikatörténeti sorozatban pedig a Lancia HF Integrale szerepel. A Rallye-varázs 2006 ideális karácsonyi ajándék a könyvesboltokból a benzinnel beoltottaknak.

Mindennap új alsógatyát veszek fel. Vasárnapra már 7 van rajtam.

* * *

A pénznek nincs szaga, ellenben annak lehet, akinek nincs pénze.

* * *

Ha éjfélig nem kerülök ágyba, hazamegyek.

* * *

Ne lopj! A politika nem túri a konkurenciát.

* * *

Az opera az, amikor egy fíkot hátba szúrnak, és az nem vérzik, hanem énekel.

(Ed Gardner)

* * *

Nézem és azon gondolkodom: kegyed tetszik-e már nekem vagy igrak még.

* * *

Tetszik a tested, úgyhogy ha nem akarod, nem kell beszélgetnünk.

* * *

A hímvessző mérete elhanyagolható az örömszerzés szempontjából – kivéve ha kicsi.

Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



Mercedes-Benz E 220 CDI

2004. 07. 21.
20 100 km
obszidiánfekete
metál/antracit szövet, bőrkormány, bőr váltókar, CD rádió, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 5 fok. automata váltó, tempomat, klíma, (Euro4), elektr. behajtható külső tükrök, CD-cserélő a középső konzolban, „Elegance” kivitel

Ár: 8 990 000 Ft

Mercedes-Benz E 220 CDI

2004. 09. 28.
19 500 km
brillantezüst metál/antracit szövet, bőr kormány, bőr váltó, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 5 fokozatú automata váltó, tempomat, klíma, pohártartó, növelt üzemenyagtartály, „Elegance” kivitel

Ár: 8 990 000 Ft

Mazda 6 2,0 Sport TE

2005. 09. 22.
25 000 km
beige ezüst/szürke
metálfény, klíma, automata váltó, elektromos ablakok, cd-rádió

Ár: 4 750 000 Ft

Chrysler PT Cruiser

2005. 12. 23.
23 077 km
kék/szövet,
klíma, ABS, szervokormány, riasztó, központizár, elektromos ablak, magyarországi forgalomba helyezés

Ár: 3 990 000 Ft

Mercedes-Benz E 270 CDI T

2004. 12. 03.
73 000 km
ezüstsürke metál/„Paris”
antracit szövet, parkolás- és tolatássegítő rendszer „PTS”, „Handy” előkészítés, 5 fokozatú automata nyomatékváltó tempomattal, riasztóberendezés, klímaautomatika, Bi-Xenon fényszórók, „Elegance” kivitel

Ár: 8 900 000 Ft

Toyota Avensis 2.0 SOL

2003. 10. 06.
32 752 km
semleges barna, elektromos ablak 4x, automata klíma, oldallégzsák, függönylégzsák, multifunkcionális kormány, kartámasz, osztottan dönthető hátsó ülés, központizár, szervokormány, esőérzékelős ablaktörlő, automata váltó

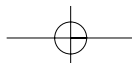
Ár: 4 590 000 Ft

- ▶ 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





MORFONDÁRIÁK

„Szó bennakad, szem fennakad, lehet megszegik.” A közelmúlt eseményeivel kapcsolatban ez jutott eszembe. Hogy úgy mondjam, ezt úgy is meg lehet fogalmazni, hogy köpni-nyelni nem tudtam. Na meg a majré. Annak is volt tennivalója. Először a magyar rendőröket lepte meg. Majd a békes demonstrálókat. Volt itt minden: vasgolyó, kés, balta, zokni faszénnel kitömve. A másik oldalon pedig lovasbemutató, könnygázgránát, kardlap, gumipuska, gumilövedék, színes víz vizágyúból, hőtoló. Pedig nem is esett a hó. Ja, meg egy muzeális tank is. Be is indult. Jó, hogy csak egy darab volt, és nem egy ezred. Szóval sikerült az ötvenedik évfordulót jól megünnepegni. Ha lehet ezt egyáltalán ünneplésnek nevezni. A múlt hónapban olyasmit írtam, hogy mókás nép vagyunk. Rájöttem, hogy balhés is. Jó sokáig e napon a balhéről emlékeztünk meg, kisebb-nagyobb balhék kíséretében. Igen. Egymás közt csak úgy emlegettük, hogy A BALHÉ. Most már ugye a forradalom és szabadságharc évfordulója. Habár még most sem látok teljesen tisztán. A köztársasági elnök úr ugyanis az Akadémián tartott beszédében felszólította a történészeket, hogy az igazságnak megfelelően írjanak a korszakról. Igen. Annyi megközelítés volt eddig. Jó lenne már egységesen, az egész magyar nép által tisztelve, és tisztán látni e tényeket. Sajnos a politikusok ezt is a megosztásra, uszításra és most már a zavarkeltésre is előszeretettel használják. Engem különösebben nem zavar, hogy egymást szidják, szapulják. Sőt néha már azt vélem, hogy legszívesebben ki is nyírnák egymást. Ennél már mi taxisok is különbek vagyunk. Vagy csak a látszatra ügyelünk jobban? Nincsenek már kerék kiszurkálások, baseballütős viták. Mondhatom azt, hogy beállt a piac. Legalábbis az egymásközi problémák, és viták megoldása kevésbé látványos. Nem úgy a közlekedés többi résztvevőjével szemben tanúsított magatartás némelykor. Például november elsején délután a Kíspeszt-Határút autóbusz-végállomáson. A „Behajtani tilos” táblát figyelmen kívül hagyva egy Zóna taxi úgy várakozott, hogy teljesen megbénította a végállomáson a buszok mozgását. Az az igazság, hogy behajtanak ide mások is, többek között a rendőrök is, csak ők felállnak a járdára. Ott legfeljebb a gyalogosokat akadályozzák. Szóval a szőke lófarok frizurás néni a taxijával úgy állt meg, ahogy éppen tudott, vagy ahogy rájött. A végén még szemlátomást ő volt felháborodva. Ettől függetlenül nem ilyenek a TAXISOK. Csak hát sajnos ilyen is van (rendsám, típus, időpont dokumentálva). Arról nem is

beszélve, hogy buszsofőrök, gyalogosok, utasok le is fotózták. Kértem én, hiányzik az ilyesmi egy „cégnek”? Persze van, ahol a kicsire nem adnak. Na ne csak a negatívumokról essék szó. Egy kedves ismerősöm, aki egyébként több mint tizenöt éve utazott utoljára taxival, nem győzte dicsérni a kockásokat. Azokat, akiknek az a dobókocka alakú a jelzőjük. Mert az I. kerületből a XVII.-be utaztatta a mozgáskorlátozott édesanyját, és úgy a diszpcéser kisasszony, mint a taxis által nyújtott szolgáltatást kimagaslóan jónak és humánusnak értékelte. De jó is lenne, ha mindig ilyesmiről halnánk! Sajnos nem csak az élet lesz nehezebb, hanem az egymással szemben tanúsított magatartás is. Utálnék a sok kollégára, akik végérvényesen kénytelenek itt hagyni e világot. Sokszor alig tudunk róluk valamit. Ki volt ő? Nem tudod? Délelőttös volt. Mindig korán kezdett, aztán meg délután is ki szokott jönni. Nemrég cserélt kocsit. Volt egy csomó sara. Na szia, menjünk, mert erősen minuszos vagyok. Én is. Sokszor még ennyire sincs idő. Csak egy intézés. Ráadásul ez az ún. Konvergencia program sem ígér sok jót, majd ellenőriz az APEH. Bizony. Már most is hallani, hogy itt is, ott is beültek. Van, ahol találtak hibát van, ahol minden rendben volt. Hallottam például olyan esetről, hogy óra nélkül dupla pénzért vitte a pályatárs az ellenőröket. Ki is fizették, majd megírták a jegyzőkönyvet. Azt mondta a pályatárs, hogy őt ez egy cseppet sem izgatja, mert a taxi egy képviselője, és majd az elsikálja az ügyet. Más képpen nem tud napi három és fél rugót perkálni. Állítólag öt taxija fut így a képviselő úrnak. Ő meg erősen harcol a fekete gazdaság kifejlesztéséért. Jó, mi? Nekem meg tíz rugóval van kevesebb a borítékban. Jövőre még kevesebb lesz. Na, ez biztos igaz lesz. Itt nem lehet majd ráfogni egy miniszterre sem, hogy hazudott. Micsoda trükkökkel érték vajon el ezt. Habár én nagyon sokat töröm a fejem, hogy vajon aki azt hazudja, hogy ő nem hazudik, az mikor nem mond igazat, vagy mikor beszél mellé. Na de félre a nem ide való témákkal. Jön hamarosan az év vége. Mikulás, karácsony. Egy kis békeesség, szép díszbe öltözik a város. Sajnos, a traktorkiállítás – úgy tűnik – elmarad. Azt azért nem bánám, ha csak úgy simán feljönne a gazdák. Főznének jó gulyást. Hoznának egy kis hazait. Anekdotázhatnának a régi szép időről. Amikor még tsz-elnökök, ágazatvezetők voltak. Na, az a világ nem jön már vissza soha. Akkor meg milyen világ lesz? Majd meglátjuk.

Tisztelettel

Kapitány

Vetkőző utas

Még miket fognak kitalálni a csirkefogók? Még milyen megoldásokat találunk ki, hogy elvegyék kevéske pénzünket? A viktimológia, az áldozattan tudományának még hány fejezetét fogják írni a pesti aszfalton?

A taxisbevétel megszerzésének több területe is van. Egyik, magának a taxinak eltulajdonítása. A másik az autóban rejlő értékek „privatizálása”, azaz megszerzése. Most csak ezzel a fejezettel foglalkozunk. A pénztárca őrzéséről már ezerszer írtunk. A csomagtartóban „elrejtett” értékeket már szintén kitértük. De most egy új jelenséggel találkozhatunk: a vetkőző utassal. Ha nem meséli el több kolléga, nem is hiszem el! Tehát a lényeg: itt a tél, a rossz idő! Ugyanakkor itt vannak a jól fűtött taxik. Beül a kedves utas a jobb első ülésre, és egyszer csak melege lesz. Leveszi pulóverét. Ami nem egyszerű dolog. Kicsi a hely, kicsi a taxi. Ez nem megy tíz másodperc alatt. Közben a taxi halad, a taxis az utat figyeli.

A kedves utas meg ráncigálja a pulóverét, de a jobb keze a kesztyűtartóban matat! És ez a lényeg! A taxisok többsége elrejtje értékeit a kesztyűtartóba, mert nem akarja szem előtt hagyni. Nem tudja, hogy a kesztyűtartó sem biztonságos.

Mi a teendő? Ne hagyjunk semmit a kesztyűtartóban sem! Figyeljünk a bal első ajtó rekeszeire is! És persze hátul a csomagtartóban se hagyjunk értékeket, ha messzebb megyünk a taxitól.

Ferenczy P. Károly

COMPUTER PLUS

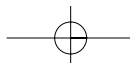
Számítástechnikai
Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda



Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **1980 Ft**, az egyéves **3960 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

**ÜZEMANYAGPUMPAK
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. II.
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
Nytva 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 AUTÓRUGÓ
Nytva: H-P: 7.30-16 óráig
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

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

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



A gyógyszálló
a Hévízi tó szomszédságában található

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

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat
térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön 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 igényének megfelelő ár és
minőségi kategóriában
Gyári, utánygyártott és bontott alkatrészek
raktárban
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény
www.mercedes-alkatresz.hu
europolitan@europolitan.axelero.hu

ICI AUTÓFESTÉK
Azonnali SZÍNKEVERÉS
színekód és színazonosítás alapján,
bármilyen mennyiségben, minden típusú autózhoz.
- 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
- Metal, gyöngyház - Spray és atírt töltés
- 1 Komponensű festékek - Fényezésési segédanyagok
Budapest XIV., Postyén u. 5.
Telefon: 06-30-982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ

Fertőd

2, 3 és 4 ágyas
szobák kiadók
2000,- Ft/fő/éj áron
Csoportos szobafoglalás esetén
kedvezmény!

Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344

Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.

Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.

Nytva: Hétfő-Péntek: 10-17

☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

III. Vörösvári út – Váradi út sarok

Amikor a Vörösvári útról balra fordulnak a járművek a Váradi utcába, akkor a Váradi utcából elindulhatnak a járművek jobbra kisívbén a Vörösvári út felé egy kiegészítő fényjelző készülék felszerelése után.

• **A kért módosítás megvalósítására intézkedtünk.**

X. Mádi utca – Gitár sarok

Újra és újra balesetek a jelzett helyen! Miért? Mert a Gitár utcában a Harmat utca felől érkezők egy útvonal-korrektóra, figyelnek. Közben meg nem veszik észre a „STOP” táblát! Célszerű lenne a Gitár utcában már a Mádi út előtt a két sávból egy sávot kialakítani, hogy a kereszteződésben már az elsőbbségadásra figyeljenek az autót vezetők.

• **A kereszteződés forgalmi rendjét kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján alakította ki a X. kerületi Polgármesteri Hivatal, így javaslatát nem támogatjuk.**

lyozzák a járművek felhaladását a járdára.

• **Az oszlopok helyreállítása megtörtént.**

VI. Ferdinánd híd

Miután a „Kikerülési irány” jelzőtáblák hamar piszkolódnak, ezért igyekeznek minél magasabbra helyezni. Viszont van,

mas, nemhogy a kétirányú közlekedésre! Kérjük a régi forgalmi rend visszaállítását.

• **Az utca egyirányúsításának lehetőségét megvizsgáljuk.**



Végre áthelyezték a forgalmat takaró jelzőtáblát a Ferdinánd hídon

VI. Ferdinánd híd Eddig ennyit lehetett látni a híd forgalmából

ahol ezt nem szabadna megtenni! Egy évvel ezelőtt már jeleztük, hogy az Izabella utca felől érkezők semmit sem lehet látni a Ferdinánd-híd forgalmából! Kérjük a tábla lejjebb helyezését.

• **A jelzőtábla lejjebb helyezésére karbantartó építészvezetőségünk felé intézkedtünk.**

XIII. Ditrői Mór utca

Az elmúlt napokban ismét kétirányú lett a Vigszínház melletti Ditrői Mór utca. Azonban ez az utcácska még az egyirányú forgalomra is alig alkal-

III. Remetehegyi út 188/B

Gondolom, a helyi lakók fát (!) ültettek az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla elé a Viharhegyi út saroknál. Miután a fát kivágni nem célszerű, a jelzőtáblát kellene áthelyezni.



• **A jelzőtábla áthelyezésére intézkedtünk.**

VII. Nefelejcs utca

Évekkel ezelőtt ígéretet kaptunk arra, hogy jelzőlámpás csomópontot alakítanak ki a VII. kerület Nefelejcs – István, illetve a Nefelejcs utca – Dembinszky utca sarkon. A jelzőlámpák azóta sincsenek ott, csak a rendszeres balesetek. A napokban a járdán lévő gyalogosokat (!) is elsodorták az egymásnak csapódó autók!

• **Mindkét esetben egyirányú forgalmú utak kereszteződéséről van szó. A Nefelejcs utca útfelújítási munkái során a kereszteződésben a járda felületek bővülésével úgynevezett „fülek” építésével növekszik a csomópontok beláthatósága. Várhatóan ez segít a balesetek számának csökkenésében. Jelzőlámpa létesítése nem várható.**

A XIII. kerületi Ditrői Mór utca szerrintem nem alkalmas a kétirányú közlekedésre



X. Mádi-Gitár utca. Lassan megértjük, miért nem veszik észre a STOP-táblát

XVIII. Üllői út, Budapest határában

Minden héten súlyos baleset történik Budapest határához közel, a benzinkútnál kialakított jelzőlámpás csomópontban. Mi lehet az ok? A felkelő, illetve a lenyugvó nap rásüt a jelzőlámpára és a járművezetők a tilos jelzést szabad jelzésnek látják. Jó lenne olyan fényjelzőkészülékeket felszerelni, amelyeket jól lehet látni napsütésben.

• **Az AGIP kútnál lévő jelzőlámpát a Pest Megyei Közútkezelő Kht. kezeli.**

II. Tölgyfa utca

Egymás után kétszer is kivitték a Tölgyfa utca és Bem József utcasarkon a járdára telepített oszlopsort. Ez főleg akkor tragikus, ha figyelembe vesszük a közeli benzinkutat! A jelenlegi oszlopsor helyett korlátokat kellene kihelyezni, amelyek megakadályozzák a járművek felhaladását a járdára.



X. Mádi utca – Gitár utca sarok

! Havonta jelezzük, ismét és ismét személyesüléses baleset történt Kőbányán, a Mádi utca és Gitár utca sarkon. Most mellékeljük a helyszínen készült fényképeket. A „STOP-táblából” gyakorlatilag semmi sem látszik, a növényzet miatt. Jó lenne a fák ágait eltávolítani.

- **A fa gallyazására intézkedtünk.**

**XII. György Aladár utca. Bármilyen hihetetlen, ott egy jelzőtábla!****XII. György Aladár utca – Galgóczy sarok**

! A fák közé (!) rejtették az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát. Célszerű lenne áthelyezni jobban látható helyre.

- **A fa gallyazására intézkedtünk.**

VIII. Blaha Lujza tér

! A Corvin áruház előtti parkolóban „Egyirányú forgalmi rend” van, ezt jól mutatja az „Egyirányú utca kezdete” jelzőtábla. Azonban a „Behajtani tilos” tábla hiányzik az úttest jobb oldaláról. (Bal oldalon a „megerősítés” ott van. Ki kellenne kihelyezni a hiányzó jelzőtáblát.

- **A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.**

**VIII. Blaha Lujza tér. Ott a Behajtani tilos tábla. Csak éppen a rossz oldalon****XIX. Vak Bottyán utca – Kőér utca**

! A Kőér utca felől a repülőtéri gyorsforgalmi út alatt lehet rákanyarodni magára a gyorsforgalmi útra. Közben van egy úttalálkozás a Vak Bottyán utcával, mellyel szemben elsőbbségük van a gyorsforgalmi út felé haladóknak. Jó lenne ezt a viszonyt útburkolati jelekkel is egyértelművé tenni!

- **Az adott kereszteződés aszfaltburkolata az idei évben felújításra kerül (egy kicsit meg-**

változik a geometria). A burkolatjelek felújítása is ekkor valósul meg.

X. Tavas utca

! Kihelyeztek egy „Balra kanyarodni tilos” jelzőtáblát Kőbányán a Tavas utcában a Sütöde utca és a Gőzmozdony utca között. Természetesen egy fa takarásába. Egy méterrel előre kellene helyezni. Meg elbeszélgetni azzal, aki oda tette a táblát. Meg azzal is, aki átvette...

- **A fa gallyazására intézkedtünk.**

XI. Mórícz Zsigmond körtér

! Éjszakai taxisok kérése, hogy éjszaka is folyamatosan működjenek a forgalomirányító jelzőlámpák a XI. kerületi Mórícz Zsigmond körtéren. Az elmúlt időszakban több baleset is volt, mert a különböző tereptárgyak miatt, nem látta egymást a Bartók Béla útról a Fehérvári útra kanyarodó jármű vezetője és a Bartók Béla úton befelé haladó jármű vezetője.

- **A Mórícz Zsigmond körtéri csomópont ezen szakaszán az új forgalmi rend 2006. július 10. óta működik.**

XIII. Dózsa György utca – Tüzér utca**XIII. Dózsa György út. A jelzőtáblaoszlop jól látható. Halkan mondom, ott a jelzőtábla is...**

! Az út menti fától itt sem lehet látni az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát. A növényzet megkímélése érdekében célszerűbb lenne a jelzőtáblát egy méterrel előre helyezni.

**VIII. Somogyi Béla utca. Kiegészítő jelzőtábla hiányában több tucat autó várakozik szabálytalanul****X. Tavas utca. Naná, hogy a fák mögé tették a jelzőtáblát!**

lyezni.

- **A fa gallyazására intézkedtünk.**

VII. Holló utca 1.

! Egy építkezés miatt kettévágták a VII. kerületi Holló utcát, mindkét vége felől „Zsákutca” lett. Sajnos a Dob utcai oldalnál eltűnt a „Zsákutca” tábla, jó lenne visszahelyezni.

- **Ideiglenes forgalmi rend van érvényben, melynek üzemeltetését nem az FKF ZRt. végzi. A forgalmi rend kialakításáért a beruházó, illetve a kivitelezők a felelősek.**

XVII. 522. utca

! Tulajdonképpen „Főútvonal” a XVII. kerületben az 516. utca, mert a szilárd burkolati úttestekkel szemben „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla védi. (A földutakkal szemben meg amúgy is elsőbbsége van.) Leaszfaltozták az 522. utcát, így most az a kereszteződés „jobbkezesé” vált. Célszerű lenne ide kihelyezni egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát, hiszen az 516. utca „főútvonal”.

- **Az 516. utca jelenleg védett útvonal. Sajnos a keresztutcák aszfaltozásakor a XVII. kerületi Polgármesteri Hivatal, mint beruházó nem helyezteti ki az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblákat. A kerületet felkértük a jelzőtáblák pótlására.**

VIII. Somogyi Béla utca 6.

! Árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a VIII. kerületi Somogyi Béla utca 6. szám előtt. Valamikor valamilyen kiegészítő tábla lehetett alatta. Jó lenne pótolni, mert most száz méteren keresztül tilos a várakozás, de ezt senki sem veszi komolyan.

- **A hiányzó „Koncentrált rakodóhely” kiegészítő jelzőtábla pótlására intézkedtünk.**

A tájékoztatást Jenovai Zoltán forg.techn. főov. és Hamza Zsolt for.szerv.ov. adták.

SMS: 06-20-924-7645

E-mail: lampafeლოს@freemail.hu

Üzenet: www.iwiv.hu

A VEZETÉSI ÉLMÉNY ÚJ TERRITÓRIUMA

Peugeot 4007

A Peugeot belép a négykerék-meghajtású szabadidő-terepjárók (SUV: Sport Utility Vehicle) világába 4,64 m hosszú, HDi – FAP motorral hajtott új modelljével. A 4007 elnevezésében a két nulla a hagyományos Peugeot-kínálat kibővítését

célzó új koncepciót jelöli.



A 4-es szám méreteire utal, a 7-es pedig generációját jelzi. A Mitsubishi Motors Corporation és a PSA Peugeot Citroën Csoport együttműködésének gyümölcseként megszületett új 4x4 HDi – FAP modell forgalmazása 2007 júliusában kezdődik.

A környezetvédelemre mindig is nagy gondot fordító Peugeot a 4007-et szériában adalékolt technológiás részecskeszűrővel (FAP), mely a tartós teljesítmény záloga, valamint a legújabb 2,2 literes HDi dízelmotorral kínálja. Ez a 2,2 liter hengerűrtartalmú, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezésű dízelmotor a Ford Csoporttal kialakított partneri kapcsolat eredménye. Az erőforrás teljesítménye 115 kW (156 LE), legnagyobb nyomatéka eléri a 380

Nm-t, és 30%-os arányban képes bio-üzemanyaggal történő üzemelésre. A használat kényelmét és rugalmasságát előtérbe helyező motor üzemanyag-fogyasztási és károsanyag-kibocsátási mutatói a kategória legjobbjai közé tartoznak.

A hatfokozatú manuális váltó sebességtartományainak különleges elosztása lehetővé teszi a HDi-motorok eme új változatának tulajdonságaiban rejlő lehetőségek legjobb kiaknázását.

A négykerék-meghajtás elektronikus vezérlése a szakemberek elismert szaktudásának köszönhetően különlegesen kidolgozott, nagy teljesítményű kerék-út kapcsolatra épül.

Alkotóelemei, így a kormánymű, a hátsó futómű, a felfüggesztések, a fékek és a gumibroncsok megtervezésénél szintén a maximális



hatékonyt tartották szem előtt.

A többi Peugeot-modell mintájára a 4007 menettulajdonságai is dinamizmusról és biztonságról árulkodnak.

Taxit hívott hullamerev barátjához

Pszicho-HORROR

Kész átverés show-ba illő jelenetnek volt tanúja az a brit taxis, akít egy hulla hazaszállításához rendelték meg, sőt, megkérték, segítsen az áldozatot beültetni az autóba. A sofőr pánikba esett, elmenekült, majd később riasztotta a rendőröket.

Már az előzmény is bizarr, úgyhogy csak erősebb idegzetű olvasóinknak ajánlom. Donald Storm angol állampolgár 40 éves barátjával szórakozott az egyik kocsmában, majd késő éjjel úgy döntöttek, hogy az ital ellenére mégiscsak autóba ülnek és hazahajtanak. Útközben több gondjuk is akadt a szabályos közlekedéssel, mígnem balesetet szenvedtek, összetörték autójukat, több sebből véreztek mindketten. A két alkoholmámoros férfi túlélte a szerencsétlenséget, ám ekkor Storm – ki tudja milyen ötlettől vagy indítéktól vezérelve – se szó, se beszéd, agyonverte ivócimboráját.

Miután péppé verte barátja fejét és jól meg is rugdosta, a holttestet elrejtette a közeli erdős részen az egyik fa mögé, hogy

ne találjon rá senki, majd mint aki jól végezte dolgát, hazament.

Másnap azonban gondolt egyet és vizsdatért a tetthelyre, ahol ugyanabban az állapotában és helyzetében találta kihűlt barátját, mint ahogyan előző nap hagyta. Taxit hívott és várta a segítséget. A fuvarozó megérkezett, majd előbb a fülének, később a szemének nem akart hinni. Storm ugyanis megkérte, hogy segítsen az időközben megmerevedett férfi holttestet az autóból berakni. Az alvadt vér és a szörnyűségek láttán a taxis úgy megrémült, hogy hátrahagyva a megrendelőt, elmenekült a helyszínről. Percekkel később értesítette a rendőrséget a tapasztalatairól, akik először kissé hitetlenkedve fogadták a morbid történetet, de a taxis annyira kétségbeesetten kérte a segítségüket, hogy egy járört mégis küldtek a megadott helyszínre.

Storm kevésbé örült a rendőröknek, mint a taxisnak. Időközben ugyanis a hullamerev áldozatát az út mellé próbálta vonszolni, nyilván azzal a céllal, hogy mégiscsak hazaviszi.

A rendőrök elfogták a kissé zavaros férfit, majd a büntetőeljárás lefolytatása után a bíróság életfogytiglani szabadságvesztésre ítélte a barátját agyonverő férfit – derül ki a hírügynökségi jelentésből. **Cash**

Számoljatok!

Kollégák! Ha túl sokba kerül az üzemanyag, **jelentős megtakarítás** érhető el egy üzemanyag égését javító eszközzel.

Új autókánál **8-12%**
Régebbi autókánál **10-15%**
Cirkóra és gázkazánra is!

Saját példám: 1,9 PDDI Passat-nál
100 km-en 1 liter megtakarítás!

Fehér Sándor City 80

70/371-4180 (gyorshívó: 4180) 30/9448-042

A szex kedvéért megnősülni olyan, mint venni egy Boeing 747-est az ingyen mogoró miatt.

Ha citrommal kínál meg az élet, kérj hozzá Martinit!

A férfiak megnézik a nők fenekét és azt gondolják: „Húúúúú, micsoda segg!” A nők is ezt gondolják, de közben a pasi arcába néznek..

Csak az a nő foglalt, akin fekszenek.

A dízelmotorok közeljövője

Fajlagos teljesítményük, nyomatékuk és fajlagos fogyasztásuk alapján a dízelmotorok ma a gépkocsik hajtására legkedvezőbb belsőégésű motorfajtát képviselik. Fejlődésükről az SAE, az Amerikai Önjáró Járművek Mérnökszövetsége június közepén tartott Web-konferenciát. Miután jelen le-

követő fogyasztói szokások motiválják. Az eddigi hagyományokat mértékadóan, a töltőállomások dízel-üzemanyagának a benzin-üzemanyaghoz viszonyított szegényes ellátása, valamint a kőolajfinomítók eddig kialakult, kis gázolajhányadú termékárnya befolyásolják.

Ugyancsak a hagyományok határozzák

a levegőt legkevésbé szennyező járművek, „automatikusán” a legkisebb fogyasztásúak is egyben.

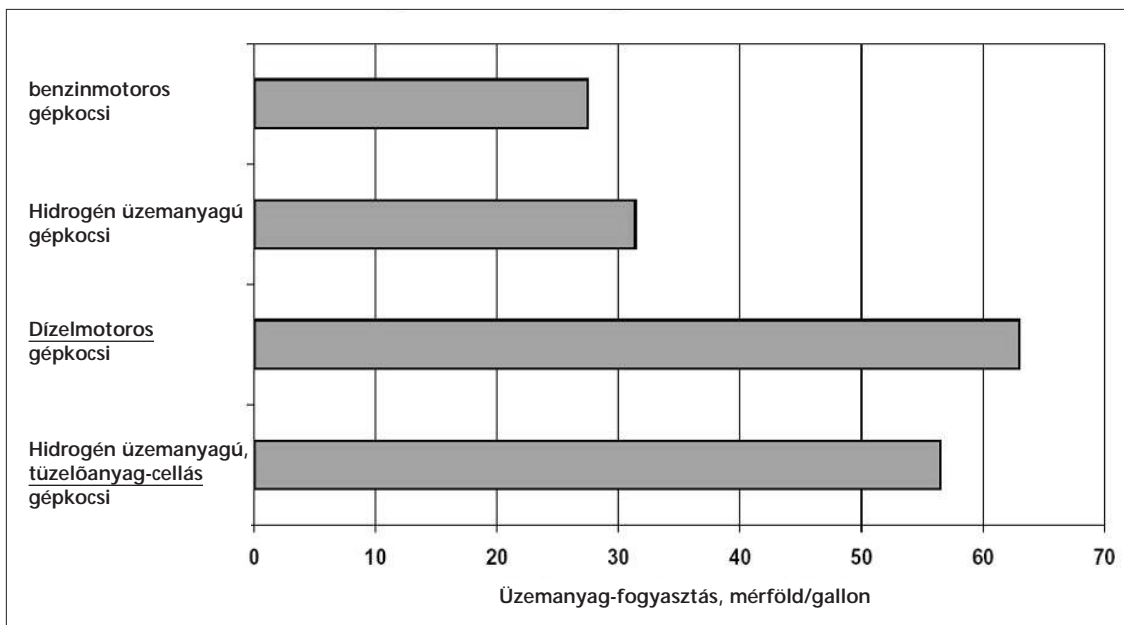
A dízelmotorú gépkocsiállomány nagyobb mértékű fejlesztése új motorgyárak, új gázolajkutak, tartályok előállításán és a kőolaj lepárlás-technológia módosításán túl a dízelmotorok vásárlóinak széles körű meggyőzését is igényli az amerikai kontinensen. A dízelmotorokat csak a füstölgő óriáskamionokról, mozdonyokról és a hajókról ismerő amerikai vásárlók a félig lakásnak is használt autójukba csak akkor hajlandóak befogadni, ha az ilyen jármű legalább annyi előnyt kínál, mint a benzinesek. Egyebek között tanakodáskor is. Ennek eléréséhez mindenképp a dízelkutak sűrűségét kell növelni Amerikában.

Dízel-kilátások Európában

A gépkocsi közismerten merev keresletrugalmasságú termék, ami azt jelenti, hogy akik valamely termék birtokába ke-

rültek, más termékeknél jelentősen többet is hajlandók fizetni annak használatáért. Vannak olyan európai országok, ahol a gépkocsivásárlást a kormányok az állampolgári megtakarításból létrehozott járműpark bővítésének, nem pedig az állami adókiadás céljátáé tekintik. Annyira nem, hogy az átlagosnál környezetkímélőbb járművek vásárlását kedvezmények nyújtásával támogatják. Ott persze az autós érdekképviseletek sem statisztái e folyamatok diszpreferálásának.

Amint a prognózisokból kitűnik, Európában az elkövetkező évtizedekben is töretlenül virágzik a dízelüzlet. Annyira, hogy az európai dízelértékesítés üteme a többi kontinensének ötszörösét is meghaladja. A dízelmotoros személyautók részaránya, a hazai preferenciák teljes hiánya ellenére, nálunk is emelkedik. A kedvező irányú elmozdulás a dízelmotoroknak benzinmotorokénál 10-25%-kal kisebb fogyasztása magyarázza. Ez néhány gépkocsimodell esetében ugyanis arra is alkalmas, hogy a dízelmotorú változat felárát még a tervezési élettartam előtt fedezze.



A Ford P2000 Vehicle fejlesztési program során minősített gépkocsi-hajtásváltozatok FTP ciklusban mért üzemanyag-fogyasztása

hettem az eseményen, a következőkben tudom összefoglalni a tapasztalatakat:

Csak globális léptékben

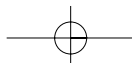
Az amerikai fejlesztők előadásai rávilágítottak a belsőégésű motorfejlesztés és gyártás elkövetkezőkben érvényes rendezőelvére. Arra, hogy belsőégésű gépkocsimotort (ideértve a dízelmotort is) csak globális megtérülés esetén gazdaságos előállítani. Ha, és amennyiben az új motor jól értékesíthető az amerikai piacon, akkor lehet csak kedvező fogadtatásra számítani a többi kontinensen. Másképp kifejezve: a termék amerikai piaci megítélése a vízválasztó.

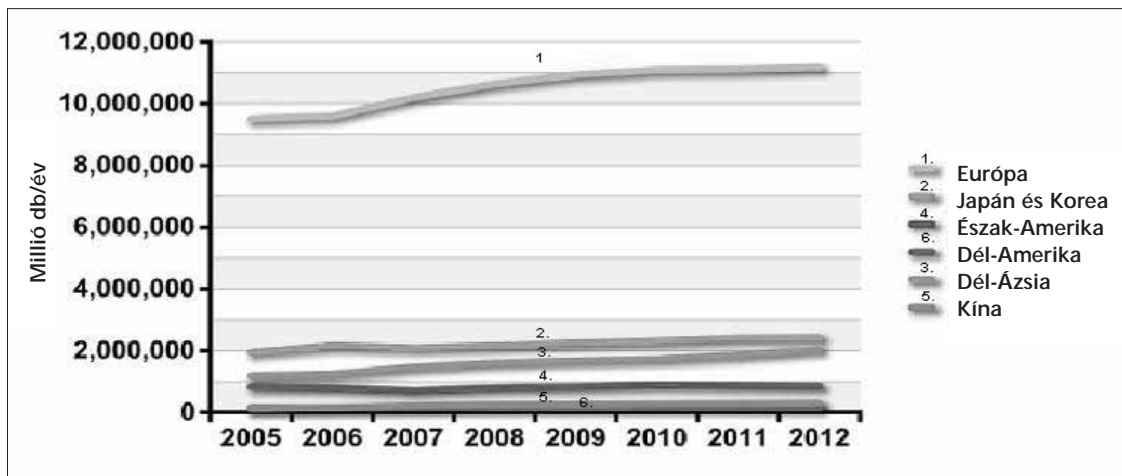
A motor káros anyagainak kibocsátása, üzemanyag-fogyasztásának és szavatolt élettartamának megítélése szempontjából, az amerikai követelmények egyaránt szigorúbbak más kontinensbeliekéinél.

A világ Európán és észak-amerikán kívüli piacain a dízelmotorok befogadásának megítélését a benzinmotorokkal megvalósított motorizáció eddigi üzemeltetői hagyományai, nem pedig, az amerikaiakét

meg az előbbiektől gyökeresen eltérő európai piac dízelpreferáló viselkedését. A kőolaját túlnyomóan importból fedező Európában a dízel-gázolajok olcsóbbak a benzin-üzemanyagoknál. Ám, mivel kétszer annyiba kerülnek mint Észak-Amerikában, az üzemeltetési költségekre amúgy is érzékenyebb európai vásárlók egyértelműen az olcsóbban fenntartható dízelmotorú gépkocsikat vásárolják.

A kőolaj világpiaci árának növekedése miatt a gépkocsi piac dízelesedése Amerikában is elkerülhetetlen folyamat, amelynek jobb élébe menni, mint a hiányától szenvedni. Az USA piacán jelenlévő Három Nagy közül a DaimlerChrysler (a Mercedes-Benz vállalat révén) élvonasa a személygépkocsi-dízelmotor fejlesztésnek. A General Motors és a Ford tavaly jutott arra a felismerésre, hogy az elkövetkező évtizedben a dízelmotoros hajtás alkalmazása akkor is előnyösebb, ha annak emissziós követelményei drasztikusan szigorodnak. Mivel az új gépkocsi fogyasztását emissziós alkalmasságuk vizsgálata közben mérik,





A személygépkocsi-dízelmotor gyártási prognózisa 2012-ig

Fejlesztési kérdések

Persze a dízelmotorok fejlesztése sem sétatagol. Különösen két probléma megoldása okoz gondokat világszerte. Az egyik a csak egymás hátrányára csökkenthető részecske- és a NOx-kibocsátás. Mint ismeretes, az eltömődött részecske-szűrők passzív és aktív módon regenerálhatók. A passzív rege-

azonban a felmerülő milliós költség

miatt gazdaságtalan. A beépítésük emi-

att csak új motoron jöhet szóba. Ennél fogva a részecske-szűrőkkel végzett levegőminőség-javulás csak a gépkocsiállomány-cserélődésének arányában vezethet eredményre.

A másik a NOx-kibocsátás csökkentésének élettartam-korlátozó hatása. Ismeretes, hogy a kipufogó-

ne-rálás során a jármű haladása közben elegendő hő fejlődik a részecskék automatikus leégéséhez.

Az aktív regenerálás során a részecskék elégetéséhez a motor vezérlőegységének, megfelelő dózis befecskendezésének és elégetésének kezdeményezésével kell megfelelő hőmennyiséget előállítani. Az aktív szűrő nem a szűrési folyamatot, hanem a szűrőnyílásokat eltömítő részecskék elégetését szabályozza. Aktív részecske-szűrő használatával a személygépkocsi dízelmotorok koromkibocsátása a közvetlen befecskendezésű benzinmotorok szintjére csökkenthető.

Az aktív részecske-szűrők hatásfoka 95-98%. Aktív részecske-szűrőket utólag beépíteni

A világrekorder JCB Dieselmax (a) és JCB 444 jelű motorja (b)

gázok égésterbe való visszavezetése NOx-kibocsátás-csökkentő hatású. Ha a kipufogógázt részecske-szűrőn keresztül vezetnek vissza, az a kipufogógáz-részecskék felületkoptató hatása miatt csökkenti a motor élettartamát. A visszavezetendő részecskék szűrése pedig olyan mértékű kipufogógáz-nyomáscsökkenéssel jár, ami megghiúsíthatja a visszavezetést.

A megfelelő megoldást ugyanazok az előírások kényszerítik ki, amelyek a motorok károsanyag-kibocsátását korlátozzák. Azok ugyanis a „méregtelenítő eszközök” alkalmasságának időtartamát az Euro 5 mellékfeltételeként 160 ezer, az USA Tier 2, Bin 5-ös, és Tier 2, Bin 8-as előírása 190 ezer kilométerben szabják meg ami alig kevesebb, a ma szokásos 200 ezer kilométeres tervezési élettartamnál.

A dízelmotorok fejlődése legújabbban verseny- és rekordkísérletekkel folytatódik. Sebringben és Le Mansban az Audi bizonyította e motorfajta szélsőséges tartósságát. A Peugeot jövőre készül ugyanerre. Az eddig csak munkagépeiről ismert JCB, Andy Green vezetésével 2006. augusztus 23-án a Bonneville-i sóstón, 563,418 km/h-ra javította a dízelmotoros gépkocsi sebességi világcúcsát. A rekordjárművet V8-as, ötliteres, 750 lóerő, és 1500 Nm-es maximális nyomaték kifejtésére alkalmas dízelmotor hajtotta.

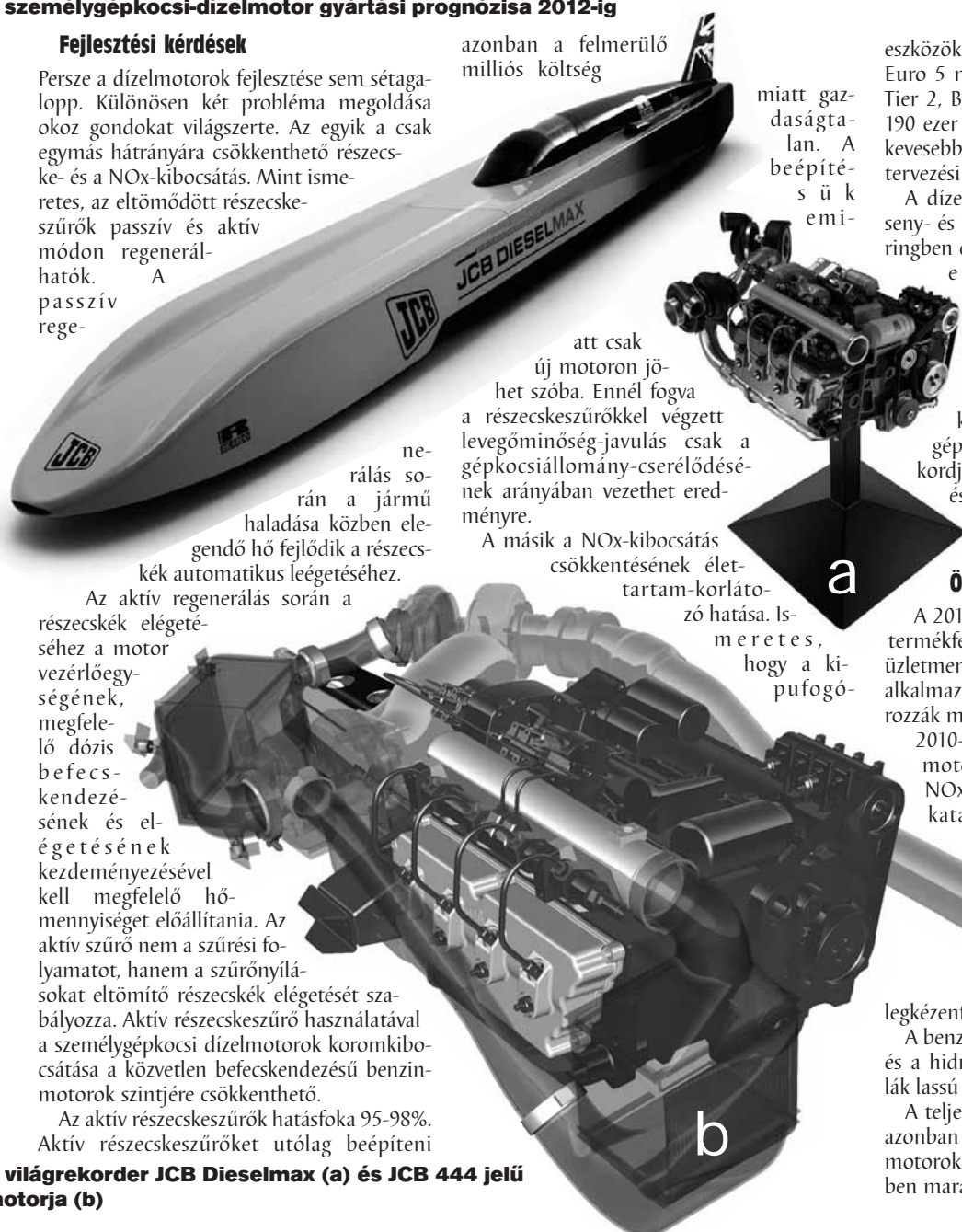
Összegzés

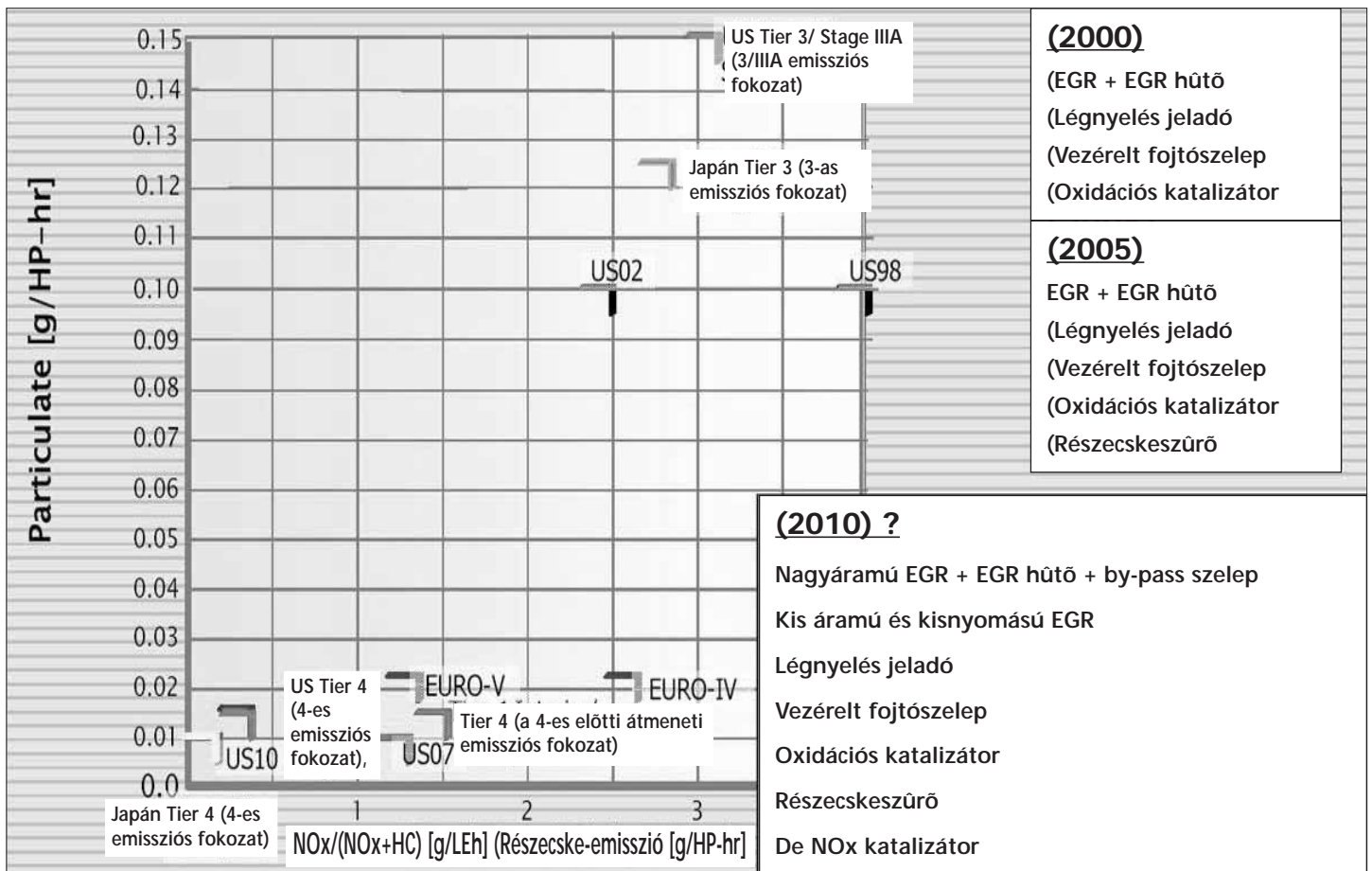
A 2010-ig tervbe vett gépkocsi világgpiaci termékfejlesztését a környezetvédelem, az üzletmenet, a termelés korszerűsítése és az alkalmazott rendszerek megatrendjei határozzák meg.

2010-re valószínűleg valamennyi dízelmotor részecske-szűrős lesz. Amíg a NOx-emissziók csökkentésére a szelektív katalizátorok használata a költséghatékony és legkevesebb kockázatos megoldás, a CO₂-kibocsátás csökkentésére a downsizing-ot (a motorok lökettérfogatának csökkentését és teljesítményük kompresszoros növelését) a legkézenfekvőbb választani.

A benzinüzemű járműveken a hibridhajtás és a hidrogén üzemanyagú tüzelőanyag-cellák lassú evolúciója kínál kibontakozást.

A teljes hajtáslángra vetített fogyasztásban azonban a közvetlen befecskendezésű dízelmotorok legalább három évtizedig versenyben maradnak.





A dízelmotorú személygépkocsi emissziós előírásai és az elérésükhöz szükséges műszaki fejlesztések (az USA-ban és Európában) Petrók János

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Körforgalom”. A körforgalmú úton az előzés szabályosan végrehajtható.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Autópálya”. Az autópálya leállósávján tilos közlekedni, megállni is legfeljebb műszaki okból, vagy a forgalomellenőrzés céljából adott utasításra szabad.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Autóbuszral behajtani tilos”. A tehergépkocsikra nem terjed ki a behajtási tilalom.
- Helyes az „A” válasz.** A „Balra bekanyarodni tilos” tábla tilalma csak az útkereszteződésre vonatkozik. Az útkereszteződés után – egyéb jelzés hiányában – a taxival vissza szabad fordulni.
- Helyes a „B” válasz.** Az ilyen tábla csak a hólánc kötelező használatának a végét jelzi. Ha az úttestet továbbra is hó vagy jég borítja, akkor indokolt és

- szükséges lehet a hóláncot a kezeiken hagyni.
- Helyes az „A” válasz.** A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Autóbusz forgalmi sáv”. Az ilyen sávban a személytaxi az autóbusz- és a trolibusz-forgalom zavarása nélkül akár folyamatosan is közlekedhet.
- Helyes a „C” válasz.** Bár a vonatkozó szabály szerint nem köteles a személytaxi vezetője magát biztonsági övvel rögzíteni, de a saját jól felfogott érdekében sohase mulassza el az öv használatát.
- Helyes az „A” válasz.** A közlekedési szabályok megtartásáért a taxis a felelős, így elsősorban neki kell gondoskodnia arról, hogy a tájékozatlan utasa becsatlolja a biztonsági övét.

- Helyes az „A” válasz.** A taxiban utazókra ugyanazok a közlekedési szabályok érvényesek, mint a más személygépkocsi utasaira. A hátsó ülésen helyet foglaló utasoknak lakott területen belül és kívül egyaránt kötelező a biztonsági öv használata.
- Helyes az „A” válasz.** Az autóbusz forgalmi sávban a taxi megállhat.
- Helyes a „B” válasz.** A taxi öt percig történő egyhelyben tartózkodása még megállásnak minősül, így ez az idő alatt a szabálysértés kockázata nélkül az utasra várva egyhelyben tartózkodhat.
- Helyes a „B” válasz.** A „BUSZ” feliratú fehér fényjelzés a háromlángos fényjelző készülék más jelzésétől függetlenül csak az autóbusz forgalmi sávban közlekedőknek engedélyezi a továbbhaladást.
- Helyes a „C” válasz.** Az alá-

rendelt útról érkező kormányke-rekkel ábrázolt taxi elsőbbség-adásra kötelezett a kanyarodó főútvonalon haladó másik két jármű részére.

Mi a Computerbontóban a hibás ramokat összegyűjtjük, pálinkát főzünk belőle. Ez a ramszesz.
* * *

A feleségem szereti a szexet a kocsis hátsó ülésén. Csak az a baj, hogy azt akarja, én vezessek.
* * *

A férfiak azért alszanak el gyorsan szex után, mert előtte fél éjszakát könyörögnek érte.
* * *

Egy nap 24 óra, egy ládában 24 sör... EZ NEM LEHET VÉLETLEN!