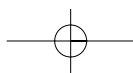


XVII. évf. 3. sz.

2007.

Március



TARTALOM

10 éve történt	4.
Taxisblokádi Szófiában	5.
Motoros rovat	5.
A szindarab folytatódik	6.
„Bekeményítettek” a repülőtéren	6.
Az alapdíj is lehet tarifa?	9.
Bővítik a műszerparkot	11.
Jó évet zárt a DaimlerChrysler	
Automotive Hungaria Kft.	12.
Folytatódik az árhaború Szekszárdon	15.
A svédék bekeményítettek	16.
Már kapható a Mio H 610	18.
Tudod vagy tippelsz?	21.
A BTI kínálata	22.
Biztos, ami biztos, szétvágták	24.
Új vezető a BATESZ élén	25.
XIV. Best of Budapest díjkiosztó gála	26.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	27.
Taxiállomás (?) Zuglóban	28.
Találtunk egy verset	31.
Tisztelt szerkesztőség!	32.
Sokktúra Mexikóban	33.
100 éve született Barényi Béla	34.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	37.
A dízelmotorok környezetvédelme	39.
A fóliázásról	43.
Miért ülnek az emberek taxiba?	44.
Uram, „Yutyu”, mit csináltál?	45.
Nyomtáv	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Elavult szabályok

Talán igaz, talán csak legenda, hogy a közismerten hagyománytisztelő briteknél a mai napig érvényes az a vasúti törvény, amely szerint a vonat előtt egy embernek kell gyalog mennie, piros zászlót lengetve, abból a célból, hogy figyelmeztesse a lakos-

ságot és lekergetse a teheneket a sínról. Ha ennyire anakronisztikus törvényekkel talán nem is rendelkezünk, de azért nálunk is találkozhatunk jó néhány igencsak elavult, értelmetlen jogszabállyal, többek között szakmánk előírásai között is.

A taxizás feltételei

A taxisolgáltatás személyi és tárgyi szabályozását a sokszor módosított 89/1988. sz. rendelet tartalmazza. Már a rendelet számából is kiderül, hogy eredeti születési dátuma 1988, amikor még építettük a szocializmust (igaz, hogy már csak épp hogy...), Ladával, Wartburggal és Moszkviccsal taxiztunk, és még csak terveztük az URH-ra való áttérést a CB-ről. Ebben az időszakban született tehát szakmánk alaprendelete, amelyet hiába módosítottak azóta sokszor, mára tartalmában és szerkezetében is véglegesen elavult. Tartalmazza többek között a megkülönböztetett színű taxirendszám használatának kötelezettségét, amely ebben a formában ma már teljesen felesleges, eredeti célját nem tölti be, bosszantó bürokratikus akadállyá vált. A sárga rendszám megszerzéséhez szükséges feltételek némelyike ma már szintén teljesen idejétmúltnak tekinthető, akár tartalmát, akár a szabályozott területet tekintve. A feltételeket a jogszabály négy fő pontban határozza meg.

„a) a személyes megbízhatóság,
b) a szakmai alkalmasság,
c) a megfelelő pénzügyi teljesítőképesség,
továbbá
d) amely olyan személygépkocsival rendelkezik, amelyet az NKH regionális igazgatósága – külön jogszabály alapján – személytaxiszolgáltatás végzésére alkalmasnak minősített és ezt igazoló lappal tanúsítja”

Személyes megbízhatóság igazolására erkölcsi bizonyítvány bemutatását igényli a szabály. Ez rendben is lenne, akárki ugyanis ne vezethessen taxigépkocsit. Az erkölcsi bemutatása után azonban ennek további érvényességével a kutya sem törődik, egészen a következő autócseréig. A közelmúltban valamelyik keleti megyében történt, hogy az utasával szembeni erőszakos viselkedés miatt garázdaságért jogerősen elítélt taxis vállalkozó büntetésének letöltése után visszaült kocsijába, és taxizott tovább, mintha mi sem történt volna.

A szakmai alkalmasságot a jogszabály mindenféle tanfolyamok elvégzéséhez köti. A taxis vállalkozói tanfolyam anyaga szintén nagyrészt a múltat idézi, amikor a taxis vállalkozót még személyszállító kisiparosnak nevezték, és bevételeit nap mint nap rendszeresen bevezette az adóhivatal által hitelesített naplófőkönyvbé. Azóta azonban

nagyot változott a világ. Ma már az adatokat a taxaméter fekete doboza tárolja, abból akár évekre visszamenőleg is kikérhető, és a könyvvezetés is alapjaiban változott. Az adó- és tb-szabályok egyre gyakoribb változása, az elektronikus bevallások kötelezettsége és az igencsak bonyolódó jogszabályi háttér a könyvelést egyre inkább a könyvelők feladatává teszi. A könyvelés és a bevallások elkészítése és továbbítása ma már az egyszerűbbnek kikiáltott egyszeres könyvvitel tekintetében is külön szakma.

A megfelelő pénzügyi teljesítőképesség tekintetében a jogszabály utasülésenként 25000 forint elkülönített letétet, egy átlagos, négy utas szállítására alkalmas gépkocsinál tehát 100000 forintot, vagy ennek megfelelő bankgaranciát, ill. biztosítást követel meg. A százezer forintos összeg több mint tíz éve nem változott. Két eset lehetséges: vagy annak idején volt rendkívül magas, vagy mára veszítette el értékét, és értelmetlen, adminisztratív előírássá korszosult.

A tárgyi feltételek között első helyet foglal el a taxizásra megfelelő gépkocsi kérdése. Csakhogy ezek a szabályok is tizenévesek! Ma már forgalomba sem állítható olyan gépkocsi, amely nem rendelkezik azokkal a műszaki tulajdonságokkal, amelyet annak

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval,
választható kijelző színnel és 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

idején még csak a taxikra tettek kötelezővé. Mik is ezek? Ilyen például a fékrásegítő, a hátsó ablakfűtés, vagy a jobb oldali tükör. Elviekben akár nem is különbözhet egy taxis műszaki vizsga egy magánautótól. A gyakorlatban azonban igen, legalábbis ami a taxik többszörös vizsgadíját illeti...

A drosztrendelet

A drosztok szabályozásának tervei szintén a régmúltba vezetnek vissza. Először akkor merült fel határozottabban a kérdés, amikor az akkor még állami kézben lévő Főtaxi – megelégedve, hogy drosztjait egyre inkább ellepik a gomba módra szaporodó magántaxisok – úgy döntött, hogy nem fizet a továbbiakban a már nem csak általa használt taxiállomásokért. Na ezt követően rohamosan romlott a taxi-megállóhelyek állapota, és darabszámuk is erősen lecsökkent. Volt ugyan egy erőtlen próbálkozás a KIOSZ részéről, hogy „Magántaxi” feliratú táblák kihelyezésével biztosít helyet az egyre nagyobb számú személyszállító kisiparosnak, ám ezt a KRESZ-ben nem szereplő táblát az első pillanattól kezdve senki sem vette komolyan. Hosszú évekig nem volt gazdája a taxiállomásoknak, így azok száma rohamosan tovább csökkent. A taxisoknak új megoldások után kellett nézniük, és azt kell mondanom, meg is találták ezeket. Egyrészt bizonyos frekvenciát drosztokat (repülőtérről, pályaudvarok, belvárosi forgalmas helyek) egyszerűen „kisajátítottak”, és saját megélhetésük biztosítása érdekében másokat nem engedtek onnan dolgozni. Vagyis egyszerűen – szépszóval, erőszakkal – eltanácsolták saját kollégáikat. A folya-

mat ma is tart... A másik, ennél korszerűbb, és nem utolsósorban törvényesebb megoldása az volt a taxis társadalomnak, hogy egyre inkább a telefonon rendelt fuvarok teljesítése irányába igyekezett elmoz-

a taxidrosztra. Ám fuvarra várva megállnia, várakoznia neki is kell, és ez egyre nehezebb lett. Az eddig várakozásra használt, szabad területeket, „grundokat” egyre inkább beépítették, a magánautók számára

Megtört a jég?

Napirenden a maximált tarifa kérdése

Olyan sok esetben foglalkoztunk már e hasábon a maximált tarifa kérdésével, hogy nyilván van, akinek unalmasnak, netán lerágott csontnak tűnik. Az ok, amiért mégis elővettük a témát az az, hogy sok éves pangás után valami mozdulni látszik az ügyben.

A taxisok képviselőiben több szervezet is újra a Fővárosi Önkormányzathoz fordult, és ezúttal érdemi tárgyalásra is sor került. És mivel az önkormányzat ezúttal – hosszú évek óta először – nem zárkózott el mereven, talán indokolt az az óvatos derüllet, ami a címben is megfogalmazódott.

A szakmai vélemények többsége szerint a maximált tarifa mértékének általános emelése mellett a tarifaszervezetben is indokolt változásokat alkalmazni. Így például célszerű lenne a lehetséges alapidíjat nagyobb mértékben – akár a duplájára – emelni. Egy 5-600 Ft-os alapidíj többek szerint kielégítené az igényeket. Ne feledjük, hogy a jelenleg használható tarifamértékek több mint hat évvel ezelőtt kerültek megállapításra!

A budapesti taxitársaságok szinte mindegyike már ma is a maximálisan engedélyezett alapidíjat használja. Ez azonban minden látszat ellenére nem valamiféle árkartell, hanem kényszerűség: a csapatok nagyrésze ennél magasabb összeget alkalmazna, ha tehetné...

dulni. Ez az időszak – a 80-as, 90-es évek – volt a taxitársaságok feljutásának és meg erősödésének időszaka. Elősegítette a szerveződést a CB-rádiózás, majd később az URH elterjedése, és a telefonhálózat nagyarányú fejlődése is. A rádióról dolgozó taxisok nagy részének – egyes számítások szerint Budapesten 90%-nál is nagyobb részének – egyszerűen nem volt, nincs szüksége

elképesztő növekedése és a belterületi részek fizetőparkolóvá tétele lassan minden lehetőséget elzárt a fuvarra való várakozás elől. Ekkor jelentek meg a céges taxisok a hidakon, felüljárókon, a járdákon és a forgalom elől elzárt területeken. Hiszen az üzemanyagárak drasztikus növekedése miatt már nem lehetett utasra vadászva körözni a városban folyamatosan. A helyzet

Erről írt a Taxisok Világa 1997 márciusában

10 éve történt

Tájékoztat a Taxis Szövetség

A Magyar Taxis Szövetség, felismerve, hogy a taxisok információi saját helyzetükről igen csak hiányosak, rendszeres tájékoztató oldalakat indított a Taxisok Világában. A rovat első jelentkezésekor a szövetség előtt álló legégetőbb feladatok a következők voltak:

- „A taxigépkocsik számának helyi szabályozása (létszámkorlátozás)
- Taxidrosztproblémák
- Tarifa-problémák (ma már nem feltétlenül a maximált ár)
- A gépkocsi áfájának visszaigényelhetősége
- Az üzemanyagok áfájának visszaigényelhetősége
- A taxizásra alkalmas gépkocsik körének kiterjesztése
- Alkalmazkodás az európai taxis alapkövetelményekhez
- Jogszabálytervezetek előzetes véleményezése

- Vállalkozásunkat sértő rendelettervezetek megkifogásolása
- Adó- és Tb-jogszabályok folyamatos figyelése, tagság tájékoztatása
- A taxis szakma állandó és szakszerű képviselése minden illetékes fórumon
- Kapcsolattartás nemzetközi szervezetekkel”

Eddig az idézet. Na most akkor minden még megmaradt érdekképviselő tegye a szívére a kezét (vagy ahova akarja), és válaszoljon őszintén: mi valósult meg ezekből a célokból az elmúlt tíz év alatt? Mi az, amire azt mondhatjuk, őszintén és büszkén: igen, megcsináltuk!? Mennyivel lett jobb ennek a szakmának, és a taxisoknak?

Megmondom: egy nagy nullát csináltunk! Ezek a problémák ma is ugyanúgy léteznek, mint tíz éve, csak most még sokkal égetőbbek. A taxis vállalkozónak nem hogy jobb lenne a helyzete, hanem sok tekintetben nehezebben él. A taxis szakmáról, annak presztízsről meg akár ne is beszéljünk...

Az élet nagy igazságai

Minket nem lehet elbocsátani! A rab-
szolgákat el szokták adni!

* * *

A sikerhez vezető út karbantartás miatt
zárva.

* * *

A mosoly még mindig a legelegánsabb
módja annak, hogy kimutasd a fogad
fehérjét.

* * *

A nagyotmondás ellen a nagyothallás
az egyetlen védelem.

* * *

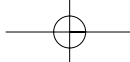
A főnök tekintete mindig nyílt és őszin-
te. Vagyis egyik szeméből a nyílt go-
noszság, a másikkól az őszinte rosszin-
dulat sugárik.

* * *

A hibáiból tanul az ember. Vannak
azonban olyanok, akik sohasem hibá-
znak.

* * *

A gödrök első számú törvénye: ha már
benne vagy, ne áss tovább.



tarthatatlanságát látva a taxis szakma és a főváros illetékesei is a megoldást keresték. Hosszú vajúdas után megszületett a Fővárosi Közgyűlés rendelete, a röviden csak drosztrendeletnek nevezett szabályozás. Már megalakulása során ellentétek merültek fel a taxisok képviselői és a főváros között. A taxisok ugyanis nagyobb beleszólást kívántak a helyszínek kiválasztásába, erőteljesebb lobbizást vártak el a kerületek felé, és a drosztkezelő szervezet működésébe is beleszólást kértek. Végül, de messze nem utolsósorban alapvetően sérelmesnek találta a szakma, hogy a drosztokért fizetni kell.

A drosztrendelet így, a mai formájában remekül tükrözi azt a ténnyt, hogy előkészítése több mint tízéves múltra tekinthet vissza. Úgy is mondhatnánk, hogy tíz-tizenöt évvel ezelőtt talán még működött volna, ma azonban csak felesleges teher, előírásait és anyagi vonzatait tekintve egyaránt. A drosztok helyszíne nagyrészt ma sem megfelelő, annak dacára, hogy kijelölésükben valóban részt vettek a taxis szakma képviselői. Mivel az eredetileg célzott helyszínekre nem mindenhol volt lehetőség, a mai állapot bizonyos kompromisszum eredménye, és ez a kompromisszum is tízéves. A taxisok meg továbbra is hidakon, felüljárókon, és egyéb tilos helyeken várják a fuvarot, mert ott legalább esély van a központok által rádióval kiadott fuvarok felvételére. A drosztokat kezelő (?) kht. munkájába továbbra sincs beleszólása a taxisoknak, sorozatos panaszai nem nyerne elintéztést, és ami talán legjobban jellemzi a helyzet fonátságát, hogy a fővárosi taxisokkal kapcsolatos ügyekben illetékes bizott-

ságban, ill. annak felügyelő-bizottságában nem is szerepelnek taxisok...

A tarifarendeletről

Ismét egy fővárosi történet, a nem érintett vidéki kollégáktól elnézést kérünk. Bár azt hiszem, a tarifákkal kapcsolatos kérdések ma már az ország minden pontján egységesen számítanak. Ha már az egységesnél tartunk: a szakma régi kérése az egységes, vagyis fix tarifa. Amikor először felmerült – szintén sok évvel ezelőtt – akkor még kissé homályos volt a kép: maximált tarifa, fix tarifa vagy centrumár, amitől fölfelé is meg lehet lépni, de csak bizonyos szabályozott formában. A három elv közül aztán a maximált tarifa lett bevezetve, nem utolsósorban annak okán, hogy az akkor érvényes törvények ennek a keresztülvitelét tették legkönnyebben lehetővé. A maximált tarifa megoldott néhány kérdést ugyan, de felvetett ennél jóval több új problémát. Mi legyen a kiállási díjakkal, mi legyen a transzfer fuvarokkal, mi legyen a vidéki utakkal?

A taxis társadalom jól-rosszul alkalmazkodott az előírásokhoz, de a kezdettől fogva meglévő problémák az idők során fokozódtak. Nem utolsósorban azért, mert a főváros valami érthetetlen konokossággal nem volt hajlandó éveken keresztül emelni a tarifamaximumok mértékét. A taxitársaságok bizonyos tarifáikban és tarifaelemeikben már régen elérték ezt a határt, a meztelbasok meg már még régebben kívánják magasabb árakat. A tarifaszabályozás ma már a megoldás helyett a vállalkozás gátjává vált.

- oli -

MOTOROS ROVAT

Visszavonhatatlanul itt a tavasz, amelynek egyik csálhatatlan jele, hogy egyre nagyobb számban jelennek meg az utakon a motorkerékpárosok. Itt az ideje tehát felújítani motoros rovatunkat is.

Íme az egyik aktuális hír: A GKM együttműködve az ÁAK-val és a motoros szervezetekkel, a motorkerékpárosok autópályadíjainak módosítási tervét dolgozik.

Március végéig ezért közvélemény-kutatást tartunk a motorosok körében. Azt szeretnénk tudni, hogy ha legalább 50%-kal olcsóbb lenne a virtuálisan vásárolható 4 napos autópályamatrix, akkor vajon többet használnánk-e az autópályákat?

Ennek okán a www.wild.hu portálon szavazást indítottunk, mert a rendeletalkotó ígérete szerint hangsúlyosan veszi figyelembe az itt kialakult végeredményt is. Igyekeztek tehát komolyan venni a szavazást!



Április 14-én Motor Show lesz az Építők Pálya Csarnokában a Népligetben !

Aki szereti az ismeretterjesztő TV-csatornákon is látható motorépítő csapatok munkáját, jöjjön el, és nézze meg a magyar motorépítő műhelyek motorjait. A magyarok építéseire már külföldön is felfigyeltek! Jó példa volt erre tavaly a magyar Radical Garage 4. (!) helyezése az USA egyik legnagyobb motorosrendezvényén!

További információk a rendezvényről: www.devilsmc.hu

Közbiztonság miatt tiltakoztak a fuvarozók

Taxisblokádn Szófiában

A taxisokat ért támadások miatt a bolgár főváros parlamentje elé hajtott több mint ezer taxis Bulgáriában, akik így kívánták felhívni a figyelmet az országban tapasztalható gyenge közbiztonságra és a taxisok kiszolgáltatottságára.

Február 9-én megbénult Szófia közlekedése annak a taxis tiltakozásnak köszönhetően, amelyet a bolgár fuvarozók szerveztek, hogy felhívják a jogalkotók figyelmét a kritikán aluli közbiztonságra és azokra a veszélyekre, amelyekkel nap mint nap együtt kell élniük. A demonstrációban részt vevő több mint ezer gépjármű teljes káoszt okozott, aminek köszönhetően Georgi Pirinszki parlamenti elnök felfüggesztette a törvényhozás ülést és találkozót kezdeményezett a tüntetők képviselőivel. Petar Mutafcsijev közlekedési miniszter megszakította hivatalos romániai látogatását és azonnal hazatért, míg Bojko Boriszov, Szófia polgármestere a közszolgálati televízióban az adást megszakítva hangsúlyozta: a megmozdulás rávilágít a taxisoförök megélhetéssel kapcsolatos napi gondjaira és biztonságuk miatt érzett félelmükre.

A demonstrációhoz rövid időn belül több nagyobb város taxitársasága is csatlakozott és együtt követelték, hogy a törvényhozás készítsen új jogszabályt a bűnözés visszaszorítására. Az elégedetlenséget fokozta, hogy a közelmúltban több taxisgyikosság is történt, amelynek elkövetőit a rendőrség nem derítette föl. Így nincs semmi, ami visszatartaná a bűnözőket a kegyetlen támadásoktól.

A tiltakozást végül az váltotta ki, hogy február 9-én reggel kocsjában holtan találták az 51 esztendő Emil Emilov taxisofört, akit ismeretlen tettes több kézzúrással megölt. A rablógylkoságon feldühödött fuvarozók ezután vonultak a parlament elé, ahol először Rumén Tetkov belügyminiszter próbált szót érteni a felháborodott taxisokkal, de őt a demonstrálók kifütyülték, nem hagyták felszólalni.

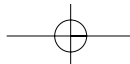
Úgy tűnik, a bolgár törvényhozásnak hamarosan külön jogszabályban kell védenie a személyszállítókat – hasonlóan a magyar gyakorlathoz, ahol közfeladatot ellátó személynek számítanak a taxisok –, és fokozott jogi védelmet kell biztosítani ezen foglalkozást vállalkozók számára. Addig Bulgáriában a taxisok maguk szervezik saját védelmüket, amely egyrészt nem nyújt megfelelő biztonságot, másrészt a jogszerűségnek sem felel meg minden esetben.

Cash

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



A SZÍNDARAB FOLYTATÓDIK...^{©©©}

Nem akartam ezzel a témával többet foglalkozni, de többen kérdeztek, és kaptam egy „kedves” telefont is. Bár nem tudom, ki volt, mert hívószámot nem írt ki, aztán pedig hirtelen megszakadt. Mindegy.

Az előző cikkem záró részében volt egy-két olyan gondolat, melyet a jövő figyelembevételével érdemes tovább boncolgatni. Nevezetesen, mi van akkor, ha valóban létezik egy olyan mögöttes szándék, mely az alkalmazotti rendszer kialakítása felé nyomja a szakmákat? Ez az elképzelés lépésről lépésre az ellehetetlenülésüket jelentheti! Feltehetitek a kérdést: milyen okból idézték elő ezt a helyzetet? Az egyik az, hogy az emelkedő üzemanyagár egy leegyszerűsített egy-, vagy kétpólusú piacon könnyűvé teszi az egységes, és a jelenleginél magasabb taxidíjsszabás kialakítását. A közigazgatás csendes összekacsintása a nagyobb volumenű vállalkozásokkal jól érzékelhető volt a repülőtéren tender kapcsán is. A közforgalom számára megnyitott magánút használatával kapcsolatban hihetetlen gyors döntés született a Fővárosi Közgyűlésben a szakmai képviselő megkerülésével. Talán még emlékeztek rá: képviselőink az új tulajdonos javára lemondtak az ottani taxiállomások üzemeltetési jogáról.

A másik ok lehet az államigazgatás és önkormányzatok pénzüzsége. Mi van most? Azt önkritikusan el kell ismernünk: nem vagyunk fegyelmezett járulék, ill. adófizetők. Vagyis a „pénzüzség” jogos. Minket nagyon nehéz ellenőrizni, és sokba kerül. Ez egy nagyvállalkozásnál automatikusan működik. A közterhek behajtása eredményesebb. Gondoljunk az áfára! Mi kikerüljük, mert sokan vagyunk, és nem tudunk tömegesen 4 millió Ft bruttó bevételt produkálni. Magyarul alanyi áfamentesek vagyunk Ez

üzletileg már ösztönző lehet nagyvállalkozói körben is! Az is igaz, hogy így visszaigényelni sem tudunk! Mindezek a körülmények a dömpingárral felszított árversenyben bevételeinket tovább csökkentik. Az elmaradt bevétel egy ideig pótolható hitellel, de csak akkor, ha van remény a növekvő költségek beépítésére a tarifába. Sze-

az egyik cégnek – mondta is egy kamarai egyeztetésen: „ezek ki akarnak nyírni minket!”. Akkor azt mondtam: nem, ez túlzás. Pedig a mai eseményeket látva nem is annyira volt az. Létrehozattak és eltarthatnak velünk egy nem funkcionáló szervezetet – a Taxiállomás Kht.-re gondolok – mely inkább ellenünk tett, mint a ja-

az addigi törvénytelen helyfoglalók. Ehhez asszisztált az állam, az önkormányzat és a BKIK is. Ezt már tudjuk. Mi lehet most?

Szerintem most dömpingárral betámadják a „kifelé menő” forgalmat is! A logika ezt diktálja. Első lépésben kb. 100 fővel túlemelték a létszámot, ez viszont kellett ahhoz, hogy

„Bekeményítettek” a repülőtéren

Tulajdonképpen nem új szabályokat hoztak a repülőtéren, hanem az eddigieket tartatják be a rendőrök. A lényeg, hogy a „Rendelt taxi” táblához tartozó területen nem lehet várakozni. A KRESZ egyértelműen fogalmaz:

15. § (1) bekezdés b) pontja: „Várakozni tilos” tábla azt jelzi, hogy az úttesten várakozni tilos. A fogalommagyarázat szintén egyértelmű: VÁRAKOZÁS: Járművel a megállásnál hosszabb ideig történő egy helyben tartózkodás. (Közúti közlekedés szabályai és értelmezésük)

És a rendőrök könnyörtelenül fényképezik és feljelentik azokat a taxikat, taxisokat, akik vétenek a KRESZ ellen. A rendőrség illetékes munkatársa készséggel elmondta a szigorítás okát is. Az új intézkedéssel éppen a korrekten dolgozó taxisokat akarják védeni. Ugyanis az elmúlt hetekben rendre megteltek a „Rendelt taxi” taxiállomás férőhelyei. A taxisok a kocsikból kiszálltak és bementek hosszú időre a repülőtér várócsarnokába. Mi tudjuk miért... Az utána érkező taxik, amelyek tényleg rendelésre érkeztek, már egyszerűen nem tudtak megállni.



A kép este készült, de azért látszik a probléma

Természetesen azokat a taxisokat nem büntetik, akik végig a kocsijuknál maradnak. Jogos kérdés, mi legyen azokkal, akiknek „táblázni” kell? Amivel hosszú percekkel kell eltölteni a várócsarnokban? Személyes véleményem szerint ilyenkor célszerű a külső körben, a parkolóban letenni az autót. Igaz, ott valamiképp fizetni kell, de még mindig olcsóbb, mint a rendőri feljelentés!

Ez persze nem lehet végleges megoldás, de a döntés más kezében van.

Juhász Péter

rintem nincs! Sajnos évek óta nem látok olyan őszinte politikai törekvést, amely a kisvállalkozásokat védte volna.

Az utóbbi időszak nyakunkba vágott adói és egyéb sarcai mind az előbbi következtetésemet igazolják. A fixtarifás kezdeményezés is – melyet őszinte bizalommal támogattunk – csalfa, nem a javunkat szolgáló dolog volt. Kifejezetten taxitársaság-ellenes elképzelésnek tartottam a 600 Ft-os előállási díj bevezetésének szándékát. Régi kollégám – aki ma is vezetője

vunkra. Főleg az elején minket büntettek többet szabálytalan droszthasználatért, mint az ott parkoló magángépkocsik tulajdonosait.

A fentiekben leírt néhány ok természetesen csak kiragadott dolog az összes körülményből, mely ránk nézve kedvezőtlen.

Befejezésül visszatérnék a Ferihegyen történetekre. Azt, hogy „malomba” ültettek minket a pályázaton, már nem elemzem. Érdekesebb lehet a jövő! 2006 nyarán dömpingárral megvették a repteret – mint piacot –

ajánlatot tehessenek és teljesíteni is tudjanak. Jól látható a terjeszkedő fázis, mely nem fog megállni. További növekedésre lehet számítani, ami dömpingárat, árversenyt jelent. Nem rózsás a jövő. A kesztyűt kénytelenek leszünk felvenni. A szakmai összefogás viszont még segíthet! Korábbi kezdeményezésünket az általános rendteremtésben folytatni kell! Ismétlem: csak az együttműködés segíthet!

Tisztelettel:

Polinger Sándor

A tiszta lelkiismeret általában a rossz emlékezet jele.

* * *

A tapasztalat segít minket, hogy ugyanazt a hibát legközelebb sokkal ravaszabban kövessük el.

Az alapdíj is lehet tarifa?

A transzfer fuvarok kezelése, illetve az adóhivatal ezel kapcsolatos állásfoglalása kapcsán merült fel immár sokadszor a kérdés: mit mér, mit mérjen a taxaméter? Mint ismeretes, az adóhivatal 2006. december 29-én közleményben szabályozta a transzfer fuvarok, vagyis APEH megfogalmazásban „fix összegű személytaxi szolgáltatás” taxi-órával történő bizonylatolását. E közleményt januári számunkban teljes terjedelmében közreadtuk, most csak megismételjük lényeges részeit az emlékezet felfrissítése céljából:

kibocsátott, és az adómemóriában regisztrált bevételt igazoló nyugta alapján történjen, amely a fuvar valós ellenértékét rögzíti.

A jelenleg forgalomban lévő taxaméterek mindegyike beállítható a speciális tarifára, amelyet az arra feljogosított szerviz végezhet el.

A fix összegű személytaxi-szolgáltatás bizonylatolása során nem fordulhat elő az az eset, amikor is a taxaméter nem azt az összeget mutatja, anennyibe a fuvar került.

Amenyiben a fix díjas szolgáltatásról az utas számlát kér, azt a taxaméter által is mutatott fix díjról kell kiállítania a személy-

taxi-szolgáltatást végző adóalanynak.

ménye az ügyről, azonban névvel senki sem kívánt nyilatkozni. A felkeresett köztisztviselők magánemberként sok mindent elmondtak, ám mindannyian hangsúlyozták, hogy ezek nem tekinthetők a hivatal véleményének. Viszont mindegyik felhívottak volt egy javaslat, hogy kit kellene kérdéseinkkel megkeresni. A tizedik telefon után ért körbe a dolog, vagyis ekkor jutottunk vissza az ajánlások során az első felhívotthoz. A kör bezárult, a titoktartás tökéletes. Talán a Manhattan-tervet sem őrizték ennyire bizalmasan, mint a taxaméterek hitelesítésének kérdését.

Néhány dolog azonban még így is nyilvánvalóvá vált. Az egyik az, hogy még a hivatalon belül, szakmai szinten is eltérnek a vélemények arról, hogy mit lehet mérőeszközként hitelesíteni. Ha például csak nyolc darab alapdíj szerepel a taxaméterben, akkor ez nyilván mérés technikailag nem értelmezhető, a mérőeszközt egy tarifátábla szintjére degradálja. Az ilyen eszköz nyilvánvalóan nem is hitelesíthető, hiszen nincs mit mérni vele. Bár adóhivatali szempontból ez nem okoz problémát, úgy is értelmezhető, hogy ha az eszköz egy pénztárgép, a fuvarok darabszámát így is méri, összesíti, tárolja. Az APEH-nek megfelelni, mérőeszköznek azonban nem tekinthető.

Egy másik variáció lehet, amikor a nyolc tarifahelyből hét csak alapdíjat tartalmaz, a nyolcadik azonban kilométerdíjat, esetleg idődíjat is. Így az óra már egészében mérőeszközként hitelesíthető, hiszen van mit mérni, ellenőrizni. (A hivatal egyik munkatársa ezt a véleményt preferálta, egy másik szakember azonban mind a nyolc tarifahelyre mérhető adatokat kívánt.)

Az adóhivatali közleményben szereplő esetben, amikor a taxaméter tartalmaz egy

Mikor kell hitelesíteni? Talán néhányan nem tudják, hogy mikor kell hitelesíteni a taxamétereket. Az első hitelesítésre nyilván a taxióra megvásárlása és a gépkocsiba beszerelése után kerül sor. Ezenfelül szükséges a hitelesítés időszakosan, kétévenként, valamint ha a taxaméter más autóra kerül. Ritkább eset, de hitelesítést igényel az is, ha a gépkocsira más méretű gumibroncsok kerülnek, mint amelyek a hitelesítés során voltak rajta. Ugyanazon gépkocsi és ugyanazon taxióra esetén tehát nem igényel hitelesítést a tarifa átállítása! Esetleg ez lehet az a „kiskapu”, ami a fix összegű, vagyis transzfer fuvarok kezelésére szolgáló tarifák beállíthatóságát jelenti. Ez a „kiskapu” azonban hangsúlyozottan nem valamilyen csalásra, vagy szabálytalankodásra szolgál, hanem egészen egyszerűen az átgondolatlan, egymásnak ellentmondó rendeletek és előírások miatti ellentéteket kiűszöbölheti ki – ha csak részben is.

A személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalanyok az áfa törvény 70.§ (1) bekezdése szerinti nyugtaadási kötelezettségüknek kizárólag taxaméterrel tehetnek eleget, kikapcsolt készülékkel fuvar nem teljesíthető.

A taxaméter nemcsak mérőeszköz, amely a teljesített fuvar mérésére szolgál, hanem egyben a bevétel regisztrálására is szolgál.

Az adóalany által fizetendő adó alapja a teljesítés ellenértéke. Fix összegű személytaxi szolgáltatásnál ez az ellenérték a személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalany által biztosított fuvarok esetén az utastól kérhető fix ár.

Fix tarifás fuvar lebonyolítására – amennyiben a taxaméterben tárolt tarifahelyek használata mellett a fix összeg nem hozható ki, a taxis akkor vállalkozhat – ha a taxaméterében van egy ún. „0” alapdíj „1” útdíj, „0” időtarifa felépítésű tarifahely.

Fix összegű fuvar esetén a normál tarifa használata során, ha eléri a meghatározott fix összeget, akkor átkapcsol erre a speciális tarifahelyre, és ezáltal biztosítható, hogy a fizetés olyan taxaméter által

A taxióragyártóknak, – forgalmazóknak és – felhasználóknak új intézménnyel kell megismernedniük: a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatallal. Ennek a hivatalnak egyik főosztálya, mégpedig a Metrológiai Főosztály vette át az OMH szakfeladatait.

A taxaméterek tarifáinak, ill. hitelesítésének kérdéseivel megkerestük a MKEH illetékeseit. Ekkor ért a második meglepetés: mintha falakba ütköztünk volna! Több telefonon felkeresett szakembernek volt véleménye, némelyiknek egészen lesújtó véle-

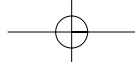
Mit mond a törvény? A ma már nem létező, ill. a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal keretein belül Metrológiai Főosztály néven működő mérésügyi hivatal szakmai munkáját az **1991. évi 45. törvény**, ill. annak végrehajtására kiadott **1991. évi 127. (X.9) kormányrendelet** alapján végzi. E törvény III. fejezete rendelkezik az ún. joghatással járó mérésekről: „Tv.6. § (1) Joghatással jár a mérés, ha annak eredménye az állampolgárok és/vagy jogi személyek jogát vagy jogi érdekeit érinti, különösen, ha a mérési eredményt mennyiség és/vagy minőség tanúsítására – a szolgáltatás és ellenszolgáltatás mértékének megállapítására – vagy hatósági ellenőrzésre és bizonyításra használják fel. (2) Joghatással járó mérést a mérési feladat elvégzésére alkalmas hiteles mérőeszközzel vagy használati etalonnal ellenőrzött mérőeszközzel kell végezni.

(3) Hiteles az a mérőeszköz

a) amelyet a mérésügyi szerv hitelesített,...” Eddig tiszta? A taxaméter által mért adat joghatással járó mérésnek minősül, hiszen a taxis vállalkozónak „jogában áll”

viteldíjat kérni az általa teljesített szolgáltatás után. Azt pedig, hogy ez a viteldíj mennyi legyen, nyilván a megtett távolság, vagy az eltelt idő alapján számítja ki. Mármost a taxaméter. Amelynek – a fentiek szerint – mérésügyi szerv által hitelesítettnek kell lennie. Vhr. 9. § (1) A mérőeszköz hitelesítésének ki kell terjednie az engedélyezett mérőeszköz-típussal való azonosságnak, a mérőeszköz műszaki jellemzői megfelelőségének, valamint a mérőeszköz helyes működésének a vizsgálatára. ...

(2) Csak olyan mérőeszköz hitelesíthető, amely a mennyiség értékét törvényes mértékegységben méri. A mérésügyi törvény mellékletében felsorolja, melyek a törvényes mértékegységek. A méter és a másodperc (és többszöröse) szerepel ezek között. A „darab” nem. Józan paraszti ésszel is belátható tehát, hogy ha a taxaméter mérőeszköz, akkor csak alapdíjra beállítva, törvényes mértékegységekkel nem mérhetően, nem hitelesíthető; így ugyanis elveszti mérőműszer jellegét és egyszerű tarifakiírásá fokozódik le.



Mértékegységek A mérési törvény tanulmányozása során akadtam rá a mellékletben a nemzetközi mértékegységek felsorolására. Talán megéri belekukkantani csupán érdekességként, vagy talán azért is, mert a negyvenes, ötvenes korosztály jó néhányat ezek közül még nem így tanult az iskolában... Azt nyilván mindenki tudja, hogy a távolság törvényes mértékegysége a méter, a tömege a kilogramm, az idő mértékegysége a másodperc, és az áramerőssége pedig az amper. De azt tudod-e, hogy

- a termodinamikai hőmérséklet mértékegysége a kelvin;
- az anyagmennyiség mértékegysége a mól;
- a fényerősség mértékegysége a kandela. Ezen alap-mértékegységek mellett vannak ún. származtatott mértékegysé-

gek is. Nézzünk ebből is egy csokorra valót. Biztosan ismerős, hogy a frekvencia mértékegysége a hertz, és az erő mértékegysége a newton. De azt is tudod, hogy

- a radioaktív sugárforrás aktivitásának mértékegysége a becquerel?
- a nyomás mértékegysége a pascal?
- az energia mértékegysége a joule?
- a teljesítmény mértékegysége a watt? Á, ezt biztos tudod. Ám hogy
- az elnyelt sugárdózis mértékegysége a gray?
- a dózisegységérték mértékegysége a sievert?
- a villamos töltés mértékegysége a coulomb?

Na, ismét néhány ismerős:

- a villamos feszültség mértékegysége a volt;
- a villamos kapacitás mértékegysége a farad;

- a villamos ellenállás mértékegysége az ohm ...vagy nem is annyira ismerős?
- a villamos vezetőképesség mértékegysége a siemens;
- a mágneses fluxus mértékegysége a weber;
- a mágneses indukció mértékegysége a tesla;
- az induktivitás mértékegysége a henry;
- a fényáram mértékegysége a lumen;
- a megvilágítás mértékegysége a lux;
- a katalitikus aktivitás mértékegysége a katal...

Na jó, ez már tényleg túlzás. Pedig már csak a síkszög meg a térszög lett volna hátra... Inkább nézzünk bele egy kicsit az óriások és a parányok világába. Biztosan ismerős a deka vagy a deci kifejezés (nem a féldeci!). Hasonlóképpen hallhattad már a hekto, a kilo, vagy a mega előtagot. De azt

tudtad, hogy a mega után jön a giga, majd a tera, a peta, az exa? Végül a zetta és a yotta. Ez utóbbi már akkora mennyiséget jelöl, hogy az egyes után 24 nullát kell írni. Ha lefelé megyünk, a deci alatt találjuk a centit és a millit. Ez nem újdonság. Ennél is lejjebb található a mikro, a nano és a piko. Elektronikában jártasabbaknak ezek is ismerősen csengenek. Ám tovább haladva a miniatürizálás felé találhatjuk a femto, atto és zepto előtagot, míg a sort a yocto zárja, amely olyan kicsiny mennyiség, hogy 24 nullát kell leírunk, mire egyáltalán elkezdődik a szám... Ezzel egyetemi továbbképzésünk e havi kurzusát befejeztük, a jövő hónapban a *hullámfüggvény és a Schrödinger-egyenlet, valamint a Heisenberg-féle határozatlansági elv* kerül terítékre... jól van, csak vicceltem...!

olyan tarifát, amely utat mér, ha csak 1 forint kilométerenkénti mértékben is, a mérés elvégezhető, a taxaméter hitelesíthető. Ez esetben azonban más összeférhetlenség merül fel. Az APEH hivatalos lapja, az Adó és Ellenőrzési Értesítő XVIII. évf. 2006. január 23-i száma a taxaméterek technikai feltételeiről a következőt írja:

„1.3. A taxaméternek legalább négy tarifa (ezen belül alapdíj, útdíj, várakozási díj) egyidejű tárolására és egymás utáni használatára kell alkalmasnak lennie. A három díj (alap, út, várakozási) egy tarifán belüli 0-ra, vagy az utast megtévesztő, ésszerűtlenül alacsony értékre való beállítása és használata tilos. A taxaméter kijelzőjén elkülönítetten és folyamatosan láthatóvá kell tenni, hogy a díjmérés melyik tarifával történik. A viteldíj kijelzése minimum 5 számjeggyel történjen.”

Mi is történt? Született két olyan APEH közlemény, amely kissé (?) ellentmond egymásnak. Egyrészt: *„egy tarifán belüli 0-ra, vagy az utast megtévesztő, ésszerűtlenül alacsony értékre való beállítása és használata tilos”,* másrészt: *„a taxaméterben van egy ún. „0” alapdíj, „1” útdíj, „0” időtarifa felépítésű tarifahely”.* Na most azon sokáig lehetne vitázni, hogy mi nevezhető ésszerűtlenül alacsony tarifának (egyesek szerint a 200 Ft/km is az...), abban azonban biztosan megegyezhetünk, hogy az 1 Ft/km ide tartozik. A taxamétergyártók és szervizek

jogosan hivatkoznak a technikai feltételeket szabályozó közleményre, hiszen az alapján tervezték, engedélyeztették és gyártják a taxamétereket, ugyanakkor a transzfer fuvarjait szabályosan kezelni kívánó taxis szintén jogosan ragaszkodik a másik közlemény alapján ahhoz, hogy neki igenis tessenek egy forintos kilométerdíjat beletenni az órájába. Ja, és persze úgy, hogy hitelesíthető legyen.

Mi lehet a megoldás? A cikk elején vázolt szélmalomharcból kiindulva a hivataloktól nem sok jót várhatunk. A szakembernek véleménye van, de nem mondja, a másik mondja, de nem használható fel, a harmadik meg homlokegyenest ellenkező álláspontot képvisel. A nagybetűs Hivatal meg nem foglalkozik szakmai kérdésekkel. Így állhat elő az a paradox helyzet, hogy bizonyos tarifaelemekre Szekszárdon hitelesítik a taxiórát, ugyanezen tarifákra viszont Szegeden nem. És teszik ezt mindkét helyen ugyanazon törvényre és előírásokra hivatkozva...

Nagy Zoltán

Annak ellenére, hogy az élet drága, még mindig elég népszerű.

A pénz minden gonoszság gyökere... és az embernek szüksége van gyökerekre.

A tapasztalat jó iskola, csak a tandíj magas.

Budapesten kétféle gyalogos van: kaszkadőr és kamikáze.

Mértékegységek átszámítása

1 nautical mile (tengeri mérföld) =	1853,184 m
1 statue mile *szárazföldi mérföld) =	1609,344 m
1 yard (röf) = 3 foot (láb) =	91,44 cm
1 foot (láb) = 12 inch (hüvelyk) =	30,48 cm
1 inch (hüvelyk) =	2,540 cm
1 csomó = 1 tengeri mérföld/óra =	1,853 km/h
1 fonál = 6 láb =	1,829 m
1 angol gallon =	4,456 l
1 barrel oil =	158,99 l
1 a (ár) =	100 m ²
1 ha (hektár) =	10 000 m ²
1 hold =	2500 m ²
1 négyszögöl =	3,597 m ²
1 kh (katasztrális hold) =	
= 1600 négyszögöl	
= 5764,64 m ² =	0,5755 ha
1 oz (uncia) =	28,349 g
1 lb (font) =	0,453 kg
1 q (mázsa) =	100 kg
1 t (tonna) =	1000 kg
1 dyn =	10 ⁻⁶ N (Newton)
1 kp (kilopond) =	9,80665 N
1 bar =	10 ⁵ Pa (Pascal)
1 atm (fizikai atmoszféra) =	101 325 Pa
1 torr = 1/760 atm =	133,3224 Pa
1 cal (nemzetközi kalória) =	4,18684 J (Joule)
1 LE (lóerő) =	0,73550 kW
0 °C = 273 K (Kelvin) =	-273 °C = 0 K

Több traffipax lesz az autópályákon

Bővítik a műszerparkot

Az M1-es autópályára tavaly novemberben kihelyezett sebességmérő készülékek jól vizsgáltak. Míg az első időben naponta több mint kétezeren lépték át a megengedett sebességet, addig mára ez a szám 80-100 esetre redukálódott, és kevesebb a baleset is.

Mint arról korábban magazinunkban is beszámoltunk, novemberben a rendőrség az M1-M7-es 11 kilométerénél, az M1-es 17-es, 63-as és 104-es szelvényénél négy új sebességmérő dobozt helyezett ki. A mérőpontokra táblák is felhívják a közlekedők figyelmét, ám a négy hely közül egy időben csak kettőben található műszer, amit időről időre cserélnék a rendőrök, így azt sem lehet pontosan tudni, hogy mikor, melyik dobozban található az „örszemek”, továbbá a mérési irány is 180 fokkal változtatható. Ezzel a megoldással, gyakorlatilag két sebességmérővel nyolc mérési lehetőséget alakítottak ki a rendőrei.

Mint azt Óberling József rendőr ezredestől megtudtuk: a sebességmérő műszerek beigazolták a hozzájuk fűzött reményeket. A telepítést követően volt olyan nap, amikor több mint 2500 gyorshajtást mértek a műszerek a sztrádán, mára ez a szám 80-100 közé redukálódott. Míg korábban naponta átlagosan egy közlekedési baleset



történt az M1-es autópályán, addig a műszerek működése óta ez az arány is jelentősen csökkent, ami a forgalomkorlátozásokra és elterelésekre is értelemszerűen kihat, vagyis kiszámíthatóbban és egyenletes tempóban lehet haladni a pályán – hallottuk az autópálya-rendőrség parancsnokától.

Azért még ennek ellenére is akadnak, akik fittyet hányva a traffipaxokra, örülteként számuldoznak. Az ezredes nem titkolta, e rövid néhány hónapos üzemelés alatt még nemigen volt olyan nap, hogy a műszerek ne mérjenek be 200-as tempónál gyorsabb személygépkocsit. Az eddigi csúcstartó 254 km/h-val jegyezte fel magát ebbe a „feketelistába”, de az enyhe télnek köszönhetően motorost is mértek már be 220-as menetsebességgel.

Óberling József a várható bővítésekről a következőt nyilatkozta: „A pozitív változások arra készítetnek bennünket, hogy tovább folytassuk a fejlesztéseket. Ennek megfelelően rövid időn belül további négy sebességmérő dobozt helyezzünk ki az M1-es autópályára, és a jelenlegi tárgyalásaink eredményeként még egy sebességmérőt is hadrendbe tudunk állítani. Összesen nyolc mérési ponton, három traffipaxszal fogunk mérni két irányba, ez összesen 16 lehetőséget biztosít számunkra, valamint azt, hogy az M1-es autópályán gyakorlatilag 20 kilométerenként várható sebességmérés. Emellett már tárgyalunk az Állami Autópálya Kezelőivel, hogy nyárra már az M3-as és az M7-es pályaszakaszokra is telepítsünk további mérőegységeket. Az M5-ösről sem feledkezzünk meg, ott a jelenleg is szokásos ideiglenesen telepített, állandóan változó mérési pontok mellett, a mozgó, gépjárműből

A sárkány a vidéket dülja, miközben felesége, a szépséges királylány otthon enyleg a királyfival. A királylány félve kérdezi az ifjú királyfítól:

– Nem félsz, hogy hazajön az uram, a rettenetes sárkány?

– Egyet se félj – feleli a királyfi –, a lovamat az erkély alá állítottam. Ha hazajön a férjed, csak kiugrom az erkélyablakon és elvágtatok.

Elkezdődik az etyepetye, pont a csúcshoz érnének, amikor dobogást hallanak a lépcsőn. Sutty, a királyfi ki-

ugrik az erkélyen. Megjelenik az ajtóban a ló:

– Elnézést, csak nagy zivatar támadt, gondoltam, fedél alá húzódik.

Másnap ismét megjelenik a királyfi, mindkét keze be van gipszelve. Kérdi a királylányt:

– Nem félsz, hogy hazajön az uram, a rettenetes sárkány?

– Egyet se félj – feleli a királyfi –, elhoztam az ejtőernyőmet. Ha hazajön a férjed, csak fölveszem és kiugrok az ablakon.

Elkezdődik az etyepetye,

pont a csúcshoz érnének, amikor dobogást hallanak a lépcsőn. Sutty, a királyfi kiugrik az erkélyen.

Megjelenik az ajtóban a ló:

– Elnézést, királylány, ha látod a királyfit, mondd meg neki, hogy visszaadom az ejtőernyőjét, ha ő visszaadja a zabostarisznyámat. Valamiért sietve elvette tegnap...

Harmadnap ismét megjelenik a királyfi, mindkét keze és mindkét lába be van gipszelve. Kérdi a királylányt:

– Nem félsz, hogy hazajön az uram, a rettenetes sárkány?

– Egyet se félj – feleli a királyfi –, elhoztam a propelleres alsógyátamat. Ha hazajön a férjed, csak fölveszem és elrepülök.

Elkezdődik az etyepetye, pont a csúcshoz érnének, amikor dobogást hallanak a lépcsőn. Sutty, a királyfi kiugrik az erkélyen. Megjelenik az ajtóban a sárkány:

– Hú, emberszapot érzek, ki járt erre?

– Ki járt volna, édes uram, hát senki – feleli a királylány.

– Senki? Akkor kié az a propelleres alsógyata ott a sarokban?

történő sebességmérővel kontrolláljuk a közlekedőket – tudtuk meg a parancsnoktól.

Fixen telepített sebességmérő működik a Balaton déli partján Kőröshegyen és Balatonszárszón, amelyek ugyancsak a sebességhatárok betartását hívatottak elérni ezen helyeken.

A mérődobozokról kiderült, hogy az időjárási viszonyoknak és a vandáloknak is ellenálló anyagból készültek. Eddig egy alkalommal ugyan megpróbálták az optikát védő üveget festékkel lefújni, így a műszert „megvakítani”, de ez csak egy-két órára tudta bénítani a mérést, és az elkövetők azt sem tudhatták, hogy olyan dobozt fújnak le, amelyben volt műszer vagy sem.

A traffipaxok adatait hetente egyszer töltik le az autópálya-rendőrök, és a feldolgozása sem igényel pár napnál többet, így aki gyorsan hajtott, az akár két héten belül megkaphatja az értesítést a sebességtülpésről. A műszerek olyan fotókat készítenek, amelyekről a gépjármű vezetője felismerhető, így aki megpróbálkozik a közismert trükkkel – miszerint a gépkocsit közvetlen családtagom vezette, akit nem kívánok megnevezni –, az itt nem alkalmazható, mert az extrém időjárási viszonyokat leszámítva – hó, köd, havas eső stb. –, jól felismerhető képet rögzítenek a kamerák.

A készülő M6-os autópálya biztonsági tervei már tartalmazzák a sebességkorlátozások betartásának ellenőrzési módját. Mint megtudtuk, ott nem a traffipaxokra számítanak a közlekedés biztonságával foglalkozó szakemberek, hanem a Nyugaton már jól bevált, átlagssebesség-mérésre koncentrálnak. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy az autópálya két mért pontja között felvételt készítenek az adott gépjárműről, amiből a megtett távolság alapján és az eltelő idő alapján kiszámítható az átlagsbe-

Tavaly is több autót értékesítettek

Jó évet zárt a DaimlerChrysler Automotive Hungaria Kft.

Eredményesen zárta a tavalyi évet a DaimlerChrysler Automotive Hungaria Kft. A Mercedes-Benz, Unimog, smart, Chrysler, Jeep és Dodge márkák hivatalos magyarországi importőre 2006-ban összesen 3793 darab járművet értékesített. Ez 14,6%-os növekedést jelent az előző évben regisztrált darabszámhoz képest.

2006-ban a magyar személygépkocsi-piac egészének, illetve egyes szegmenseinek csökkenése ellenére az előző évhez képest jelentős mértékben, 17,5%-kal 1327 darabra nőttek a Mercedes-Benz személyautók eladásai. Bár az A-osztály piaci szegmense jelentősen csökkent (-11,4%), 277 darab eladott járművel megőrizte szegmensén belüli 0,68%-os piaci részesedését. Jelentős, 111,8%-os növekedést mutat a B-osztály eredménye: ebből a modelltől tavaly 161 darab Magyarországon talált gazdára.

A Mercedes-Benz C-osztályból (limuzin és T-modell) 178 darabot adtak el, amely a 2005-ben regisztrált eredményhez képest 13%-os emelkedést jelent. Az előző évhez képest növekvő piaci szegmens viszonylatában (+16,8%) a C-osztály (limuzin és T-modell) az aktuális modell életének utolsó évében piaci részesedésének megőrzésén túl még növelni is tudta eladásait.

A taxiként is leginkább keresett Mercedes-Benz E-osztályból az előző évben regisztrált darabszámnál 24,1%-kal több, 273 darab modell került hazai ügyfelekhez. 2006 szeptemberében mutatkozott be az E-osztály legújabb generációja, amely olyan biztonságtechnikai megoldásaival, mint a PRE-SAFE-rendszer és az Intelligens Világítási Rendszer, kategóriája egyik legbiztonságosabb képviselőjeként jelentkezett. Így az E-osztály a 2006-os évben egy növekvő piaci szegmensben belül tovább növelte piaci részesedését 18,9%-ra. Kollégáink közül is meglepően sokan döntöttek úgy, hogy a korábbi autót erre az új típusra cserélik.

A Mercedes-Benz zászlóshajója, az új S-osztály 74 értékesítési darabszámmal büszkélkedhet (+76,2%). Szegmensének csökkenése ellenére az S-osztály képes volt jelentős piaci szerepet erősíteni, és piaci részesedését tovább növelni (41,1%). Az új S-osztály 2005. őszi bemutatkozása óta számos rangos nemzetközi díjban részesült: 2005-ben elnyerte „Az év luxusautója” címet és az „Arany Kormánykerék” díjat, 2006-ban pedig „Az év cégautója” címmel büszkélkedhetett. Az új S-osztály nemzetközi sikerén túl hazai népszerűségét bizonyítja, hogy saját piaci kategóriájában első helyen végzett.

ség, s ha ez meghaladta a megengedettet, akkor ez bizonyítja a szabálysértést. Mind ezt azért tartják a szakemberek nagyobb hatékonyságúnak, mint a fix telepítésű ka-

merákat, mert ezen utóbbiról tudhatnak a gépjárművezetők, így jellemezően ezekben a térségekben lassítanak és odafigyelnek a sebességhatárookra, viszont a mérőponttól távolodva ismét a gázpedálra lépnek és száguldanak a következő műszerig.

A hivatásos gépjárművezetőktől, fuvarozóktól már arról is lehetett hallani, miszerint az útvonaltervükbe a GPS-en bejölnek azokat a pontokat, ahol sebességmérő műszereket telepítettek, vagy ezek lehetősége fennáll, így 800-1000 méterrel az adott pont előtt jelzi a navigátor a kontrollpontot. Nem is szólva a különféle elven működő előjelzőkről. Az M6-osnál tervezett átlagssebesség-méréssel mindezek közömbösíthetők.

A sebességmérő készülékek üzemeltetése egyébként mindenképpen gazdaságos, ugyanis a néhány millió forintos berendezések rövid időn belül „kitermelik” az államkincstár számára a beszerzési árakat, s ettől kezdve minden forint plusz, ám ettől sokkal fontosabb, hogy a sebességhatárok betartása mellett kevesebb a baleset, a sérülés és az emberi tragédia, ami pénzben nem mérhető.

k.z.t.

Jenő bemegy a kocsmába.

Az egyik asztalnál ott ül a haverja és fülíg ér a szája, oda megy hozzá és megkérdezi:

– Hát te minek örülsz annyira?

– Képzeld, Jenőké, reggel takarítom a csónakomat és odajön hozzám egy szőke nő, hatalmas csőcsök, Jenőké, hatalmas csőcsök! Azt mondja, bevinném-e a tóra csónakázni? Hatalmas csőcsök, Jenőké, érted!

Bementünk a tó közepére és mondom neki:

– Na, lesz szex vagy úzás kifelé?!

– És nem tudott úszni, Jenőké, nem tudott úszni!!

– Érted?

Másnap megint bemegy Jenő a kocsmába, a pasi megint ott ül az asztalnál, és még jobb kedve van mint előző nap. Odalép hozzá, és kérdezi, mi történt már megint, miért örül annyira.

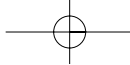
– Képzeld, reggel takarítom a csónakomat, és odajön hozzám egy vörös csaj, hatalmas csőcsök, Jenőké, hatalmas csőcsök! Érted? Beviszem a tó közepére és megkérdezem tőle:

– Na, lesz szex vagy úzás kifelé? És nem tudott úszni, Jenőké, nem tudott úszni! Érted?

Harmadnap a kocsmában a pasi ül egy üveg konyak mellett, és zokog. Jenő odamegy hozzá és kérdezi:

– Hát neked meg mi a bajod, miért vagy így elkenődve?

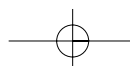
– Jenőké, ne is kérdezd. Reggel, ahogy takarítom a csónakot, odajön hozzám egy fekete nő. Kérdezi, hogy beviszem-e a tóra. Ahogy a tó közepére érünk kérdezem tőle hogy szex vagy úzás. Mire levetette a ruháját és akkora farka volt mint az evezőlapát! Én meg nem tudok úszni, Jenőké, nem tudok úszni! Érted?



Nyugdíjas kollegák,
figyelem!

**Biztonságos banki háttérrel,
HILD ÖRÖKJÁRADÉK
PROGRAM!**

**Személyes kapcsolattartó:
*Dudásné B. Anikó, 06-30-663-15-75***



Százszáz drosztdíj

Folytatódik az árháború Szekszárdon

Szekszárd tipikus kisváros. 36-37 ezer lakója egy 4,5-5 km átmérőjű területen él. Vagyis a városközponttól szinte minden elérhető két-két és fél kilométeren belül. Ahogy azt informátorunktól, Werner Jenőtől megtudtuk, taxis szempontból

rülés működik. Azért ez a bonyolult fogalmazás, mert bizony van olyan köztük, melynek csak egy mobiltelefonja van, amit a drosztton adnak át egymásnak. A taxik oldalán lévő fantázianevek mögött nem egy esetben nincs panaszolható

vás csapódik le a társaságoknál 24 óra alatt. Természetesen nem létszámáryosan. Vannak olyan cégek, melyek jobb, vannak amelyek gyengébb piaci pozíciót foglalnak el. A legnagyobb taxisokat tömörítő és egyben legrégebbi társaság jelenleg 18 autóval a Gábriel Taxi. A Rádió Taxinál ez a szám 14, a 6x5 Taxinál 9 és a Fix taxinál 3 autó. Az minden tömörülés esetén igaz, hogy a létszám csökkenő tendenciát mutat. Am mielőtt bárki azt hinné, hogy akkor nyilván valahol ezek az autók megjelennek többletként, sietve leszögezhetjük: ez tévedés. Több helyen is a végrehajtó jelent meg és bizony

fizetni, negyedéves bontásban. (Erre még visszatérünk.) A városban a legújabb csapat a Fix taxi, mely 500 Ft-os fix fuvardíjával alapjaiban keverte meg a korábban megszokott tarifahelyzetet. Ezt követően a március elején érvényes tarifák a következőképpen alakultak Szekszárdon: a Gábriel a nap 24 órájában 350 Ft-os fix tarifával dolgozik a városban. A Rádió szintén egész napra biztosítja a 450 Ft-os fuvaronkénti árat. A 6x5 Taxinál ennél kissé cifrább a helyzet. Náluk ugyanis reggel 6-tól este 6-ig 450 Ft-os fix ár az érvényes. Este 6-tól reggel 6-ig viszont a hagyományos tarifaszervezetet alkalmazták, vagyis ez időben a 200-180-30-at. A Fix Taxi viszont csak este 23-ig szolgáltat, ez idő alatt 500 Ft-os fuvaronkénti tarifával. Információink szerint a fix összeg csak egy – megszakítás nélküli – útvonalra szól, tehát ha meg kell állni, akkortól már a „ketyegős” tarifa működik. Természetesen ezt a szigorú értelmezést embere válogatja, ha például csak egy újságosnál kell megállni egy lapért...

Az külön érdekesség, hogy két csapatnál – a Gábrielnél és a Rádiónál – a megrendelők egy „zöldszámot” hívnak, melynek jelentős költségeit az adott taxis tömörítés fizeti, a beszedett tagdíjakból.



A 6x5 Taxi március közepén visszaállt a „normális” taxitarifára

ez nem a legideálisabb terep. Az átlagos fuvar távolság ugyanis mindössze 2,2 km. Az átlag-taxis Szekszárdon tizenkét órát dolgozik, és ez idő alatt átlagosan húsz fuvarja van. A munka 60%-át rádióról – vagyis a központon keresztül – kapja, a többi „beülős”, illetve mobiltelefonon érkezik. Ez utóbbi taxirendelési megoldás népszerű a városban. Úgy is lehet fogalmazni, hogy az „izmosabb” fuvarokat az idők során a központoktól egyszerűen lenyúlták. Illetve van egy csapat, mely eleve csak mobiltelefonnal rendelkezik. Központtal nem. Március elején a városban 50 autón 60 taxis dolgozott. Vagyis vannak olyan vállalkozások, melyeknek keretein belül egy autón két ember ül. Ezek többsége alkalmazott.

Szekszárdon 4 diszpécserközponttal – pontosabban az utasok által hívható telefonszámmal – rendelkező taxis tömörítés

vagy perelhető cég. Sem bt., sem kft., sem szövetkezet. De térjünk még egy kicsit vissza az átlagoláshoz. Szekszárdon egy nap átlagosan mintegy 400 hi-

vitte a „drága” Suzukit is...

A városban 4 taxiállomás áll a fuvarosok rendelkezésére, melyek használatáért 2007-ben már évi 100 ezer(!) Ft-ot kell

A rendőr leállít egy hölgyet.

– Gond van? – kérdi a nő.
– Gyorsan vezetett. Kérem a jogosítványát.
– Hát, sajnos nincs nálam. Már negyed-szer vonták be alkoholos befolyásoltság alatti vezetés miatt.
– Értem. Akkor kérem a forgalmi.
– Sajnos az sincs meg. A kocsi lopott!
– Lopott?
– Igen. A tulajt megöltem és feldarabol-tam...
– Micsoda?
– Testrészeit nejlomba tekerve betettem a csomagtartóba. Megmutassam?

A rendőr döbbenetben nézi a hölgyet, aztán a kocsijához megy, és rádión segítséget kér. Kisvártatva öt rendőrautó érkezik szirénázva. A parancsnok előreszegezett fegyverrel közelít a nőhöz.

– Hölgyem, feltartott kézzel azonnal szálljon ki a kocsiból!

– Valami baj van? – kérdi a nő ártatlanul.
– A főtörzs azt állítja, hogy ön autót lopott, a tulajdonosát pedig megölte.

– Micsoda?
– Nyissa ki, kérem, a csomagtartót! Az asszony felnyitja a csomagtartó tetéjét. A csomagtartó teljesen üres.
– Ez az ön kocsija? – kérdi zavartan a parancsnok.

– Persze. Itt a forgalmi.
– A kollégám azt állítja, hogy önnek jogosítványa sincs.

A nő keresgél a táskájában, aztán előveszi a jogsit. A parancsnok átvizsgálja, az engedély azonban kifogástalan.

– Köszönöm, hölgyem. A kollégám szerint ön jogosítvány és forgalmi nélkül lopott kocsit vezetett, tulajdonosát pedig feltrancsírozva gyömöszölte a csomagtartóba.

– Fogadjunk, azt is hazudta, hogy a megengedettnél gyorsabban vezettem!

Mint ahogy azt informátorunktól megtudtuk, a jelenlegi kaotikus tarifahelyzet okait az elmúlt évek szabályozatlanságában kell keresni. Werner Jenő erről lapunknak a következőket mondta:

– Évekkel ezelőtt is a Gábiel Taxi volt a legnagyobb csapat a városban. Ők akkoriban KIOSZ Fuvarszervező Irodaként tevékenykedtek. Hasonlóképpen funkcionált az ország számos pontján – így a fővárosban is –

vel ezelőtt ebben a városban működött az Eurotaxi Bt. is, melyet én üzemeltettem. Akkor úgy gondoltam, hogy egy ilyen kisvárosban belül érdemes lenne egy közös irányítást létrehozni. Egyszerűen azért, mert ha már a bevételeinket nem tudjuk növelni, legalább a kiadásainkat csökkentjük, divatosabb kifeje-



A Gábiel Taxi jelenleg a legolcsóbb a városban. Mindössze 350 forint egy fuvar



A FIXTAXI 500 forintért hirdeti magát. De csak este 11-ig szolgáltatnak...

jó néhány taxis tömörülés. Ezeket azonban át kellett alakítani valamilyen, a törvény által is elfogadott cégformájú társasággá, amit minden városban megoldottak a taxisok. Ez náluk nem rendeződött le megnyugtató módon azóta sem. Nem is tudom, jelenleg van-e a Cégbíróságon bejegyzett elnököik. Néhány év-

zéssel: optimalizáljuk. Ám azt tapasztaltam, hogy a vezetőváltások a Gábielnél pont az ilyenkor elengedhetetlen folyamatos-ságot veszélyeztették. Az egymással, illetőleg az önkormányzattal folytatott tárgyalásokon nagyon sok esetben nem ugyanazzal a taxissal találkoztam, akivel az adott ügyben elkezdtük a beszél-

getést. Így az új tárgyalópartnernek sok esetben fogalma sem volt arról, miről is beszélünk egy hete elődjével. Érdemes rá emlékezni: két alkalommal is megvalósult a közös irányítás, ám ez mindkét esetben csak viszonylag rövid ideig tartott. Az önös érdekek, illetve a szabályozatlanság iránti igény nem engedett a racionális gazdasági érdekeknek. Ha sarkosan akarom ezt megfogalmazni, úgy nézett volna ki az együttműködés, hogy aki korábban kel, az határozza meg az aznapi stratégiát. Nekem ez nem ment, tehát szétváltunk. A második szétválás után én ebbe beleuntam. A taxizásból is kiszálltam. Az Euro Taxiból pedig 6x5 Taxi Bt. lett. Közben a Gábielnél is változtak a dolgok. Az akkori

vezető megalakította a Rádió Taxit azért, mert a korábbi csapatánál nem lehetett alkalmazotkat dolgoztatni. Vagyis belátta, amit mi az Euro Taxinál régen mondtunk, hogy egy autó akár három embernek is tud munkaeszközt biztosítani úgy, hogy a költségek megoszthatók. Azonban ez a megoldás egy idő után szép lassan elhalványodott, és maradt az alvállalkozói megoldás. A helyzet alapvetően megváltozott amikor a Fix Taxi először egy, majd két autóval megjelent a piacon. A városban a vasúti droszton kezdtek, majd a telefonos elérhetőségüket is biztosították diszpécserközpont nélkül, egy mobiltelefonnal. Vagyis a megadott számon direkt módon a taxisokat lehet hívni. Ma már három autóval a város mind a négy taxiállomását használják. Az 500 Ft-os fuvaronkénti tarifájukkal egy lavinát indítottak el Szekszárdon. Bár sze-

Milliárdos adóhiány a taxisoknál

A svédok bekeményítenek

A svéd taxisok a jövedelmük egy részét eltitkolták a hatóságok elől, amely már az eddig feltártak szerint is eléri a 100 millió koronát, ami közel hárommilliárd forint. A svéd Adóhivatal úgy döntött, az ország minden taxisát ellenőrzi.

Svédország több szempontból is különös országnak számít, nem csupán példa nélküli adórendszere miatt, de polgárainak jogkövetése is mintaértékű. Arról nem is szólva, hogy a törvények igen szigorúan szankcionálják az adócsalást. Talán ezért is okozott meglepetést a hírüg-

nökségi jelentésekben az a hír, amely szerint a svéd Adóhatóság a stockholmi taxisok közül 165 sofőrt ellenőrzött, s ennek során 85 millió elhallgatott koronáról, azaz 2 milliárd 550 ezer forintról sikerült az ellenőröknek tudomást szerezniük.

Ennek hatására a hivatal vezetője közölte: ezután minden egyes taxi-vezetőt ellenőrizni fognak az egész országban, ugyanis az eddigi eredmények alapján felbecsülni sem tudják mekkora bevételt titkoltak el a szállítási fuvarozók.

A svéd törvények alapján nem csupán a be nem fizetett adót kell pótolniuk a vétkeseknek,

de letöltendő szabadságvesztésre is számíthatnak, annak mértékében, kinél mekkora hiányt állapít meg a hatóság. Márpedig a joggyakorlatot alapul véve ez akár elérheti egyes esetekben a 10 évet is.

Könyvvizsgálók már dolgoznak azon, hogy indokot találjanak, mit értelmeztek rosszul a fuvarozók, aminek következtében kialakulhatott e nagyszámú jogsértés. Mert a gyakori jelenség arra enged következtetni, hogy itt nem egyszerű csalásról, hanem jogértelmezési problémáról lehet szó. No, ha ezt sikerül is bizonyítaniuk a svéd taxisok érdekeit védő jogászoknak, akkor is jelentős plusz bevételre tesz szert a svéd kormány a jogban tájékozatlan munkavállalóitól.

Cash

rintem nem lehet komplett taxi-szolgáltatásnak nevezni azt, amit csak 23 óráig nyújtanak. Az utazóközönséget viszont sikerült megosztaniuk. A konkurenciánál természetesen jelentkezett az elmaradt megrendelésekből adódó feszültség. Mit tesz ilyenkor a taxis? Aláremeg pár forinttal az érvényes árnak, amivel elképzelése szerint máris megoldja a problémát. Természetesen ez tévedés, amit a jelenlegi helyzet is jól mutat. Ugyanis a Fix Taxi követően szinte napokon belül a Rádió is 500 Ft-tal kezdett fuvarozni. Majd a 6x5 következt 450 Ft-tal, amivel kidekorálta az autót, végül a Gábrriel lépett egy nagyot, ők már 350 Ft-ra vitték le az árakat. Itt tartunk ma, március elején. És ehhez jön még a „zöldszám” összes anyagi terhe.

Természetesen kérdeztünk a korábbi tarifáról is, valamint az önkormányzat által megállapított 100 ezres taxiállomás-használati díjról is:

– Korábban a 6x5 Taxi 200-180-30-as tarifát használt, míg a Gábrriel a 200-150-30-at alkalmazta – mondta Werner Jenő. – Miután megjelent a Fix Taxi, az önkormányzat úgy döntött, hogy a taxizást a városban továbbra is engedélyhez köti, amiért éves szinten 100 000 Ft-os taxiállomás-használati díjat kér a taxisoktól. Ezt negyedéves bontásban kell fizetni. Ugyanakkor abban is döntöttek, hogy addig nem adnak ki új területhasználati engedélyt, amíg a taxik száma nem csökken 30 darab alá. Vagyis a jelenlegi igények korrektszolgálatához elegendő a város irányítása szerint is 30 taxi. Egyébként jelenleg már

hatalmesebb autó fuvaroz Szekszárdon, mint tavaly. Ma már annak a mellékfoglalkozású taxinak, aki többnyire csak alibiből váltotta ki az engedélyt, ez így nem éri meg. Lehet, hogy ebből a taxisok által teremtett problémahalmazból van kiút, ám azt is látni kell, hogy az önkös érdekek továbbra is felboríthatják a megegyezést célzó tárgyalásokat. Még mindig nagyon sokak érdeke az a működési forma, ahol a számonkérés, a fegyelmzés, az etikai bizottság, a szigorú rend ismeretlen fogalom. Ahol nem lehet számonkérhető beosztást készíteni, és így tulajdonképpen mindenki azt csinál, amit akar. Ez pedig a vállalkozások napi költségét feleslegesen emeli.

Nos tehát ez a helyzet 2007 márciusában Szekszárdon. Ám mielőtt bárki is azt hinné, hogy ez csak ott fordulhat elő, elmondjuk, hogy bizony van más város is – sajnos egyre több – ahol a taxisok fix, igencsak alacsony összegért fuvaroznak. Van olyan is, ahol ezt ma már konkrétan tervezik. Elképzelésük azonban nem azonos a fővárosi taxisok egy része által szorgalmazott fix tarifával! Annak ugyanis három stabil eleme lenne: az alap-, a kilométer- és a várakozási díj.

A bárhonnán bárhová, egy fix összegért-díj azért veszélyes „marketingötlet”, mert bizony szinte mindjárt lesz valaki, aki annál még olcsóbbat ajánl. Lásd például a céges megrendeléseket a fővárosban, ahol a verseny lényegi részét az aláígérgetések, illetve az „egyéb” juttatások nagyságrendjének meghatározása jelenti, és nem

A MACITOSZ LEVELE

a Kálvin tér lezárásával kapcsolatban –

A Magyar City Taxisok Országos Szövetsége az alábbi levelet jutatta el a főváros vezetőihez, bízva az együttműködési szándékukban.

A címzettek a következők:

- Demszky Gábor főpolgármester
- Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes
- Molnár Csaba főpolgármester-helyettes (vele még a kézbesítés előtt sikerült egy pár szót váltanom)
- Tóth Attila Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály vezetője
- Csordás Mihály Közlekedési Ügyosztály vezetője
- Antal Attila BKV Zrt. vezérigazgatója

MAGYAR CITY TAXISOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

1119 BUDAPEST, VAHOT U. 6.

TELEFON: 347-80-62 TELEFAX: 357-49-90

MOBIL: 06-70-38-38-870

Budapest Főváros Önkormányzata

Tárgy: Taxi-közlekedés a Kálvin téren az átépítések ideje alatt

Tisztelt Úr!

Az elmúlt napokban a sajtóból értesültünk arról, hogy a Kálvin teret a 4-es metró építése miatt hosszabb időre egészében lezárják, és az áthaladást csak a BKV Rt. járművei számára biztosítják.

Mivel a Kálvin tér környékén több kiemelt szálloda (Hotel Ibis, Hotel Korona, Hotel Zará, Domino Panzió, Hotel Erzsébet, Art Hotel és egyéb panzió) üzemel, ezért kérjük, hogy a fenti útszakaszra való behajtást és azon áthaladást – az előző évek hasonló útlezárásaival megegyezően – szíveskedjék biztosítani a budapesti taxisoknak!

Amennyiben úgy értékeli, hogy egyeztetésre van szüksége a taxisok szakmai- és érdekképviselőivel, úgy készséggel felajánlom segítségem ennek megszervezésére.

Közreműködését előre is köszönöm!

Budapest, 2007. február 27.

Tisztelettel:

Metál Zoltán elnök

a minőség. Pedig a politikus döntéshozók (és a nekik tanácsokat adó gazdasági szakemberek) évek óta szajkózzák: a piac majd szabályozza a taxit. Hát így!

Végül: Lapzárta után érke-

zett a hír, miszerint a 6x5 Taxi visszaállt az eredeti tarifára, vagyis a nap 24 órájában a 200-180-30-as tarifát használja. Kérdés, hogyan döntenek a többiek?

-kó-

Megfáradt egyetemista hazaérkezik szülőfalujába, ahol édesanyja egy kérdéssel fogadja:

- Kedves fiam, levágtam két csirkét, mit főzök belőle?
- Pálinkát, édesanyám!

Érettségim: – Mi volt előbb, az első vagy a második világháború?

- A második!
- Na ne vicceljen, miért?
- Ja, azt hittem, beugrató kérdés volt...

- Mi az: cukros, és szobahőmérsékleten köt?
- Nagymama.

Javában tart már a szilveszteri buli, megy a zene, tánc, miegymás. Egy srác odamegy egy már jóideje egyedül ücsörgő lányhoz:

- Szia, veled nem táncol senki?
- Nem...
- Akkor feltennéd a virslit főni?

Végre tudományosan is bebizonyosodott, amit régóta gyanítunk: a nő nem Ádám oldalbordájából teremtette Isten, hanem az agyából. A bizonyíték: bordái megvannak a férfinak.

- Mit mond az orosz a halálos ágyán?
- Szentpétervár.

- Tessék, tűzoltóság!
- Jöjjenek gyorsan, ég a házam!
- És hogyan jutunk ki onnhoz?
- Hát, nincs már meg az a nagy piros autójuk?

- Ha a XX. század nagy gondolkodói közül beszélhetne valakivel, legyen az akár élő, akár halott, ki lenne az? Válasz rövid gondolkodás után:
- Az élő...

- Kómában van a férj, lóg a lélegeztető gépen. A feleség sírva kérdezi:
- Doktor úr, meddig lesz így az uram?
- Az első áramszünetig...

Táskába, csuklóra, vagy a nyakba

Már kapható a Mio H610

A Mio Technology piacra dobta a díjnyertes Mio H610-es készüléket, az első olyan GPS-es modellt, mely várhatóan a női vásárlók tetszését is elnyeri majd. 2.7"-os érintőképernyővel és cserélhető előlappal a H610 a személygépkocsiból a táskába helyezi át a navigációs készülékeket. A várhatóan hamar népszerűvé váló berendezés egy SiRFstar III-as GPS vevőt és multimédia lejátszót is tartalmaz. Nem beszélve a játékokról, melyek gondoskodnak a kellemes időöltésről.

A H610 nemrég kapta meg a Nemzetközi Design díját az IF Design Bizottságtól Kínában. Egyszerre stílusos és könnyű, valamint viselhető a nyak és a csukló körül egyaránt. Könnyedén illeszkedik kézi táskákhoz és zsebekhez az egyszerű hordozhatóság érdekében.

De a H610 nemcsak divatos, hanem egy igen hasznos eszköz. 16 európai ország térképe van előre feltelepítve és több mint egymillió hasznos pontot is találhatunk benne a Tele Atlas segítségével. A Mio H610 tartalmazza az úgynevezett WorldMate software-t, mellyel információkat kaphatunk az időjárásról, pénzváltásról, méretezésről, a körzetszámokról. Sőt, még a ruhaméret átváltásokról is annak érdekében, hogy könnyebbé és egyszerűbbé tegyünk az utazást, és még hatékonyabbá a külföldi vásárlást. Szerintem a férfiak körében ez a legutolsó szempont nem lesz a legnépszerűbb, bár ki tudja. A vásárlást segítő szoftver külföldön is tud közeli sőrözköket mutatni...

A Mio H610 kiemelkedő tulajdonságai mellett a készülék 1GB-os tárhellyel rendelkezik fotók, videók és filmek tárolására. Ezeket felül a Microsoft Outlook Synchronisation biztosítja az alapvető forrást a barátokkal és a családdal való kapcsolattartáshoz. A készüléket további térképszoftverrel lehet bővíteni. Mind a C250, mind a H610 MioMap teljes Európa (30 ország térképét tartalmazza) és Észak-Amerika (az Egyesült Államok 54 államának és Kanadának a térképét tartalmazza) SD-kártyával egészíthető ki.

Technikai adatok:

Mio H610:

Operációs rendszer: Microsoft Windows CE Net 4.2

GPS: Beépített, SiRFstar III chipset (20 csatorna)

Processzor: Samsung® 2440 - 400 Mhz

Akkumulátor: Li-Ion, 1200 mAh, 4 óra üzemidő folyamatos használatban

Memória: 2 GB ROM, 64 MB RAM

Kijelző: 2,7" TFT LCD, 240 x 320 pixel, 65k szín, QVGA felbontás

Interfész: SD/MMC kártyahely

Méret: 59 x 85 x 18.8 mm, súly: 140 g

TMC funkció: valós idejű közlekedési információkhoz igazodás (rádióadón keresztül)

Alkalmazások: MioPlayer, Media Playing Software, Mio Video ToolBox, Digital Compass, WorldMate® Travel Software, Mio Transfer, Contacts, Játékok

Térképadatbázis: Franciaország, Belgium, Hollandia, Luxemburg, Németország, Ausztria, Svájc, Észak-Olaszország, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország, Románia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Szlovénia



Csomag tartalma: autós tartó, szivargyújtós autóstöltő, USB adatkábel, hálózati kábel, fülhallgató, nyak-és csuklópánt, 2 db extra előlap.

A székely bácsika Pestre utazik a rokonokhoz látogatóba, és a fiára bizza a gazdaságot arra az időre, amíg távol lesz. Ahogy visszatér, a fia már várja a lovas kocsi a vasútállomáson. Elindulnak haza, és beszélgetni kezdenek. Azt mondja az öreg:

- Minden rendben volt, fiam?
- Igen, apám.
- Semmi baj nem történt?
- Semmi, apám.
Az öreg nem hagyja nyugodni a dolog, és tovább faggatózik:
- De tényleg semmi baj sem történt?
- Hát... Eltört a villa nyele.
- Eltört a villa nyele? Hogyan tört el a villa nyele?

- Hát, mikor vittem a kutyát elásni...
- Miért, megdöglött a kutyá?
- Igen.
- Hogy történt?
- Letaposták a lovak és a tehének...
- Letaposták? Hogyhogy letaposták?
- Megriadtak, amikor kigyulladt az istálló.
- Kigyulladt az istálló!? Mitől gyulladt volna ki az istálló!?
- Hát, apám, átfújta a szél a zsarátnokot a nagyházról...
- Hát az is leégett!?
- Igen, de a macska a hibás.
- Már hogy lenne a macska a hibás?
- Felborította a gyertyákat, amikor ravataloztuk a nagymamát.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával egy ilyen tábla felé közeledik. Hol kezdődik a vasúti átjáró?

- A jelzőtábla előtt mért 50 méter távolságban.
- A jelzőtábla vonalában.
- A jelzőtábla után számított 30 méterre.



2. Előzhet-e taxijával az ilyen táblával megjelölt csomópontban?

- Igen.
- Csak lakott területen kívül.
- Nem.



3. A táblával megjelölt időjárási körülmények esetében mi befolyásolja a taxi biztonságos haladását?

- Csak az úttestet borító vízréteg vastagsága.
- Csak az, hogy milyen gyorsan halad.
- A taxi sebessége és a vízréteg vastagsága, valamint a gumiabroncsok futófelülete.



4. Hol érvényes a tábla tilalma?

- Csak az útkereszteződésben.
- Csak a megjelölt útszakaszon.
- A megjelölt útszakaszon és az azt követő útkereszteződésben.



5. Mit jelez a tábla?

- Elsőbbségadási kötelezettséget a keresztező úton érkező járművek részére.
- A megelőző útszakasz egyirányú forgalmától eltérően az úton kétirányú forgalom van.
- A szembejövő forgalom elsőbbségét.



6. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt útszakaszra?

- Csak akkor, ha megállás nélkül halad át rajta.
- Csak akkor, ha úti célja az útszakaszon található.
- Nem.



7. Az útkereszteződés előtt az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát és egy ilyen útburkolati jelet lát. Hol kell megállítania a taxiját?

- A „Stop” felirat előtt.
- Az útkereszteződésbe való behaladás előtt, ahol megfelelő kilátása van a keresztező forgalomra.
- A megállás helyét jelző vonalnál.

8. Szállíthat-e taxija első ülésén 150 cm-nél alacsonyabb gyermekeket?

- Igen, ha a jobb egyes ülésen utazó gyermek becsatolt biztonsági övvel van rögzítve.
- Csak akkor, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel, és a gyermeket biztonsági gyermekülésben helyezte el.
- Csak akkor, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel vagy a légszék működésbe lépését előzetesen megakadályozták.
- Nem.

9. Ha egy gépkocsivezető járművével egy közforgalom elől el nem zárt magánúton ittassága következtében okoz balesetet akkor...

- a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezések figyelembevételével jár el ellene az illetékes hatóság.
- a magánterületre vonatkozó külön jogszabály szerint jár el ellene az illetékes hatóság.

10. Szabad-e a taxival a villamospályára ráhajtani, ha az úttest párhuzamos közlekedésre nem alkalmas?

- Az azonos irányú villamosforgalom részére szolgáló sínekre igen, az ellentétes irányú villamosforgalom részére szolgáló sínekre – a bekanyarodás és a megfordulás esetét kivéve – nem.
- Mindkét irányú villamosvágányra csak a bekanyarodáskor illetve a megfordulás esetében szabad ráhajtani.
- Nem.

11. Az alábbiak közül melyik szabályt kell megtartani akkor, ha kormányhibája miatt a gépkocsit megemelve vontatják?

- A vontatott jármű irányjelző készülékét működtetni kell.
- A vontatott járművet úgy kell rögzíteni, hogy a megemelt rész oldalirányba ki ne lenghessen.
- A vontatott jármű össztömege a 3500 kg-ot nem haladhatja meg.

12. Lakott területen meg kell-e jelölni elakadást jelző háromszöggel az úttesten álló elromlott taxit?

- Igen.
- Csak akkor, ha főútvonalon tartózkodik.
- Nem.

13. A gyalogos kijelölt gyalogos-átkelőhelyen kíván áthaladni. Az alábbiak közül milyen kötelezettsége van?

- Szabad kilátást gátló akadály közelében az úttestre nem léphet.
- Az úttestre csak akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.
- Csak a közeledő járművek akadályozása nélkül szabad továbbhaladnia.

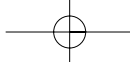
14. A képen látható helyen az úttest szélének kiöblösödésében szabályosan tartózkodik-e egyhelyben a személygépkocsi, ha vezetője benne ül?

- Igen, akár 5 percnél hosszabb ideig is, ha a vezető a járműnél marad és más jármű érkezésekor annak beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.
- Csak akkor, ha öt percen belül eltávozik onnan.
- Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.



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*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	1.500.-
Könyvelés, adatrögzítés*	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallás*	1.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
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 (házsámos) és környéke (40 település) atlasz	2.450.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	266.00	259.00	260.00
Február	269.00	259.00	265.00
Március	259.00	248.00	243.00

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.

Forrás: www.apeh.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanksi alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanksi alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

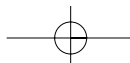
Időszak	Százalék
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24.	7,75%
2006.10.25-től	8,00%

Forrás: www.mmb.hu

Elmennek az egerek a bagolyhoz:
– Figyusz, Uhu, gáz van! Mindenki bánt minket, védekezni nem tudunk, és a tökünk tele van már ezzel a helyzettel. Mit csináljunk?

Erre a bagoly:
– Hát, váljatok sündisznókká! Azokat senki sem bántja!
– Ööö... Izé... és hogyan váljunk sündisznókká?

– Leszaram. Én stratégiai kérdésekkel foglalkozom.
* * *
– Hallása milyen?
– Római katolikus.



Fizetendő járulékok 2007. MÁRCIUS hónapra**MINIMÁLBÉR ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

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

MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN**FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a 19 650 Ft	Járulékalap 29,5%-a 38 645 Ft	Járulékalap 21,5%-a 28 165 Ft (A magánnyugdíj-péztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Minimálbér 4%-a 2620 Ft A vállalkozói járulékra nem vonatkozik a minimum-járulékalap
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
Költségment elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

*Egy rendőr fekete gyászszalaggal a kabátján megy be dolgozni. A kollegája kérdezi tőle:
- Kít gyászolsz?*

- A feleségemet.

- Hát mi történt, tegnap még láttam.

- Az este elvágta a kezét.

- De abba nem szoktak belehalni!

- Nem, de lelöttem, hogy ne szenvedjen szegény!

A tűzoltók mentették a sérülteket

Biztos, ami biztos, szétvágták

Segítségnyújtás közben a taxiba melegedni beülő sérülteket is „kimentették” a svéd tűzoltók abból az autóból, amely utólag ért a baleset helyszínére, ehhez feszítővágót használva a Mercedes tetejét egyszerűen levágták. A biztosító viszont egyelőre nem fizet.

Svédországban is enyhe a tél, bár nem ritka a 25 fokos hideg sem. Hanz Lanto taxifőnök épp végzett és indult hazafelé, amikor tudomására jutott, hogy a közeli Rusvikban, az E4-es országúton a fagyos, síkos úton egy autóbusz ütközött személygépkocsival. Észak-Svédország ritkán lakott, nagyok a távolságok, így sokáig tarthat, amíg megérkezik a mentő. Ezért a taxis úgy gondolta, ha már úgylis a közelben van, odasiet, hátha tud valamiben segíteni. Viszonylag gyorsan a helyszínre érkezett, ahol két könnyebb sérülttel találkozott, akik az útszélén fagyoskodtak. Felajánlotta, üljenek be a taxiba melegedni, amíg a mentők nem érkeznek meg. A két bajbajutott nem igazán töprengett, hanem beültek az autó hátsó ülésére. Lanto pedig igyekezett a buszhoz, hogy a további sérültek mentésénél tudjon segídezni.

Nem sokkal később kértek a mentők, elkezdődött a sérültek ellátása is. A balesethez kivonultak a tűzoltók is, mindenki végezte a munkáját. A taxistól a mentés hevében megkérdezték, hogy tudja-e hol vannak még sebesültek, mire ő rögvést közölte: a taxiban hátul ülnek. Majd, mit sem törődve e kijelentésének várható következményével, tovább tüsténkedett.

A vadász betér a kocsmába, és elmondja hogy ő a legnagyobb vadász, bármely vadat felismer a szőréről, sőt ha a golyónyomot is megmutatják neki, akkor megmondja a fegyver típusát is egy italért. Hozzák az első vadbőrt, a vadász bekötött szemmel megmondja, medve, 0.3-as kaliberű vadászpuska. Hozzák a másikat, a vadász rögtön tudja, hogy nyúl, és sörétes puskával lötték meg. Így megy ez egész éjjel, a vadász rengeteg italt nyer. Másnap a tükör előtt látja, hogy az arcán egy óriási monokli van. Kérdezi a feleségét: Drágám, tegnap éjjel berúgtam, de ki vert meg? Mire az asszony: Én. Éjjel 3-kor mellém bújtal, betetted a kezéd a bugyimba, és azt mondtad, ez egy görény, és fejszével verték agyon....

* * *

– Tábornok úr, felakaszthatom a kabátját?

– Tölem agyon is löheti...

A tűzoltók az autóban talált sebesülteket – az ilyen helyzetben szokásoknak megfelelően, tartva a gerincsérüléstől – nem mozdtították meg, hanem az egyik mentőorvossal konzultálva úgy döntöttek, az autó tetejét a tartóoszlopoknál levágják és úgy emelik ki onnan a bajbajutottakat. A döntést tett követte, a sérültek legnagyobb meglepetésére. Lánglovagok érkeztek a hidropneumatikus vágófelszerelésükkel és pár pillanat alatt lemetszték a Mercedes tetejét, hogy a bennülőket előbb fixen rögzítsék, majd kiemeljék. A riadt sérültek az egészről semmit sem értettek, de minden olyan gyorsan és határozottan történt, hogy csak miután „kimentették” őket a taxiból tudták közölni a buzgó tűzoltókkal, hogy ők tulajdonképpen a buszon utaztak, csak a taxis megengedte, hogy a hidegben az autójába beüljenek, így ez az autó nem is volt a baleset részese. Egyébként a taxi aj-

tói nyitva voltak, ott is ki tudtak volna szállni, illetve az orvosi segítséget úgy is megkaphatták volna.

A döbbenet csak ezután érte Hanz Lanto-t, aki a sikeres mentést követően tért vissza – időközben – cabrióvá átalakított autójához. A tűzoltók ugyan elnézést kértek tőle, de mint hangsúlyozták, orvosi javaslatra, a bennlők érdekét és egészségét alapul véve döntöttek a tető eltávolítása mellett, ami szakmailag helyes volt.

A svéd biztosító viszont fenntartásokkal fogadja a taxis történetét, és a kártalanításról egyelőre nem döntött, pedig a gépkocsi ára Svédországban is nyolcmillió forint körüli. Egyelőre folyik a károsult és a biztosító közötti huzavona.

Egy biztos: Hanz Lanto a jövőben kétszer is meggondolja, hogy mikor, kinek és hogyan nyújt segítséget, ha bárki is bajba kerül.

Cash

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-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 16%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. A márciusi hónapra tehát 2007. április 12., csütörtök.

A nyugdíj melletti vállalkozók járulékkukat nem kötelesek havonta fizetni.

Bács-Kiskun megyei tudósítónk jelenti

Új vezető a BÁTÉSZ élén

2007. február 20-án tartotta meg éves rendes közgyűlését a Bács-Kiskun megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége (BÁTÉSZ). Az érdekképviselő 19 éve alakult azzal a nem titkolt és magasztos céllal, hogy segítsen a taxisoknak – minél olcsóbban – az akkor szükséges kezességvállalási papírokat biztosítani. Valamint – divatos szóval élve – hogy szakmai kérdésekben lobbizzon a taxisok érdekében. Például, hogy ne jöhessen annyi új arc, a taxisok akkor még biztosnak hitt megélhetését rontani. A helyzet sokat változott azóta. A célok nem, vagy csak igen kis részben sikerült megoldani. A kezességvállalás – a biztosítási piac liberalizációjának – köszönhetően egyre olcsóbbá vált. De az előírt szabályozásoknak sem tudtak megfelelni a szövetség-nél. Ez azt jelentette, hogy biztosítási tanfolyamot kellett volna végezni valakinek, na persze nem „ingyén”, és ezt senki se vállalta. Ezek után a mindennapok harcaiban a kezdeti évi 1800 forintos tagdíj is emelkedett.

mindössze 15-en. Pedig a kezdeti taglétszám annak idején nagyon szépen indult: Kecskemét 87 fő, Baja 15 fő, Kiskunfélegyháza 18 fő. A most összehívott gyűlésen – ahol az érintettek igen kis létszám-ban jelentek meg – egyéb elfoglaltsága miatt sajnos lemondott a szövetség korábbi vezetője, Bálint János, aki 2000-tól irányította a szakmai munkát ebben a szövetségben. Itt most következzen néhány sor Bálint János-ról: 1985. június 18-tól dolgozott főállású taxisként („kiskakas” fedőnéven, vajon miért?!), 1998-tól másodosként szárnyalt tovább, mert szerelmes lett... a repülésbe. Kilenc éve vezeti saját kis birodalmát (dekorstúdió, expedíció, nemzetközi fuvarozás, légitaxi és légi fotózás. Így a szerelem is megtérül...) Ő volt, aki támogatásáról biztosította a Kecskemétre induló országos Taxis Labdarúgó-kupa ötletét, amit – ha csekély mértékben is, de – anyagilag is sikerült segíte-

Az érdekképviselő új vezetője Lossó Géza lett. Ő 23 éve taxizik a Hírös Taxi csapatában. A szövetség feladata korábban

erre kell egy jól működött szakmai szervezet, melynek új-jálesztésén dolgozik majd az új vezető. Aki mint elmondta,



Ez a kép régebben készült. Az autópark azóta tovább javult



A kihelyezett padok és az ültetett fák jól jönnek a melegebb napokon

2002-ben már évi 4700 forint volt. Ezt már nagyon nehezen lehetett kifizetni úgy, hogy igazából már semmi sem kaptak érte a tagok. Éppen ezért a tagdíj 2003-ban megfeleződött. Csakúgy, mint a taglétszám. Majd 2004-től már csak évi 600 forint tagdíjat fizettek a tagok,

nie. Még akkor is a rendezvény mellett állt, amikor megfelelő anyagi támogatás hiányában a kupát Kecskemétre Bajára kellett áttelepíteni. Bár ebben a bajai Nagy Attila is oroszlánrészt vállalt, aki szintén taxizik, és emellett – nem melléleg – önkormányzati képviselő is.

kimerült abban, hogy 1-2 facsometét vásárolt az új taxiállomásokra. Valamint, hogy nyáron ne mindig az autóban kelljen ülni, pár padot telepített a drosztselő helyre. Bízva abban, hogy azokon nemcsak utasra váró taxisok ülnek majd, hanem taxira váró utasok is. Ez csak ábránd? Talán a szerencse az érdekvédők mellé szegődik, hiszen a választásokon az egyik volt csapattárs – aki már rég nem taxizik, ám taxis ismerősei maradtak – bejutott az önkormányzatba. Segítséget is ígért abban, hogy a polgármester elé vihetik a taxisok elképzeléseit. Igen ám, de nemcsak olyan „hübelebalázs módra”. Oda nem lehet bemenni és kis egyéni sérelmeket elmesélni (ez nem érdekli a város vezetését, valószínűleg csak a taxisokat minősítene). Ehelyett szervezett formában, kész elképzelésekkel, ötletekkel és nagy támogatottsággal lehet velük tárgyalni. Na

helyzetbe szeretné hozni a taxiszból élőkét. Úgy, hogy ne sérüljön senkinek a vállalkozáshoz való joga, de azért akik már benne vannak, meg tudjanak belőle tisztességesen élni. Mások kárán tanulva (hisz az ingyen van), megpróbálják a drosztkérdést is a kezükbe venni. Érdekes, hogy így ebben a formában sikertülne egy törvényes létszámkorlátozást is elérni. Ráadásul a recept másoknak is mintául szolgálhatna. Ebben az egyben, mármint a létszámkorlátozásban, minden kecskeméti taxis egyet is ért. Sőt, ami furcsább, hajlandóak újra belépni a BÁTÉSZ-be, bízván abban, hogy az évi 600 forintos tagdíj (egy jó doboz cigi ára?) talán megér ennyit. Ehhez kell az új elképzelés, az új cél, amelyek közé felvették tehát a taxiállomások üzemeltetési lehetősége mellett a tömegsport támogatását, a kulturális-szabadidő tevékenység segítségét is. Már Bajáról is érdeklődtek az újbóli belépés lehetőségéről, ami azt jelenti, hogy megindult egy folyamat.

lgt-

Szöke nő hogyan csinál lek-várt?

???

Kinyomja a buktából.

„A MINŐSÉG MÉRCÉJE”

XIV. BEST OF BUDAPEST DÍJKIOSZTÓ GÁLA

A **Budapest Week Publishing** 1993 óta, minden évben megkérdezi olvasóit és üzleti partnereit – közel kétezer embert, ill. a kiadó bizottságának tagjait is – arról, hogy kit tartanak a hazai vendéglátó-, szálloda és más szolgáltatói szféra legjobbjainak. Az így beérkezett szavazatok, valamint a kiadó

A 2006-es év nyertesait – március 3-án – a „**XIV. Best of Budapest**” Díjkiosztó Gálán hozták nyilvánosságra. A rendezvényt az InterContinental Budapest báltermében tartották meg, több mint 600 vendég részvételével, ahol köszönetet mondtak mindazoknak, akik a múlt évben kiváló tevékenység-

tulajdonosa adta át, dr. Niklai Ákos, a Magyar Turizmus Zrt. igazgatóságának elnöke pedig köszöntőt mondott.

A meghívottak körében üdvözölték Budapest prominens személyiségeit, a legkiválóbb szolgáltatók képviselőit és az üzleti élet meghatározó szereplőit, döntéshozóit.

A szakmai bizottság egybehangzó döntése alapján az „**életműdíjat**” **Kalla Kálmán**, a Gundel étterem séfje kapta, és ketten vehették át „**a 2006. év vendéglátósa**” díszoklevelet: **Fausto di Vora**, a Fausto's és a Fausto's Osteria étterem tulajdonosa, valamint **Rosenstein Tibor**, a Rosenstein étterem tulajdonosa.

A **taxi kategóriában** idén három budapesti taxicég képviselői vehették át a **Best Of Budapest „minőség mércéje” díjat**: a **City Taxi**, a **6x6 Taxi** és a **Tele5 Taxi**.

Tizenhat nagyszerű budapesti étterem (**Arany Kaviár étterem**, **Angelo cukrászda**, **Ártosz**

Pékség, **Café Pierrot étterem**, **Gundel étterem**, **Haxen Király étterem**, **Iguana étterem**, **Kama Sutra étterem**, **La Bottega – olasz különlegességek boltja**, **Nosztalgia étterem**, **Trattoria Pomo D'Oro étterem**, **Rivalda étterem**, **Rickshaw étterem**, **Robinson étterem**, **Spoon étterem**, **T.G.I Friday's éttermek**, **T. Nagy Tamás sajtkereskedése**, **Vadrózsza étterem**, **Wasabi étterem**) gasztronómiai remekműveit élvezheték a gálaest vendégei a „Város ízei” elnevezésű program keretében. Az éttermek a sokszínű nemzetközi konyha szinte teljes palettáját vonultatták fel büféasztalaikon, mindezt az egyedi arculatukat tükröző, csodálatos dekorációval kiegészítve.

A legkiválóbb magyar borvidékek gyöngyszemei sem marathattak ki a kínálatból: többek között Etyekről, Szekszárdról, Tokajból, Villányból, valamint a Szigeti Pezsgőpincészet Ausztriából hozta el kitűnő pezsgőkülönlegességeit.

A kiadó és a szervezők a tombola és az aukció teljes bevételét minden évben jótékonyági célra fordítják, és már évek óta a rászoruló gyermekeknek igyekeznek segítséget nyújtani. Idén a „Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálatot” támogatták.



Középen Kalla Kálmán, aki életműdíjat kapott

szigorú ellenőrzése alapján ítélik oda, mintegy hatvan kategóriában a legjobbaknak járó elismerést.

A „**Best of**” „**a legjobbakat**” jelenté, így a megmérettetés során egy kategóriában többen is kivíthatják a közönség elismerését.

A díjalapító és a díjazottak egyaránt büszkék rá, hogy már évek óta nagyszerű emberek csatlakoznak programjukhoz és fognak össze annak érdekében, hogy a magas minőséget nyújtó szolgáltatók méltó elismerésben részesüljenek.

A 2006. év teljesítménye alapján összesen 66 kategóriában osztották ki a „**Best of Budapest**” díjat.

A „**Best of Budapest**” mára egy olyan minőségi díjjá vált, amely a magyar turizmus és idegenforgalom fellendítéséért dolgozó szakemberek, valamint a hazai vendéglátó- és szálloda szakma meghatározó képviselői nélkül nem valósulhatott volna meg.

gükkel emelték a „minőség mércéjét”.

A díszoklevelet Demszky Gábor, Budapest főpolgármestere és Freed Péter, a lapkiadó



A képen a kitüntetettek egy része látszik. Sajnos pont a taxisokról készült képhez nem sikerült hozzájutnunk

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Tisztelt Szerkesztőség!

Társasághoz nem tartozó, mezítlás taxis vagyok. Eddig is nehezen találtam utast, de az utóbbi időben egyre többször elzavarnak olyan drosztokról is, ahol eddig „megtűrtek”. Lassan már nem marad Budapestnek olyan pontja, ahol várhatom az utast – legalábbis ha szabályosan szeretnék eljárni. Kérdésem: ha elzavarnak egy taxiállomásról, nemegyszer fizikai erőszakkal fenyegetve, sőt néha azt alkalmazva, hová fordulhatok panaszszal? Ki az illetékes abban az ügyben, hogy rendben tudjak dolgozni a drosztokról? Ki tud intézkedni, és mit, ezekkel a taxisnak nem igen nevezhető alvilági alakokkal szemben? A rendőrséghez már fordultam, ott azt a választ kaptam, hogy csak akkor tudnak intézkedni, ha közrendzavarás történik. Vagyis, ha vér folyik – gondolom. Válaszokat megköszönve maradok tisztelettel:

János (név és cím a szerkesztőségben)

Tisztelt Kolléga!

Régen fennálló és nehéz problémát felejtettél. Ezekre a kérdésekre már szerkesztőségünk is több esetben kereste a választ, de őszintén szólva igazi megoldást nem találtunk. Most sem tudunk egyebet tenni, minthogy közreadjuk a kérdéseket, hátha akad olyan hatóság, amelyik magáénak érzi a feladatot (de azért nem nagyon reménykedünk ebben). Né-

hány tény azonban közlésre kívánczik:

A taxiállomásokkal kapcsolatos rendeletet a Fővárosi Közgyűlés hozta. (59/1999.(XI.19.) Főv. Közv. rend.) Ebből a rendeletről a taxiállomások használatára vonatkozó rész a következőképpen szól:

„A taxiállomások használata

12. § (1) A taxiállomásokat csak személyszállítást végző taxigépkocsik – utasfelvétel céljából történő – várakozására lehet használni. Más járművek a taxiállomást sem megállás, sem várakozás céljára nem használhatják.

(2) A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak olyan taxigépkocsija tartózkodhat a taxiállomáson, amelyre vonatkozóan

– a területre érvényes taxiengedélyt kiváltották,

– a taxiállomás használatához szükséges, az önkormányzati rendeletben meghatározott jelzést kiadták és azt a taxigépkocsin az előírt módon elhelyezték.

(3) A taxiállomásokon a taxigépkocsik zárt sorban, érkezési sorrendben, világító szabadjelzővel várakozhatnak.

tartását a taxiállomásokat üzemeltető szervezet is jogosult és köteles ellenőrizni.”

Az elvi válasz itt van a szövegben. A drosztot minden jogosult használhatja, megkülönböztetés nélkül, érkezési sorrendben. Ha valaki nem így tesz, azt a taxiállomásokat üzemeltető szervezet nem csak jogosult, de köteles ellenőrizni. Tapasztalataink szerint a gyakorlatban ez nem így van. Aki megszegi a szabályokat, az a rendelet szerint a következő szankciókra számíthat:

Miért pont a taxiállomásokon?

A Köztársaság téren rengeteg hely lenne elhelyezni a Közterület-fenntartóknak a sótároló edényeket. Naná, hogy pont a taxiállomásokhoz teszik, minden évben, rendszeresen... Én meg úgy gondoltam, ez nem helyes, így leveleztem egy kicsit. Ime:

Tisztelt Vezető!

Tavaly télen is kértük, hogy a VIII. kerületi Köztársaság téren ne tegyék az edényeket a taxiállomás mellé, mert nem tudnak a kedves utasok beszállni a taxikba. Akkor elszállították az edényeket. Most ismét ugyanaz a helyzet.

A taxis kollégák nevében:

Juhász Péter

Juhász Péter újságíró

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Február 8-ai keltezésű, köszönettel fogadott levelére válaszolva tájékoztatjuk, hogy Budapest VIII. kerület, Köztársaság téri 2 db. hintőanyag-tároló



Most elszállították őket – kérésünkre, de jövőre ismét itt lesznek

ládánkat a taxiállomás mellől áthelyeztük. Felhívtuk az illetékes csoportvezető figyelmét, hogy a hintőanyag-tároló ládák kihelyezésénél nagyobb körültekintéssel járjon el.

Tisztelettel:

Hajnal Zsolt
Közterületi főv.
Pártay Gábor
üzemvezető

Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt.

Köszönjük a gyors intézkedést!
(Félő, hogy jövőre megint levelezgetni kell...)

Juhász Péter

(4) Az adott taxiállomáson meghatározott – az állomáson feltüntetett – számú taxigépkocsi várakozhat.

(5) A taxiállomás használata minden jogszabályi feltételnek megfelelő taxigépkocsi számára megengedett, egyéb megkülönböztetést alkalmazni nem lehet.

(6)

(7) A taxiállomáson várakozó taxigépkocsit a jármű vezetője nem hagyhatja el.

(8) A taxiállomások használatával kapcsolatos jelen rendeletben foglalt szabályok be-

„A taxiállomás jogellenes használatának jogkövetkezménye

13. § (1) Aki közterületen létesített taxiállomást jogosultság nélkül vagy a hozzájárulástól eltérő módon, illetve azt meghaladó mértékben használ, köteles a tulajdonos vagy megbízottja felhívására a jogellenes közterület-használatot haladéktalanul megszüntetni.

(2) Aki a taxiállomást az e rendeletben előírt hozzájárulás nélkül, attól eltérő módon vagy azt meghaladó mértékben használ,

Taxiállomás (?) Zuglóban



Valaki elforgatta a jelzőtáblát, csak a járdáról látni...

Sajnálattal olvastam a februári számban, hogy kollégánk utoljára (?) írt a foglalt taxiállomásokról. És itt nemcsak a foglalt drosztkról van szó! Állítólag a Taxiállomáskezelő Kht. (vagy hogy hívják őket) havonta ellenőrzi a taxiállomásokat, és fényképfelvételeket készít a rendelkezésekről. A XIV. kerületi Óv utca 210. előtti drosztnál valaki még évekkkel ezelőtt elforgatta a „Taxiállomás” jelzőtáblát, azóta azt csak a járdáról lehet látni. A mellékelt képen látható – valószínűleg – üzemképtelen autó évek óta parkol ott, egyér-



Ez az autó évek óta parkol az általunk bérelt területen...

telmően látszik a kocsni alatt összegyűlt szemétből. Szerintem tehát igenis foglalkozunk a taxiállomásokkal! Nekünk az a kiindulópontunk, amiért kötelezően fizetnünk is kell. Mi, csapaton kívüliek, ott várjuk a rendeléseket. New Yorkban nincsenek taxiállomások, és nem lehet telefonon sem taxit rendelni. Ott mindig körögetnek a taxik. Mint a filmekben. De mi itt élünk! Budapest nem Manhattan! Tegyenek rendet a drosztkon!

Tóth Tibor

Folytatás a 27. oldalról

ja, illetve a rendeletben megfogalmazott kötelezettségeket megszegi, szabálysértést követ el és 30 000 forintig terjedő pénzbírsággal sújtható.

(3) Aki a taxiállomások használatára vonatkozó előírásokat ismétlődően megsérti, attól a harmadik alkalmat követően a taxiállomás-használati engedélyt a taxiállomás-üzemeltető szervezet megvonhatja.

(4) A szabálysértési eljárás kezdeményezése nem mentesít a díjfizetési, illetve helyreállítási kötelezettség alól.”

Kérjük a tisztelt kollégákat, hogy azonnal értesítse szerkesztőségünket az, aki halott már arról hogy valakitől elvették a drosztengedélyt. Mi még nem hallottunk ilyen súlyos büntetésről. Talán az lehet az oka, hogy ezzel a vállalkozásának a lehetőségétől is megfosztják a vállalkozót, legalábbis Budapest területén, ezt pedig **egyik hatóság sem meri felvállalni.**

Addig is két cím, ahová a panaszokat címezni lehet:

Budapest Főváros Közgyűlése: Budapest, V. Városház u. 9-11.

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság: 1016 Budapest, Krisztina krt. 99. Tel.: 488-2000/2117

Az már tényleg csak egy érdekesség, hogy a Taxiállomás Kht. honlapján (www.taxiallasomas.hu) a „tevékenységeink” menüpontban 2007. március 7-én a következő felirat szerepel: Fejlesztés alatt...

**A PRINTAX
TAXIÓRA SZERVIZ
ELKÖLTÖZÖTT!**

A BEBEK UTCÁBÓL

Új cím: **XI. Budafoki út 183.**

Nyitva: kedd-csütörtök 9-16-ig

Tel: 0630/237-3327

GPS

MITAC MIO

C250 | P350 | P550

2 év garanciával

térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146

06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

SAP-ART Hiteles hírek

MA MESSZE A LEGKEDVEZŐBB

AJÁNLATUNK: HBÉ 90%-ig

MINIMÁLBÉR NÉLKÜLI

SZABADFELHASZNÁLÁSÚ HITEL!

Jelenlegi legkedvezőbb kondíció:
10M 20 évre 63.570 Ft az első 8 évben.
Ezen kívül közel minden magyarországi ingatlanhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban.

Lízing önerő nélkül is! (Új lakásnál)

Szoc-pol. (LÉK) ügyintézés: Ha hitelt szeretnél, vagy családod ingatlan 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 devizakockázat!

Bíró László (volt) City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

1138 Bp., Esztergomi út 12.

Tel: 70-3838-767; 70-316-2071

Fax: 1-788-8295; sap-art@chello.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

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Erről a hónaptól új rovattal jelentkezzünk, melyben minden alkalommal egy-egy verset olvashatnak az érdeklődők. A jogi problémák elkerülése érdekében csak olyan alkotást tudunk közölni, melynek szerzője már több mint 70 éve elhunyt. Ezt így szabályozza a szerzői jogokról szóló törvény. Kár, de az örökösök megkeresése, illetve a velük való esetleges alkudozáshoz nincs kedvünk. Maradnak tehát a „régiek”, akik – mint ezt márciusi versünk is mutatja – bizony képesek voltak a következő nemzedékeknek is aktuálisnak tűnőt alkotni. A rovatvezető Drávucz István lesz, akit kértünk, hogy kifejezetten szubjektív módon válogasson kedvencei között. Szerkesztőségünk úgy gondolja, hogy abban a világban, melyben az embereket megpróbálják leszoktatni az olvasásról, az önálló gondolkodásról és a véleményalkotásról, ahol a „megmondó emberek” a pillanatnyi érdekeiknek megfelelően fogalmazzák meg a közösség tagjai helyett azok véleményét, van igény ennél többre is. Például versekre is. A taxisok között a társadalom szinte minden rétege megtalálható. Sok a jól képzett, közép- vagy felsőfokú végzettséggel is rendelkező ember, de akinek nincsenek ilyen papírjai, az is sokkal nyitottabb, érdeklődőbb, mint a más foglalkozást űző honfitársaink. Talán azért, mert kollégáink nagyon sok emberrel kerülnek kapcsolatba nap mint nap. Sokfajta véleményt hallanak és dolgoznak fel magukban munkájuk során. Bizunk tehát abban, hogy egy-egy vers olvasóink többségének kedvére lesz. Még úgy is, ha azt esetleg többször is el kell olvasni. Jó szórakozást kívánunk! A szerk.

A legendásan szertelen életű **Adyt** 1912–1913-ban testi-lelki kínok gyötörték: betegségek, halálfélelmek, egyre csökkenő életkedv. A „menekülő élet” korszaka ez, s a kínokat csak fokozták a személye és költészete ellen fellépő támadások, elkeserítik a hazai, politikai-közéleti körülmények.

1913 márciusában támogatója, költészetének pártfogója, Hatvany Lajos segítségével a Graz melletti Maria-Grünben, az ottani szanatóriumban gyógyíttatja megromlott egészségét. Ám a hazai politika hírei itt is utolérlik.

Keserűen és kiábrándultan figyeli a meddő parlamenti csatározásokat (akkoriban a választójog kérdése volt a T. Házban a „főtéma”), a nagy hangerővel meghirdetett, majd csöndesen lefűjt sztrájkokat, megmozdulásokat.

Itt, a szanatóriumban írja ezt a verset:

APEH-közlemények és információk

Februári számunkban összeállítást közöltünk a forgalmazható, ill. adómemória-cserére engedélyezett taxaméterekről. Az APEH időről időre közlése honlapján ezeket az adatokat. A forgalmazható taxiórák felsorolásából akkor sajnálatos módon kimaradt az Ecometer NT93-as taxaméter, amely szintén a forgalmazható kategóriába tartozik, sőt engedélyét idő-

közben az APEH 2008 végéig meghosszabbította. Tévedésünkért a forgalmazótól és az érintettektől elnézést kérünk. Az egyértelműség kedvéért megismételjük a forgalmazható taxiórák teljes táblázatát, úgy, ahogy az APEH honlapon 2007. március 6-án szerepelt.

Az ecometer taxaméterek forgalmazójának tájékoztatása szerint az ecometer NT93

SWM03 (AP514) típusú taxióra engedélyét időközben az APEH 2008.12.31-ig meghosszabbította.

Az előzőleg adómemória-cserére nem engedélyezettként jelölt ecometer NT-93 típusú (AP502, AP508) típusú taxiórák feketedoboz csere engedélyét az APEH 2007.12.31-ig meghosszabbította.

Az APEH honlapon még nem szerepel, de már megszületett ez a két határozat.

Eng. szám	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
509	ECOMETER WT-99, MOBIL MIKRO MUNK.	2000.01.13.	2007.06.30.	ECOMETER KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	2002.02.05.	2007.06.30.	EÖRDÖGH TRADE KFT.
513	RASE '02	2003.06.24.	2008.12.31.	VENTUS-953.KFT
514	ECOMETER NT-93 SWM03 TÖBBVÁLLAK.	2004.04.07.	2007.03.31.	ECOMETER KFT.

forrás: www.apeh.hu

A PERC-EMBERKÉK UTÁN

Otthon bolondját járja a világ,
Majmos, zavaros, perces, hittelen,
Nagy, súlyos álmok kiterítve lenn,
Fenn zűrös, olcsó, kis komédiák.

Magyar Bábelnek ostoba kora,
Ments, Atyaisten, hogy bennelegyek:
Engemet kötnek égbeli jegyek
S el kell hogy jöjjön nászaink sora.

Most perc-emberkéék dáridója tart,
De építésre készen a kövünk,
Nagyot végezni mégis mi jövünk,
Nagyot és szépet, emberit s magyart.

Robogok honról rejtett vonaton,
Ebek hazája ma, nem az enyém
S ha marad csak egy hívóm, szent legény,
Még a holttestem is ellopatom.

Ez a ricsaj majd dallá simul át,
Addig halottan avagy éberem
Pihenjen a szent láz s az értelem,
Míg eltűnnek a mai figurák.

Magyar leszek majd, hogyha akarom,
Ha nem sutáké lesz itt a világ,
S fölcsap minden szent és igazi láng
Rejtekből avagy ravatalon.

No de huncut ám, aki e vers olvastán esetleg mai hazai viszonyainkra gondol. Ugyan már! Hiszen a vers születése óta éppen 94 év telt el, nagy idő!

Éltünk azok a bizonyos „perc-emberkéék”, ma a köz javán csak azok tüsténkednek, akik máris bekerülhetnének az örökkévalóságba, vagy minimum az iskolai történelemkönyvek lapjaiba. Meg hogy jelen közéletünk is: „Majmos, zavaros, perces, hittelen” lenne? Ejnye no: ennyire azért ne rugaszkodjunk el tértől-időtől. Ám ha valaki mégis ilyesmit gondolna, az olvassa el megint a vers azon strófáját, amely így kezdődik: „Ez a ricsaj majd dallá simul át”. Majd...

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Örömmel olvastam a januári Taxisok Világában, hogy megalakult a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége. Gondoltam: végre megszűnik a taxisokat megnyomorító, a viteldíjban egymás alá ígérgető versengés a társaságok között a megrendelők kegyeiért. Aztán ahogy tovább olvastam, egyre borúlátóbb lettem. Lehet, hogy egy szervezet alakult azért, hogy a taxis fuvarvállalókat még nehezebb helyzetbe sodorják. Munkaadói, munkáltatói oldalról beszél Surányi Attila, holott nagyon jól tudja, hogy a társaságában dolgozó taxisok ugyanolyan vállalkozók, mint ő. A szolgáltatásért – mint önálló vállalkozók – fuvarszervezési díjat fizetnek, és nem alkalmazottak. Ha így fogják meghatározni a célkitűzéseiket, teljesen más érdekeket fognak képviselni, mint a fuvarvállalók. Meg fogják írni az új etikai kódexet, ami megint nekünk fog szólni, minket fog szabályozni, de arról még utalást sem hallottam, hogy valaki megírná a Fuvarszervezők Etikai Kódexét. Pedig nagy szükség lenne rá, mert ami manapság folyik a fuvarszervező cégek és a fuvarvállalók között, az minden, csak nem etikus. Szeretném tudni, hogy etikailag elfogadható-e az, hogy egy fuvarvállaló csak akkor kaphasson fuvarszervezési díjkezdményt, ha beteg, és ezt orvosi igazolással alátámasz-

totta? Nem kap akkor, ha szabadságra akar menni, mert például nagy nehezen a felesége kapott egy beutalót, és el szeretne vele menni pihenni! Pedig semmi különbség nincs a két eset között, mert így sem, úgy sem veszi igénybe arra az időre a cég fuvarszervezését, ezért díjat sem lehetne érte kérni. Vagy egy másik eset, amikor a fuvarvállaló elkésik egy címről, és szerencsétlenségére egy „kollégája” megméri. A fuvarszervező cég etikai bizottsága ekkor tiltja és kirekeszti a fuvarfelvételtől. Ilyenkor a szenvedő taxis kétszeresen bűnhődik, egyszer nem tud pénzt keresni, másodszer erre az időre is be kell fizetnie a fuvarszervezési díjat. Etailag elfogadható-e az, hogy egy vállalkozás ül törvényt egy másik vállalkozó felett minden jogi alap nélkül? Holott a felettes szerv, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség és nem a fuvarszervező iroda. De írhatnám a kötelező, csapattól függő 100-250 ezer Ft/fő kaució beszédését, ami jelentős működő tőkét biztosít a fuvarszervező cégnek, így a tulajdonos egy fillér kockázatot sem vállal. Ide sorolom azt is, hogy a fuvarszervező iroda köt fuvarozási szerződést, jól aláígyerve. A viteldíjból adott kedvezményt viszont a fuvarvállalóra hárítja át, minden lelkiismeret-furdalás nélkül. A kedvezményezettnek névsorát pe-

dig képtelenek nyilvántartani. Sok esetben az illető már régen kilépett attól a cégtől, amelyik egykor a kedvezményt kapta, de a számítógépben még mindig kedvezményezettként szerepel. Vagy vehetnék a transzferárakat is, amik évek óta alig nőttek. Tudom, versenyképesnek kell lenni, de ezt a szolgáltatás minőségének a javításával kellene elérni, nem pedig a viteldíjak alacsony tartásával, ha pedig valaki szólni mer, azonnal a fejéhez vágják, hogy nem kell itt dolgozni, ha nem tetszik a rendszer, el lehet menni! De hová is menné az elégedetlen? Minden cég egyforma módszerekkel dolgozik!

Egy szó, mint száz, a fuvarszervezők eljátsszák a munkáltató szerepét, és a taxis fuvarvállaló tehetetlen, mert aláírta (igaz, nem jó dolgából) azt a szerződést, aminek Szolgáltatási és Együttműködési Szerződés a neve. Ha nem írja alá, fel is út, le is út. A fuvarszervezők pedig előrelátóan úgy alakították ki a viteldíjrendszerüket az elmúlt évek alatt, hogy a telefonos rendelés jóval olcsóbb legyen, mint az utcai leintés. Azért, hogy a fuvarvállaló nélkülük ne tudjon megélni, szüksége legyen egy ilyen cégre, mert az utcán senki sem fogja leinteni. Na de evezünk kevésbé vad vizekre.

Olvastam, hogy szakmát szeretnének csinálni ebből a foglalkozásból. Ezek szerint ez nem szakma? Mégis minden „hozzaértó szervezet” állandóan szakmának nevezi ezt a foglalkozást. Véleményem szerint egy tanfolyam elvégzéséért soha nem ad-

Reklám? Szemét? Reklámszemét?

- Vagy szemétreklám? -

A reklámszakemberek tudják, a reklámokra fordított összeg fele a szemébe megy. De melyik fele? Na. Ezt nem tudja senki! A taxitársaságok is próbálják magukat reklámozni, anyagi lehetőségük függvényében. Van, aki sportegyesületet támogat, van, aki kulturális rendezvényeket. Van, aki csak szórólapokat, naptárakat gyártat. Azután ezeket a taxisok segítségével eljuttatja az utazóközönséghez vagy a várható utasokhoz. És itt jön a meglepetés. A napokban az egyik taxitársaságnál jártam, ahol éppen átadta az illetékes fiatalember a szóróanyagot taxisuknak. Aki miközben átvette, elmormolta a fogai között, hogy: „jó lesz, mindjárt dobom is a kukába!” És ő még őszinte volt, mert sokan megjegyzés nélkül teszik ugyanezt.

De vajon jól cselekszenek? A reklám fontos része tevékenységünknek! Én például ott tolokodom a Szaknévsorban, az Aranyoldalokban, az interneten! Minden lehetőséget meg kell ragadni! Az ilyen anyag nem mehet kukába! A reklámanyag az nem szemét! Drága Taxis Úr! A taxitársaság vezetője a te pénzedden nyomtatta azt! Ne dobd a szemébe!

Add át utasodnak, lehet, hogy már másnap rendelni fog. Ha meg nem, akkor legalább megpróbáld...
Tasnádi Áron

Böröndke és Szatyorka örségben vannak. Egyszer csak Böröndke ránéz az órájára:

- Ha minden igaz, 5 perc múlva itt a Váltáska...

* * *

- Hogy hívják Herkules feleségét?
- Frau Kules.

* * *

- Mi az abszolút lehetetlen?

- ???

- Himvesszöböl kosarat fenni.

- És mi van, ha mégis sikerül?

- ???

- Lesz egy fasza kis kosarad...

* * *

- Mi a Tina Magazin férfi megfelelője?

- ??

- Töcs.

* * *

Mi az, piros, berreg, és nehéz lenyelni?

- ???

- Traktor!

* * *

Az ígéret szép szó, a Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft pedig hosszú.

* * *

Hogy hívják a lyukas óvszert?
- ???

- Kinder Surprise.

* * *

Kicsi, piros és kerek, mi az?

- Egy elb@szott, nagy, zöld kocka.

* * *

Mi az: egy száz hurkapálca?

- ??? - Vattacukor light!

* * *

Két szöke nő beszélget.

- Képzeld, tegnap vizsgám volt autóvezetésből, és meghúztak.

- Hogyhogy?

- Bementem a körforgalomba, ki volt írva, hogy 30. Hát én körbe is mentem harmincszor, mégis meghúztak.

- Nem lehet, hogy elszámoltad?!

* * *

Egy szöke nő meglát egy vezető nélküli autót, ahogy éppen gurulni kezd a parkolóból. Feltépi az ajtót, beugrik és behúzza a kéziféket. Kiszáll és látja, hogy egy pasas áll az autó mellett.

- Behúztam a kéziféket, mert gurult!

- Tudom, én toltam!

nak szakmunkás-bizonyítványt. A mai technikai szinten meg teljesen értelmetlen az egészért harcolni. A GPS elérhetésével még helyismeretre sincs szüksége a fuvarvállalónak. Ha pedig megvalósul a drosztrendszer, vagy (Uram bocsá') a GPS-en keresztüli halk címkadás valósul meg, mit kérdeznének a szakmunkásvizsgán? Az új etikai kódex lenne a vizsga tárgya? Erre kapnánk szakmunkás-bizonyítványt? Nekem az alapszakmám esztorgályos, de dolgoztam betanított esztorgályossal is, aki magas szinten végezte a munkáját mégsem lett belőle soha szakmunkás, mert csak egy tanfolyamot végzett, nem pedig egy hároméves iskolát.

Felmerült bennem a gondolat, hogy ezzel esetleg megint minket akarnak levenni, mint az előző tanfolyammal. Az emelt szintű szolgáltatás érdekében akkor is a hiénák végezték el először a tanfolyamot. A feketemunkásokról csak annyit, hogy jó lenne megszüntetni, kiszorítani azt a réteget, akik a kiskapukat kihasználva tudnak fuvarozni. A külföldi taxis társaságokkal is fel akarják venni a kapcsolatot, nem mint-ha érdekelné őket, hogy nálunk hogyan megy a fuvarozás, de szeretném hallani a választ arra a kérdésükre, hogy Magyarországon miért olcsóbb a telefonon történő taxirendelés, mint a leintés, és ennek költségeit ki fizeti?

El szeretnék érni, hogy minél több fiatal jöjjön taxisnak. Vállalkozóként vagy alkalmazottként? Szeretném látni melyik fiatal-

nak vonzó egy olyan foglalkozás, ahol napi 12-14 órát kell dolgozni, hogy a megnövekedett pénzügyi terheket ki tudja fizetni? Emellett még a nyakába vesz egy többmillió tartozást és még úgy is kell táncolnia, ahogy füttyölnek neki. Ha alkalmazott, akkor napi 8-10 ezer leadó, plusz üzemanyag, fizetést nem kap, amit ezek fölöött keres, az marad neki. Ezért szerencsés esetben kifizetik helyette a minimálbért utáni járulékokat. Vasárnap nincs leadó. És amit ezeken a napokon keres, az is gyarapítja bőséges bevételét. 30 napból 30-at dolgozhat, melyekre rámege a családi élete, az egészsége és negyvenévesen infarktusban meghalhat!

Szép perspektíva. Egészen vonzó ez a pálya, nem?!

Tisztelet a kivételnek, például annak a kollégának, aki egyetemi tanulmányai alatt végezte ezt a munkát, és ahogy lediplomázott, már ment is egy nyugisabb, jobban jövedelmező állásba. Sajnos tudomásul kell venni, hogy az idősebb taxisok többségének ez egy menekülés a munkanélküliség elől.

A médiával kapcsolatban csak annyit, hogy megint a fuvarszervezők vezetői akarják a taxisok érdekeit képviselni?!

Na, ebből sem fog semmi jó származni a taxisoknak, mert homlokegyenest mások az érdekeink. Tudniillik, nem látom a nyilatkozatban a taxisokat érintő három fő kérdés megoldását. A korábbi érdekvédelmi szervezetek is csak próbálkoztak vele, de nem sokat tudtak elérni.

1. létszámkérdés
2. egytarifás rendszer
3. drosztkérdés

1. Vegyük először a létszámkérdést. Ha megvalósulna valamilyen csoda folytán, a fuvarszervezők csak a behatárolt létszámmal tudnának dolgozni. Így a bevételeik is erősen korlátozva lennének, hacsak nem emelnék tovább a már így is elviselhetetlenül magas fuvarszervezési díjat. Pedig igen egyszerű lenne a megoldás: véleményem szerint nem a létszámot kellene korlátozni, hanem a gépkocsik számát. Így nem csorbulna a vállalkozói szabadság, mert bárki kiválthatná az engedélyét, de csak akkor tudna dolgozni, ha a meglévő autók között találna egyet, amire másodiknak, vagy akár harmadiknak ráülhetne.

2. A tarifáról sokat nem érdemes szólni, már annyiszor megírták. Egy tarifa, és a telefonos rendelés drágább legyen.

3. Olyan drosztrendszert kellene kiépíteni, ahol a drosztszéló menne a címre. Ezzel megszűnne a száguldozás, az időmérés, a trükkös rádiók, és a fuvarvállalók egészsége talán javulna egy kicsit. Sajnos ezekből semmi sem látható ennek a szövetségnek a célkitűzéseiben. Innen a bal első ülésből csak a múltat lehet tisztán látni. A jövőkép nagyon kilátástalan, ahol a fuvarvállalók még jobban ki lesznek szolgáltatva a fuvarszervező irodáknak.

Név és cím a szerkesztőségben

Drogháború után szabadon

SOKKTÚRA MEXIKÓBAN

Helyi látványosságként 18 amerikai dollárért bárki megtekintheti az elmúlt időszak drogháborúinak helyszíneit és az érintettek ingatlanjait Észak-Mexikóban. A turisták pedig fizetnek.

Elképesztő, hogy mi mindenből lehet nevezetességet, látványosságot csinálni, no és ebből hasznot húzni. Észak-Mexikóban a Sinaloa állambeli – a Csendes-óceán partján található – Mazatlánban véres drogháború kirobbanásához vezetett a helyi kábítószert-forgalmazók és a befolyásos Öböl-kartell érdekeinek összetűzése. A térségben csak az elmúlt év során több mint kétezeren vesztették életüket a különböző kartellháborúkban. A konkurenciaharc igen éles, amelyben jelentős személyiségek is oda-veszttek, ám ezek mind-mind érdekességek a turisták számára.

A sokktúra általában a tengerparti mulatónegyedben veszi kezdetét, amely az egykor Mexikóban a legbefolyásosabb és legerősebbnek számító Arellano Felix testvérek droggartelljének tulajdonában volt. A közeli utcában a taxisok arra a helyszí-

re is felhívják a kíváncsiskodók figyelmét, ahol a rendőrség öt évvel ezelőtt lelőtte Ramon Arellano Felixet, az egyik testvérét. Mégis a túra legnagyobb érdeklődésre számot tartó helyszíne az a rész, ahol 2003-ban Osiel Cardenast, az Öböl-kartell főnökét hosszas tűzharc után a mexikói katonák elfogták. Cardenast a mexikói hatóságok idén januárban tíz kábítószert-kereskedővel együtt kiadták az Egyesült Államoknak.

A fuvarozók a drogháború helyszínein túl, az azokban részt vevő túlélők és az összecsapásokban elhunyt nevesebb vezetők ingatlanjaihoz is elviszik a turistákat, akik között rendkívül népszerű a sokktúra. Igaz ehhez a fakultatív program alacsony díja is hozzájárul és az a magas biztosítási díj, amely ehhez párosul.

A vér, a brutalitás és agresszió helyszíne pedig vonzza a látványosságra és kuriózumra kiéhezett, ám egyébként a biztonságukra sokat költő külföldieket. A helyi leleményes taxisok ezt kihasználva húznak hasznot abból, amelyet más civilizációban szégyellnek és inkább elhallgatnak.

Cash

Olyan vagy, mint a csésze. Aljas és nagy fülű. * * *

Aki megházasodik, megtudja mi a boldogság, de akkor már késő.



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

**13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ**

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

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

(06-1) 330-0010

A passzív biztonság úttörője

100 éve született Barényi Béla

Barényi Béla, az autópár meghatározó személyisége 100 évvel ezelőtt, 1907. március 1-jén született. A Mercedes-Benz magyar származású fejlesztőmérnöke 2007. március 6-án bekerült a autózás meghatározó személyiségeit felsorakoztató genfi European Automotive Hall of Fame tagjai közé.

Barényi Béla a passzív biztonság úttörője az autófejlesztés területén. Szabadalmaival, mint a gyűrődési zónás biztonsági utascella és a biztonsági kormány, tartósan meghatározta a modern autók konstrukciós kialakítását. Több mint 2500 szabadalmával a legkreatívabb és legproduktívabb autófejlesztők közé tartozott. A Mercedes-Benz-fejlesztések történetében a legutóbbi evolúciós vívmány a még nagyobb biztonságot szolgáló PRO-SAFE™, amely a legmodernebb technikát és átfogó biztonsági filozófiát képvisel.

Az 1907. március 1-jén született Barényit már kisgyermek korától kezdve érdekelték az autók. Passziója foglalkozással, később hivatássá nőtte ki magát. Egyetemi tanulmányainak befejeztével a passzív biztonság fokozása érdekében megalkotott fejlesztéseivel szinte azonnal magára vonta a figyelmet. Már korábban megszületett fejében a járműstruktúra külön részekre történő osztásának ötlete, amivel az ütközési energia elnyelése és ez által ütközés esetén az autók utasainak teljes védelme volt a cél. 1937-ben bemutatta a „Gépjármű három részre osztott felépítménnyel” elnevezésű szabadalmát, amelyet az elkövetkező években még tovább finomított.

1939-ben Barényi rátalált a Daimler-Benz AG-ra. Ötleteit

itt a legnagyobb szabadsággal valósíthatta meg. Első munkája a Mercedes-Benz 170 V Cabriolet (W 136 építési sorozat) újszerű padlóváza, amely a utasoknak oldalütközés esetén nagyobb védelmet nyújtott. Ennek a koncepciónak a széria-

se debütált, amely attól kezdve a márka minden járművében megtalálható volt: a biztonsági kormánykerék. Ez a fejlesztés a feltaláló egy sokkal korábbi ötletén nyugszik: egy nagy felületű ütközésselosztó lap, valamint egy kormányoszlop plasztiku-

fogalmakhoz nyúlt vissza, és ezeket a „preventív biztonság” fogalommal egészítette ki. Ezeket a főfogalmakat részegységekre bontotta, mint menetbiztonság, kondíciós biztonság, külső biztonság és belső biztonság.

Amikor 1939-ben jelentkezett a Mercedes-Benznél mérnöknek, azt mondta a meghallgatáson: „Uram, önök mindent rosszul csinálnak!” – egyből felvették...



gyártásáig eltelt néhány év, 1953-ban azonban megjelent a W 120 „Ponton”-építési sorozatban.

A biztonsági gyűrődési zónás utascellával kialakított személygépkocsi-karosszériát 1951-ben jelentette be szabadalomként. Az ez alapján elkészülő első jármű a Mercedes-Benz W 111 építési sorozata, 1959-től. Ütközés esetén a jármű első és hátsó részénél a járműszerkezet deformálódása irányított, a karosszéria az ütközési energiát elvezeti, miközben az utasok stabil biztonsági utascellában érezhették magukat.

A W 111 építési sorozatban Barényi egy új, fontos fejleszté-

san deformálódó elemmel az ütközőlap és a tényleges kormányoszlop között. Ezáltal elkerülhető lett az úgy nevezett „Lanzen-hatás” – frontális ütközés esetén a kormányoszlop benyomulása a vezető felé. Néhány évvel később megjelent a biztonsági kormánytengely. A biztonsági kormányzás teljes rendszere végül 1976-ban a W 123 építési sorozatban ünnepelte premierjét.

A süllyesztett ablaktörlők (W 126 építési sorozat) és a stabil tetőkonstrukciók (például a W 113 építési sorozat „Pagoda”-jában) szintén Barényi munkáját dicsérik.

Barényi Béla a passzív biztonság fejlesztéséhez nem csak gyakorlati tevékenységével járult hozzá. A mérnök az autógyártásban ma is használatos biztonságtechnikai szakkifejezések megalkotásában is jeleskedett: először a Luigi Locati nevével fémjelzett „aktív biztonság” és „passzív biztonság”

1966-ban Barényi végül a Mercedes-Benz fejlesztési igazgatójával, Hans Scherenberggel megalkotta az aktív és passzív biztonság mai napig is érvényes felosztását. Ezen definíció alapján az aktív biztonsághoz tartozik a menet-, kondíciós- és kezelési biztonság, tehát minden, ami a balesetet elkerülő, biztonságos vezetéshez kapcsolódik. A jármű passzív biztonsága ezzel szemben – alcsoportjai a belső és külső biztonság – a járműben utazók és a közlekedésben részt vevők biztonságát, valamint az ütközés következményeit foglalja magában.

A Mercedes-Benz azóta és továbbra is Barényi elméleti és gyakorlati felismeréseire épít. Az „integrált biztonság” fogalma, mint a folyamatos fejlődés kimagasló eredménye, az aktív és passzív biztonság aktuális megoldásait köti össze a PRO-SAFE™-biztonsági filozófiával.

Mivel az okos enged, már rég a hülyék uralkodnak.

* * *

Ha könnyűnek találsz azt, amit mások nehéznek, tehetséges vagy. Ha meg tudod tenni, ami a tehetségesek számára lehetetlen, akkor zseni.

BTI - Taxicentrum hírek

A BTI-ben szívesen **segítünk a kollégák hozzátartozóinak, ismerőseinek, vagy bárkinek az adóbevallások kitöltésében**, az idei évtől ugyanis a munkáltatók nem kötelesek dolgozóik adóbevallását elkészíteni. Az adóbevallás elkészítéséhez szükséges adatok:

- a cégtől kapott jövedelemösszesítő (Adatlap 2006, vagy 06M30 nevű),
- egyéb jövedelmek igazolása,
- kedvezmények igazolása (életbiztosítás, lakáskölcsön törlesztés, sulinet, stb.),
- családi kedvezményhez kiskorú gyerekek adatai,
- az adott évben eladott és/vagy vásárolt ingatlan adatai,
- személyes adatok, stb.

A magánszemélyek adóbevallásának határideje május 21.

A BTI-ben sikeresen lezajlott az éves adó- és járulékbemutató elkészítése, és ezúttal első ízben elektronikus formában történő továbbítása. Minimális hibaszázalékkal dolgoztunk, azt is azonnal javítottuk. A beállítások elkészítése

során azonban néhány esetben napvilágra kerültek olyan problémák, amelyek kizárólag annak köszönhetőek, hogy a bevallott adatok mögött nincs könyvelés, nincs analitika. Könyvelésszakmai szempontból aggályos olyan bevallásokat beadni – legyen szó akár éves adó- és járulékbemutatóról, akár havi járulékbemutatóról – amely mögött csak a vállalkozó „bemondása”, jobb esetben a taxiórából kigyűjtött, éves adatokat összesítve tartalmazó „slejfn” áll. Egy esetleges adóvizsgálat során nem fog megelégedni a hivatal az akármilyen kiválóan elkészített bevallással, sőt még a folyamatosan és rendszeresen fizetett közterhek sem lesznek elegendők. Bizonyos mértékben előny, de a könyvelést, bérszámfejtést (bizony, ez is kell az egyéni vállalkozónak is!) nem helyettesítheti. A havi elektronikus járulékbemutató kötelezettsége már úgyis nagyobb rendszerességet és sürűbb kapcsolatot követel a könyvelővel – meg persze a bevallás havidíját is időnként fizetni kell – , így érdemes lehet megfontolni akár komplett könyvelés megrendelését is. A teljes körű könyvelés havidíja a következő szolgáltatásokat tartalmazza:

- könyvelés,
- bérszámfejtés,

- havi járulékbemutató,
- éves adóbevallás,
- iparüzési adó bevallás,
- NYENYI lap elkészítése,
- APEH előtti képviselet

Ez utóbbiról csak annyit: mindenki szeret nyugodtan aludni, legalábbis ami vállalkozásának adminisztrációját illeti, és mindenki a frászt kapja, ha az adóhivataltól akármilyen ártalmatlan tartalmú értesítést kap. Főként, ha az tértivevényes ajánlott levélben érkezik. (Sokan azt az utat választják, hogy át sem veszik az ilyen leveleket, ám ezt nem tessék helyesen. A legutóbbi törvénymódosítás nyomán ugyanis a kétszeri kézbesítés megkísérlését követően a hivatalos levelet kézbesítettnek kell tekinteni, sőt az adószám felfüggesztésére is sor kerülhet!) Akinek azonban a BTI-ben végezzük a könyvelését, az ilyen leveleket ki sem kell bontania! Behozza hozzánk, és a többi a mi dolgunk. Az adóhivatali ügyintézés, bevallásmódosítást, önrevíziót az esetek 80-90 százalékában a könyvelő – meghatalmazás birtokában – el tudja rendezni, telefonon, faxon, vagy elektronikus formában. A személyes megjelenés csak nagyon komoly, nem tartalmi vagy számszaki hiba esetén szükséges.

Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	KIA Carens 2.0 CRDi EX	Mercedes-Benz E 220 CDI T	Mercedes-Benz E 200 CDI	Chrysler Voyager 2.8 CRD LX
2004. 10. 08. 48 750 km	2004. 12. 08. 61 228 km	2003. 04. 03. 50 455	2004. 03. 26. 106 652	2005. 04. 14. 6 442	2006. 07. 28. 15 119 km
cubanitezüst metál/fekete szövet	ezüst metál/fekete szövet	kék metál/szövet	ezüstsziürke metál/antracit szövet	ezüstsziürke metál/páris antracit szövet	ezüst metál/sziürke bőr
PTS, hátsó üléstámla előre dönthető, 5 fokozatú automata váltó, elektromosan behajtható külső tükör, bőrkormány/váltó	Automata váltó, CD váltó, vonóhorog, Elegance kivitel	ABS, klíma, 4x elektromos ablak, 4 légszák, metálfény	fém kartvédő lemez, elektromosan behajtható külső tükrök, riasztó, CD-cserélő a közepső konzolban, EASY-PACK fixkit, metálfény, paraméterszámbélyegzés, PTS, oldallégzsák, pohártartó, handy előkészítés, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, Avantgarde kivitel	parkolás és tolatássegítő rendszer, szícsák, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 5 fokozatú automata nyomaték-váltó tempomattal, dizel részecskeszűrő, elektromosan behajtható külső tükrök, kanyart bevilágító Bi Xenon fényszórók mosóberendezéssel, fűtött szélvédőmosó-berendezés és fűvókák, növelt üzemanyagtartály. Elegance kivitel	bőr metálfény, bőr belső, kényelmi csomag II., kipörgésgátló, ABS, fűthető ülések, színezett üveg, elektromosan behajtható és fűthető tükrök, fény-szórómosó, gyári riasztó, AM/FM rádiós magnó, CD lejátszó, terhelésfüggő fel-függesztés
Ár: 6 990 000 Ft	6 990 000 Ft	2 690 000 Ft	6 990 000 Ft	8 375 000 Ft	7 990 000 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

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.160 Ft**, az egyéves **4.320 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, 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
 Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
 Taxisoknak 10% kedvezmény!

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

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

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

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

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, utángyártott 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 atíft töltés
 - 1 Komponensű festékek - Fényezésési segédanyagok
 Budapest XIV., Postya u. 5.
 Telefon: 06-30-982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17
 ☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XIII. Árpád híd, Népfürdő utca

Drága pénzen kialakítottak egy jelzőlámpás csomópontot, amit azóta sem használnak. Megismételjük évekkal ezelőtt (igaz, elutasított) javaslatunkat. A Buda felé haladó három sáv közül a jobb oldalt tereljük le a Népfürdő utca irányába, a Népfürdő utca felől érkezők így kapnának egy külön sávot. A két irányból érkező forgalmat fizikailag, korlátokkal válasszák el egy-

balra kanyarodó irány kapacitása jelentősen lecsökkenne és ezáltal torlódás alakulna ki. A fent említett indokokon kívül a kérdéses irányba haladó autóbuszforgalom nagysága miatt sem szükséges a buszsáv kijelölése.

VIII. Tömő – Bókay u. sarok

Valaki hazavitte emlékül az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát. Kérjük pótolni, mert balesetveszélyes, ha itt valaki megfordul – helyismeret nélkül – és elkezd menni a forgalommal szemben.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

VIII. Tömő utca

Jelenleg egyirányú a Tömő utca egészen az elejétől az utolsó szakaszáig, a Fűvész kert utcáig. Célszerű lenne ezt a kis szakaszt is egyirányúsítani a Fűvész kert utca és az Illés utca között. A kétoldalt parkoló autók miatt lehetetlen a kétirányú közlekedés.

dalt parkoló autók miatt lehetetlen a kétirányú közlekedés.

- Felvetésüket megvizsgáltuk és az egyirányúsítást az utca hálózati szerepe miatt nem támogatjuk.

XI. Budafoki út

Egymás után épülnek az irodaházak, a lakóházak a Budafoki úton a Prielle Kornélia utca, Hauszmann Alajos utca környékén. Jó lenne ezekhez a gyalogátkelőhelyekhez jelzőlámpákat telepíteni a gyalogosok biztonságosabb áthaladása érdekében. A jelzőlámpák segítségével le lehetne lassítani a Budafoki út forgalmát, így a mellékútról érkezők könnyebben bekapcsolódhatnak a főút forgalmába.

- A Prielle Kornélia utcánál a T-Com beruházásában jelzőlámpás csomópont készül. A Hengermalom utca környezetében is lesznek új

lámpás gyalogosátkelőhelyek. Korábbi lakossági levél alapján a Budafoki út Dombóvári út és Sztregova utca közötti szakaszán javasoltuk a sebesség visszavételét 50 km/óra-ra. A kivitelezés folyamatban van.

XIV. Nagy Lajos Király útja

Ha az autós a Nagy Lajos király útján az M3 autópálya feletti felüljáróról elindul a Bosnyák tér irányába, akkor tilos jelzést kap az Ungvár utcánál. Ha itt zöld lesz a lámpa, a következő biztosan piros, a Róna utcánál. A következő (az Erzsébet királyné útjánál) megint tilos. Össze kéne hangolni ezeket a jelzőlámpákat is.

- A jelzőlámpás csomópontban működő fázisidőtervek hangolása függ a periódusidőtől, a csomópontok távolságától, a szabadjelzés hosszától. Ezen kívül ezen az útvonalon az Erzsébet királyné útjai csomópont fázissorrendjét befolyásolja az, hogy a megállóba érkező villamos mikor és hol jelentkezik be. Ez okozza azt a jelenséget, hogy az Erzsébet királyné útja felé haladva a járművek néha „megakadnak”.

XII. Csörsz utca

Ismeretlen, vandál személyek összetörték a jelzőtáblát a Győri úttal szemkötti oldalon. Kérjük pótolni, mert nagyon hiányzik ez a „Behajtani tilos” jelzőtábla. Rossz belegondolni, mi történik, ha valaki elindul a Budaörsi út felé, forgalommal szemben.

- A BFFH Közlekedési Ügyosztályával való egyeztetés után kerülhet sor a javaslatuk megvalósítására.



VII. Tömő–Bókay u. sarok: valaki hazavitte innen a táblát!

mástól. Így nem kellene megállítani az Árpád-híd forgalmát, és folyamatosan haladhatnának a Népfürdő utca felől érkezők is.

- A javasolt kialakításnál a buszoknak két sávot kellene átlépniük a 70 km/órás emelt sebességű útvonalon, ami balesetveszélyes. A kétsávós becsatlakozás engedélyezésére a felhajtó ágon kialakított rendszeres torlódások miatt volt szükség, amely már kihatott a Népfürdő utca forgalmára is.

XI. Kosztolányi Dezső tér

„BUSZ-sáv”-ot alakítottak ki a Bartók Béla úton a Kosztolányi Dezső tér és a Móricz Zsigmond körtér között. Célszerű lenne a „BUSZ-sáv”-ot felfesteni már a Kosztolányi Dezső téren, a kanyarodó sávban. Jelenleg a Bocskai út (Budaörsi út) felől érkezők gyanútlanul beállnak a balra kanyarodó sávok közül a jobb oldaliba. Aztán megdöbbenve tapasztalják, hogy a kanyar után elfogy a sáv, mert „BUSZ-sáv” lesz belőle.

- Megkeresésükre a helyszínt megvizsgáltuk. A jobb oldali kanyarodósáv buszsávnak való kijelölését nem javasoljuk, mert ezzel a csomópontban a



XII. Csörsz utca: Ennyi maradt a közlekedési jelzőtáblából...

VI. Teréz körút – Király utca sarok

Jó volt a közlekedésszervezők szándéka, amikor a forgalom meggyorsítása miatt a két sávból három sávot csináltak a Teréz körúton, a Király utca előtt. Azonban a rendelkezésre álló hely miatt az útszakasz alkalmatlan erre, mert nagyon keskenyek a sávok. A taxiskok szerint nem a forgalom gyorsult, hanem a balesetveszély nőtt.

• **A Király utcánál a jobbra kanyarodás megtartása a közúthálózat szerkezete miatt szükséges. A szélső sáv szélessége lehetővé teszi az egyenes és kanyarodó jármű egyidejű haladását, de csak abban az esetben, ha a jobbra kanyarodó a szegély mellé húzódik. Vizs-**

gáljuk annak lehetőségét, hogy a jelzések módosításával egyértelműsítsük a forgalmi rendet.

VIII. Kenyérmező utca

Jó lenne minden komolytalan táblát megszüntetni a fővárosban (is). A Rákóczi úton, a Kenyérmező utcánál



XII. Szilágyi Erzsébet fasor: A hiányzó terelővonal miatt most – elvileg – nem lehet átpördülni a szállodához a drosztról...



VI. Teréz körút–Király u. sarok: Egyszerűen nem fér el három jármű egymás mellett

három éve bezárt egy bútorbolt. De a „Rakodóhely” jelzőtábla még mindig ott van. Le kellene szerelni, mert a bilincselők rendszeresen bilincselnek az értelmetlen, felesleges tábla miatt.

• **A jelzőtábla leszerelésére a Fővárosi Szállítási Tanácsadó Bt.-vel történt egyeztetést követően intézkedünk.**

XII. Szilágyi Erzsébet fasor

Az útburkolatcsere után a fogaskerekű vasútnál lévő taxiállomásnál elfelejtették a „BUSZ-sáv”-nál a záróvonal mellé a terelővonalat. Így hiába festettek terelővonalat az út közepénél, most – elvileg – a taxik nem fordulhatnak oda a taxiállomásról a szállodához.

• **Balra kanyarodni a belső sávból kell. A KRESZ is tiltja párhuzamos közlekedésre kijelölt úton a szélső sávból való balra kanyarodást, ezért javasoljuk, hogy ilyen igény esetén használják a belső sávot.**

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxiskok ingyen hirdethetnek.

Eladó Opel Vectra „B” és „C” felszabályozott első féktárcsa és fékbetétek 15000Ft, Vectra „B” első lökhárítórács 5000Ft.és 1 db hátsó lengőkar csuklós szilient 5000Ft.

Tel.: 06/70-276-6223



1999-es Ford Mondeo GLX, sötétkék, taxinak felszerelve, kifogástalan állapotban (garázsban tartott) eladó.

Érdeklődni lehet: 06/70-271-2452 telefonszámon.



Könyvet veszek, minden mennyiségben! Házhoz megyek.

Telefon: 06/30-742-4558
Barna Imre, Főtaxi.



Nyerges kamionponyva (13,6 m) eladó. Ár: 65 000Ft.

Érdeklődni: 06/20-429-5591.



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

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591 telefonszámon.



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

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



Eladó 2 db akril zuhanytálcá, 80 x 80 méretű, fehér színű. Ár: 7000 Ft/db.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



AET URH-rádió télerőmérővel eladó.
Telefon: 06/20-969-1557



210-es 1997-es E 300 D Mercedes eladó. Sötétkék metál színű, automata váltó, 4 elektromos ablak, napfénytető,

A taxiskok 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.

memóriás vezetőléc stb., szép, megkímélt állapotú.

Érdeklődni: 70/383-8800 telefonszámon lehet napközben.



Három lány elhatározza, hogy úszóversenyt rendeznek mellúszásban 50 méteren. Kettő viszonylag gyorsan átússza a medencét, a harmadik, a szöke majdnem belefulladás. Nagy nehezen kimentik, lélegeztetik. Mikor magához tér, azt mondja:
– Nem azért mondom, de szerintem ti használtátok a kezeteiket is.

* * *

Kígyó vadul szotyolázik. Arra megy a nyuszi:

– Kígyó, adj egy marékkal!
– Anyádat, nyuszi.

* * *

Ahol a Tv-d, ott az otthonod!

A dízelmotorok környezetvédelme

A dízelmotorú személygépkocsik a környezeti levegőszennyezés hatásági korlátozása miatt 2004-től csak a járműbe épített, folyamatosan felügyelt működésű szennyezéscsökkentő eszközök (gépkocsi-katalizátorok) használatával üzemeltethetők. A mai korszerű dízelmotorok kipufogógáz-utókezelését oxidációs, redukációs katalizátorok és koromszűrők végzik.

Katalitikus átalakítás

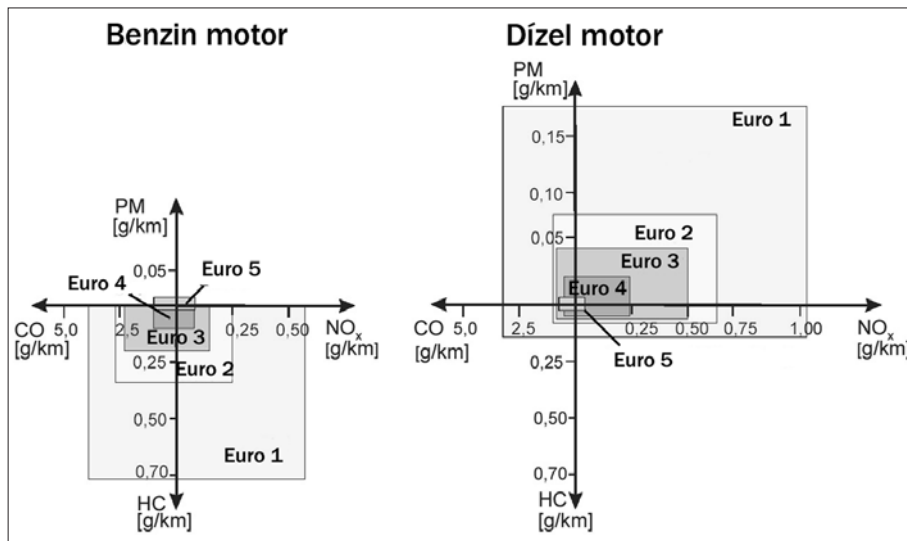
A katalizátorok olyan eszközök, amelyek a nélkül gyorsítják a vegyi anyagok kémiai

beállítások gyilkosának nevezhető. Ilyenkor a motor forgatónyomatékának növelésére irányuló elhangolásnak első helyen a NO_x-emisszió látja kárát. A tuningolás során a vizsgálati osztály megengedett felső határértékére állítják a jármű emissziós értékének felső határát. Így a beállítási érték esetenként a gyári érték kétszeresére is növekedhet. Az ezt követő forszírozott gyorsításkor a chiptuningolt jármű látható füstöt bocsát ki, ami szabálysértő, mert ellentétes a rendeletalkotó koromszűrő használatához fűződő eredeti szándékával.

A koromszűrés

Az Euro4 2005 óta hatályos előírása, az 1990-es szinthez képest, 91%-kal kevesebb részecske, 95%-kal kevesebb NO_x, és 98%-kal kevesebb CO-kibocsátást ír elő személygépkocsikon. Közülük a részecskekibocsátás határértékei az 1,8 tonnánál nagyobb saját tömegű járműveken csak koromszűrő használatával elégíthetők ki. A koromszűrők a kipufogógáz-részecskéket fizikai szűréssel távolítják el. A szűrőket leggyakrabban (kordierit vagy szilícium anyagú) kerámia vázanyagból készítik. Felépítésük nagyban hasonlít az emissziós katalizátorok alapanyagához, a gázcsatornák azonban változva zárt végűek. A váltakozó csatornák a kipufogógázokat csatornafal menti áramlásra kényszerítik, ezért a bennük áramló részecskék a csatorna falán rakódnak le. A dízel részecskeszűrők szűrési hatásfoka a szilárd anyagtartalomra nézve nagyobb 99%-nál. Mivel a dízelrészecskék folyékony összetevőket is tartalmaznak, a szűrőrendszer összhatásfoka kisebb 90%-nál.

A részecskeszűrők az előbbi szűrőelemek kombinációi. 100%-os hatásfokú részecskeszűrőket nem terveznek. A részecskeszűrők 60% körüli szűrési hatásfokú csapdaként működnek. Előnyük a kis ellennyomás és a kis dugulási kockázat. A részecskeszűrő rendszer működése a szűrő-regenerációt is magába foglalja. A koromszűrők ugyanis véges kapacitásúak, ezért időnként eltömődnek, amelynek megakadályozására a szűrőket szakaszosan vagy folyamatosan

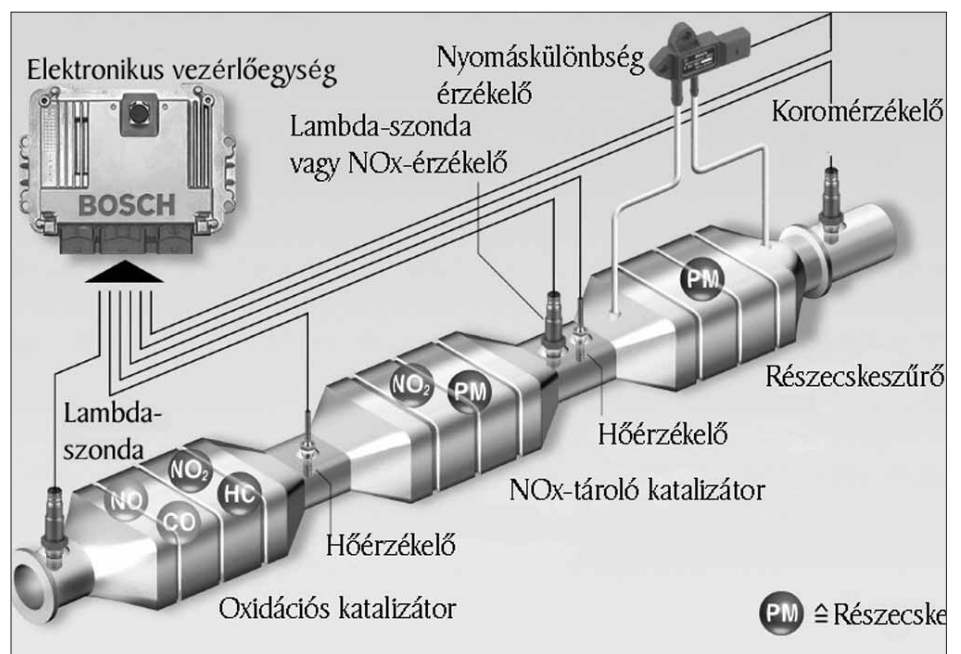


Benzin- és dízelmotorok kritikus határértékeinek alakulása

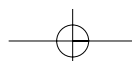
átalakulását, hogy maguk részt vennének az átalakulási folyamatban. A gépkocsi-katalizátorok vázanyaga túlnyomórészt kis falvastagságú hőálló kerámia (kordierit), amire a vázanyag felületét több ezerszeresre növelő wash coat bevonat kerül. Az így megnövelt felületet füstszerűen vékony platina, palládium vagy ródiumréteg borítja, amelyek az oxidációs, illetőleg a redukációs folyamatokat segítik. Az oxidációs, illetőleg redukációs katalizátorok aktív felületén 95%-ot meghaladó átalakítási folyamatok zajlanak. Ennek megfelelően igen érzékenyek a katalizátor-mérgeződésre. A katalizátor-méreg ugyanis a rajta képződő bevonattal a katalizátor aktív felületét csökkenti, rontva ezzel az átalakítási folyamatok hatásfokát.

A katalizátorok igen érzékenyek működési feltételeik változatlanságára. A korszerű dízel-katalizátorok számára a gázolaj magas kéntartalma a legveszélyesebb mérgezőanyag. A dízelmotorok látható füstölését pedig, főképp a karbantartás hiánya (például a levegőszűrő és/vagy a porlasztó-csúcsok eltömődése) okozza.

A dízelmotorokon végzett chiptuning, nyugodt lélekkel, a gyári környezetvédelmi



A mai korszerű dízelmotor integrált kipufogógáz-utókezelő rendszerének felépítése



tisztítani (regenerálni) kell. Ez azért fontos, mert az eltömődött szűrő növekvő ellennyomása veszélyezteti a motor működését, és mechanikai sérülést okozhat. A szűrőkben felgyülemelő kormot döntően szén-
szemcsék, kisebb részt hozzájuk tapadt szénhidrogének alkotják. A részecskék eltávolításának oxigénnel és nitrogén-dioxid (NO₂) végzett módja terjedt el. Az O₂-alapú regeneráció 600 °C-on (vagy üzemanyag-katalizátor esetén 400°C-on) zajlik. A regenerációhoz hőt kell fejleszteni. Az égési hőmérséklet cériumtartalmú adalékanyagának az égés helyére juttatásával, 100-150°C-kal is csökkenthető.

Milyen előnnyel jár a részecskeszűrő beépítése?

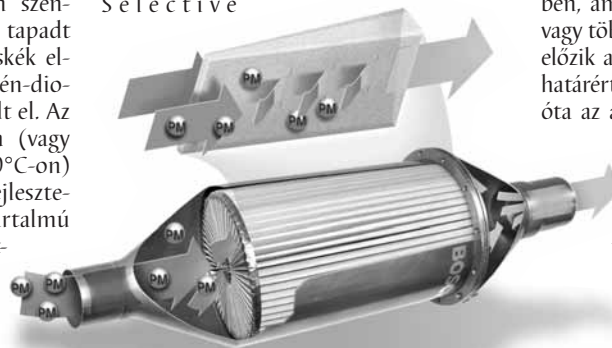
A jármű viszonteladhatóságával együtt világosan javul annak környezetvédő képessége, behajthat védett zónákba, és Németországban 330 eurós adókedvezményre válik jogosulttá. Úgy, hogy eközben a részecskeszűrő nélküli motorok üzemeltetése 100 köbcentiméteréért 1,2 eurós kiadással jár (bonus-malus preferencia). A biodízel használata is alkalmas koromszűrők néhány évig hatásos eszközei maradnak a környezetvédelemnek.

A NO_x-tartalom megtisztítása

Az üzemanyag-takarékosság érdekében ma a személygépkocsi belsőégésű motorok többségükben szegény keverékkonceptiójúak. Ezért az ilyen motorok kipufogógázában lévő NO_x és O₂ összetevők, szelektív módon, csak gáz halmazállapotú ammóniával redukálhatók. Amíg a kipufogógázok részecsketartalma alkalmas koromszűrőkkel eredményesen tisztítható, NO_x-tartalmuk megtisztítására a levegőminőségi határértékek időszakos szigorításával egyre nehezebb megfelelő megoldást találni. Egyebek között azért is, mert a részecske-, és az NO_x-összetevők külön-külön, csak egymás rovására csökkenthetők, a haté-

kony beavatkozásra csak egyidejű redukálás esetén van esély.

A NO_x-tartalom tisztításának előbbiek-nél hatékonyabb módja a Selective



PM = Részecske

Dízel részecskeszűrő felépítése

Catalyst Reduction (SCR), azaz a szelektív katalizátoros eljárás. Az előbbi a kipufogógázban jelen lévő szénhidrogének elégetésekor felszabaduló hőenergiát használja a NO_x redukációjához, az utóbbi ammónia vagy karbamid-redukálóanyag befecskendezésével hoz létre hasonló hatást. Ilyen technikával kímélik a környezetet a világ ma legtisztább dízelüzemű személyautói is, a Mercedes-Benz E 320 és 420 jelű Bluetec limuzinok is.

Környezetvédelem és gazdaságosság

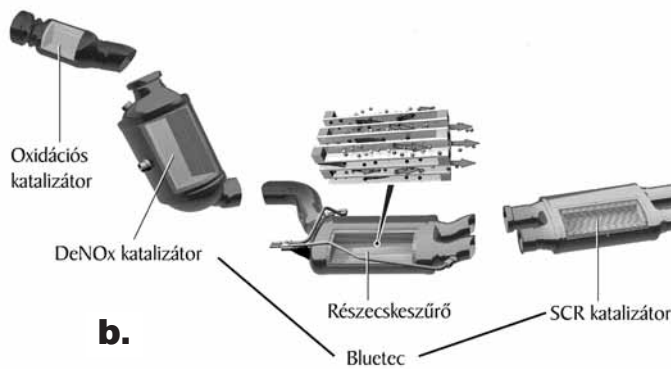
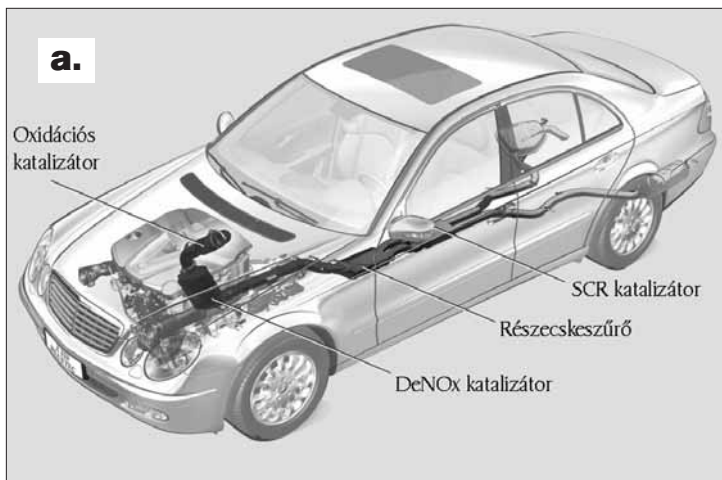
A fejlett gazdaságok taxi és közösségi járművei energetikailag és környezetvédelmi szempontból összehangolt stratégiák alapján üzemelnek. E stratégiák közös jellemzői, hogy egyes energifajtákat, járműfajtákat és üzemelés módokat az adott ország érdekeinek megfelelően állami méretekben preferálnak és/vagy diszpreferálnak. E stratégiák az üzemeltetési költségek befolyásolásával előnyben részesítik és támogatással ösztönözik a kedvező, és korlátozással szorítják vissza a környezetvédelem szempontjából kedvezőtlen üzemelés módokat. Nálunk annak ellenére sem részesülnek hasonló támogatásban a közcélú szolgáltatást végző

járművek, hogy azok energiatakarékos és környezetkímélő üzemeltetését az Európai Közösség megfelelő preferenciákkal ismeri el. Különösen méltatlan ez olyan esetekben, amikor a szóban forgó járművek egy vagy több környezetvédelmi osztállyal megelőzik az éppen hatályos környezetvédelmi határértékeket. A katalizátorok használata óta az azokat bevezető országokban jelentősen csökkent a gépkocsik levegőszennyezése. Néhány szomszédos országban, például Ausztriában a 80 kW-nál nagyobb motor teljesítményű motorral gyártott új dízel motorok csak koromszűrővel hozhatók forgalomba. A használt járművekre utólag is felszerelhető koromszűrő. Ez mintegy 700 euróba kerül, a koromszűrő utólagos felszerelése egyszeri 300 euróval csökkenti a gépjárműadót.

A leggazdaságosabb a gázüzem

A közösségi közlekedésben ennél is kedvezőbb a gépkocsik gázüzemű hajtása. A belsőégésű motor gázüzeme ugyanis olcsóbb, és nem jár részecskeszennyezéssel, emiatt koromszűrő nélkül is üzemeltethető. A gázautók használata során azonban kisebb a motor teljesítménye és üzemanyagköltsége. Az üzemanyagként felhasznált gáz/levegő keverék fűtőértéke kisebb a benzin/levegő keverékénél, így azonos feltételek esetén, a motor mintegy 10%-kal kisebb teljesítmény kifejtésére alkalmas. Ennek megfelelően a maximális teljesítmény-tartományában 15% körüli fogyasztásnövekedésre lehet számítani. A mindennapi gépkocsihasználathoz tartozó részterhelési állapotokban viszont nem jelentkezik túlfogyasztás. Azonos induló feltételek és azonos futásteljesítmények esetén a gázautók fenntartási költségei (a jármű gázüzemre való átalakításának ráfordításait is ideértve) a harmadával is kisebbek lehetnek a benzines vagy a dízelüzemű gépkocsikénál. Akik számára kicsi a gázutak elérhetőségének hatósugara, taxiüzemben nem érdemes sokat tünődniük a gázautóválasztáson.

Petrók János



A Mercedes-Benz Bluetec rendszerének felépítése (a) és főegységeinek metszeti képei (b)

A fóliázásról

- változott a szabályozás -

Örökzöld téma – különösen a nyári kánikulában – a személygépkocsik ablakainak hővédő fóliával való ellátása. A különböző füstszínű árnyalatban kapható fóliák amellett, hogy az utastérbe bejutó hőt mérséklék, még betörésvédelmi funkciót is elláthatnak. A jobbfejta fóliák, ha az ablak betörését nem is akadályozzák meg, de legalább annyira megnehezítik a kocsiba való behatolást, hogy az alkalmi tolvaj valószínűleg nem küzd vele tovább, hanem otthagyja a járművet (főleg, ha közben a riszató is üvölt...).

A napsugárzás ellen védő gépkocsi-fóliák alkalmazásának eddig egy akadálya volt, mégpedig az a rendkívül idejétmúlt rendelet, amely a gépkocsik ablakainak átláthatóságát, áttételesen tehát a színező fóliák használatát szabályozta: az 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet:

„4.1. Követelmény

A fényáteresztő képesség mérteke megfelelő:

a) a szélvédő esetében – kivéve a lehajtott napellenzők által takart üvegfelület – ha a fényáteresztő képesség legalább: $T_{min} = 75\%$;

b) a vezetőtéri oldalablakok üvegei (amelyen keresztül a gépjármű vezetője részére az oldalra való kilátás, valamint a visszapillantó tükrökkel a jármű mellett lévő mindkét forgalmi sávra történő hátráltság biztosítva van), valamint a személygépkocsi hátsó ablaküvege esetében legalább: $T_{min} = 70\%$;

c) egyéb ablakok (utastéri, raktéri oldal és – személygépkocsi kivételével – hátsó ablakok) üvegei esetében nincs követelmény.

A rendelet értelmében tehát az első és hátsó szélvédő, valamint a vezető melletti oldalablakok sötétítő fóliával való ellátása tiltott volt. (A 70, ill. 75%-os átláthatóság a gyakorlatban csak a szintelen fóliák alkalmazását tette lehetővé.)

2006. január 1-jétől azonban az eredeti jogszabályt több ponton is módosították. A 125/2005. (XII. 29.) GKM rendelet 1. sz. melléklete a fenti bekezdés helyett a következőt rendel:

„4.1. Követelmény

A fényáteresztő képesség mérteke megfelelő:

a) a szélvédő esetében – kivéve a lehajtott napellenzők által takart üvegfelület – ha a fényáteresztő képesség legalább: $T_{min} = 75\%$;

b) a vezetőtéri oldalablakok üvegei (amelyen keresztül a gépjármű vezetője részére az oldalra való kilátás, valamint a visszapillantó tükrökkel a jármű mellett lévő mindkét forgalmi sávra történő hátráltság biztosítva van) esetében legalább: $T_{min} = 70\%$;

c) egyéb ablakok (utastéri, raktéri oldal és hátsó ablakok) üvegei esetében nincs követelmény.”

Első látásra semmi különbség nem tapasztalható. Figyelmesen átolvasva azonban a szabályt észrevehetjük, hogy a c) pont zárójeles részéből kikerült a „személygépkocsi kivételével” kitétel. A hátsó szélvédőre vonatkozó 70%-os átláthatósági előírás így megszűnt, ezáltal a hátsó szélvédő az utasoldali ablakokkal együtt a „nincs követelmény” kategóriába került át.

Összefoglalva:

- első szélvédő: 75%-os fényáteresztő képesség a napellenzők által takart üvegfelületen kívül. Javaslat: a gyári színezésen kívül itt semmiféle színes fóliát ne alkalmazzunk,

- első, vezetőoldali ablakok: a 70%-os fényátbocsátási követelmény miatt színezett fóliát ne, esetleg szintelen betörésvédelmi fóliát alkalmazzunk,

- hátsó, utasoldali (kombinál raktéri is) ablakok: bármilyen sötét fólia alkalmazható,

- hátsó szélvédő: bármilyen sötét fólia alkalmazható.

Fentiek mellett azonban érdemes még néhány szempont-ra felhívni a figyelmet. A hátsó szélvédő egészen sötétre, szinte átlátszatlanra való fóliázása csak akkor javasolható, ha a gépkocsin jobb- és bal oldali külső tükrök egyaránt található, és a gépkocsivezető azt használja is tudja! (Sokan nem képesek például a jobb oldali tükrök segítségével tolatni, csak a belső tükrökből, vagy az ülésben

hátrafordulva.) Ezzel együtt sem javaslom a hátsó szélvédő teljes átláthatatlanná tételét. A defenzív vezetés egyik alapelve ugyanis, hogy ne csak a közvetlenül előttünk lévő gépkocsi mozgását figyeljük, hanem tekintségünk két-három autóval előre, vagyis figyeljük a forgalom ritmusát. Ha látjuk, hogy az előttünk haladók fékeznek, bár a közvetlenül előttünk haladó kocsik még nem, ún. fékkészenlétbe helyezhetjük magunkat, vagyis a gáz elvételével és talpünk a fékpedál fölé helyezésével nagymértékben lecsökkenthetjük a reakcióidőt, ha hirtelen fékezésre lesz szükség. Ez pedig bármikor előfordulhat, ha az előttünk levő kocsisor fékez, a közvetlenül követett kocsit viszont nem. Lehet, hogy csak elbambult... Nos ezt az előrelátást akadályozhatják meg a teljesen sötétre fóliázott hátsó szélvédők. A fólia minősége is fontos. Egy sokmillióba

kerülő autóra, ami nem utolsósorban mindennap használt munkaeszközünk is, ne ragasztgassunk fel mindenféle szedett-vedett, olcsó, névtelen vackokat. A műbizonylattal ellátott anyagok és a megfelelő telepítői oklevéllel rendelkező vállalkozók által végzett fóliázás ugyan drágább, de élettartamát és megbízhatóságát tekintve mégis kifizetődőbb. A műbizonylatos fólia előnyei:

- Az évek során nem fakul, nem válik lilává

- Nagyfokú védelmet biztosít a nap melege ellen és kizárja a káros UV sugarakat, ezzel késlelteti a kárpitok elöregedését.

- A ragasztás víziszta, a fóliák nem hólyagosodnak, foltosodnak, nem válnak le. (A letekerhető ablakokon az ablakkeret éle alá kell benyúlnia a fóliának!)

- Egyes fóliákra akár 7 év garanciát nyújt a gyártó és a forgalmazó.

- N.Z. -

Mindegy, hogy mekkora embernek érzed magad, mindegy, hogy mit értél el, a temetési meneted hosszát az időjárás határozza meg!

Egyszer volt egy kutyám, Egyiptomnak hívtuk. Minden szobában hagyott egy piramist.

Kérjük azokat a dolgozókat, akik családtagjaik temetésére szeretnének elkérkedni, hogy szóljanak legkésőbb a meccs előtti napon.

Ha a Boci csokiban tej van, mi van a Tibi csokiban?

Rájöttem hogy mi az impotencia oka: a gravitáció!

Sosem gondoltam volna, hogy a bank egy vidám munkahely. Először csak kedvesen mosolyogtak, aztán mikor meghallották mennyi hitelt szeretnék felvenni, ki-tört a röhögés.

Azt értem, hogy gőzgép. DE MI HAJTJA?!

És mondá az Úr a 8. napon: OK Murphy, te jössz!

Egyik feleségemmel sem volt szerencsém: az 1. elhagyott, a 2. nem.

Az erkölcsösség nem más, mint az alkalom hiánya.

A szél a levegő azon része, amelyik siet.

Tegnap este Lajoséknál voltunk. Egy ideig nyomott volt a hangulat de aztán jött egy távirat, hogy meghalt az anyósa.

Nagybátyám abbahagyta a dohányzást, leszokott az alkohorról, a nőkről, a nehéz, fűszeres ételekről és az éjszakázásról. Egészséges volt egészen az öngyilkosságáig.

Csak az a nő foglalt, akin fekszenek.

Mindenre tudok magyarázatot találni, legfeljebb nem stimmel.

Az életem egy film, amelynek nem túl jó a szereposztása, és ráadásul a sztoriját sem értem.

Miért ülnek az emberek taxiba?

Izgalmas kérdés. Igaz, ezt nem is a taxisorosoknak kellene figyelni, hanem elsősorban a fuvarszervezőknek. Mint ahogy azt is, hogy ki miért nem ül taxiba. Vagy, hogy kit, hogyan lehetne rávenni a taxizásra. Én 300 utasomat figyeltem meg, miért is ült a taxiba? Természetesen a statisztikusoknál 300 ilyen adat nem adat, legfeljebb felmérés. De talán nekünk jó lesz, érdekességképpen.

Kényelem	200 utas	67%
Siet, időhiány	21 utas	7%
Sok a csomag	45 utas	15%
Betegség, öregség	25 utas	8%
Helyismeret hiánya	6 utas	2%
Kísérő nélküli áruszállítás	3 utas	1%

A „kényelmet” nem kell megmagyarázni. Nem akar felszállni a bűdös-mocsos tömegközlekedési járművekre. A „siet, időhiány” alatt tényleg azt értem, aki elalszik, vagy kap egy váratlan telefonhívást. Azok nem tartoznak ide, akik még rosszaknak reggel az ágyban 6-8 percet (gondolom, addig tart), aztán a taxist sürgetik, mert rohannak. Na ja, valamit valamiért...

A betegség, öregség szinte egy kategória. Tragikus, hogy milyen kevesen engedhetik meg maguknak a taxit. Sajnos ők a rendszerváltás vesztesei. Akik az államtól kapják a kis pénzecskéiket. A tanárok, nyugdíjasok, tűzoltók, mentősök stb.

A „helyismeret hiánya” egyértelmű. Idegen, külföldi. A „kísérő nélküli áruszállítás” minimálisra csökkent a futárszolgálatok megjelenése óta.

Most akkor pedig lássuk az összegzést, mire kellene figyelni a taxitársaságoknak, a fuvarszervezőknek. „Sok a csomag” mindössze 15%! Pedig vannak ilyen utasjelöltek! Menjünk ki a pályaudvarokra, a repülőterekre, az autóbusz-állomásokra! Döbbenetes, ahogy a bőröndjeiket húzzák-vonják a Keleti pályaudvarnál, de mégsem mernek taxiba ülni! Főleg ha egyszer már megfizették a tanulópénzt! Gondoljunk bele, mi ment szombat-vasárnap 20 éve? Keleti, Déli, Nyugati. Jöttek a keletnémet turisták, levittük őket Siófokra 474 forintért, odaadták az öt darab piros százforintost, és megvolt a napi terv. Mehetünk haza. Most pedig több

taxitársaságnál ki sem jönnek szombat-vasárnap, mert úgyszincs melő. Hát legyen! Álljanak a sarkukra a fuvarszervezők! Hitessék el a turistákkal, hogy Budapest Európa része taxis szempontból is! Itt sem drágább a taxi, mint Bécsben vagy Münchenben. Illetve most néha-napján drágább, de nem mindenkinél. Legyen reklám a külföldi újságokban és hírverés az interneten! Egy kilométer egyenlő egy euró! Nem pedig a Keletiből a Nyugatiba 8000 forint! Mert az testvérek között is 30-32 euró és nem 5, ami reális lenne...

Ez az én észrevételem. Nem a tarifacsökkentéssel kell (kellene) új utasokat toborozni, hanem egy jelentős számú réteggel elhítni: „a taxi megfizethető”, nem luxus! Itt kellene a fuvarszervezők, a marketingesek nagy munkája.

Mészáros Szabolcs

Ne álljunk a cím elé!

A taxisok egy része fejben tartja az állandó utasok menetrendjét. Tudják, hogy Gizi néni a Lehel piacról délután kettőkor megy haza, a sztárriporter a Televízióból meg este kilenckor, Maca pedig a Műintézményből reggel ötör. És ha már tudja a listát, „ráhelyezkedik”. Inkább elengedi a komolytalan címekeket, megvárja az okosságot.

Az első címfeldobás hol öt perc, hol három, hol kettő. De a „zsrínál” ügyis „összenyomnak”, ott lemege a szűkítés egy percre, fél percre. Ilyenkor jön fiatal hősünk! Ő szinte a kilincset fogja már, amikor a diszpécser keresi a kocsit az adott helyre! És ez a helytelen! Ne tegyük! Ne álljunk a címre! Ne álljunk a cím elé!

Milyen szép látvány a lakótelepi ház előtt várakozó 5-6 taxi. Legalább menjünk odébb egy sarokkál! Nemrégiben mesélte valamelyik kedves utas, hogy már déli tizenkettőkor odaállt egy taxi a munkahelyével szemkört a járdára, pedig ő csak egy órákor akart taxit rendelni. A munkahely ablakából látta az „éheskedő” kollégát! Így aztán fél kettőkor szépen felült a villamosra, és azzal hazakecmergett. Legszívesebben kioktatta volna a kollégát az illemlről. Ő nem tette meg, ezért én most megteszem. Ne álljunk a cím elé! Kellemetlen az utasoknak!

Ferenczy P. Károly

X. Mádi utca - Gítár utca kereszteződése

A HALÁLSAROK

A taxisofőr dolga, hogy a kedves utast elvigye „B” pontból „C” pontba. Merthogy előtte a „bázisról” – az „A” pontból – kell eljutni a az utashoz. Aztán meg legtöbbször vissza kell jutnia a kiinduló pontra, a „tutiba” épségben, sértetlenül. Sajnos sokszor ez nem sikerül. Természetesen mindig lesznek balesetek, de rajtunk is múlik, hogy ebből minél kevesebb legyen! Nézzük meg a következő tanulságos képet! Mit tehetünk? Ha elsőbbséggel rendelkezünk, az ismert balesetveszélyes helyeken akkor is lassítsunk! Itt is, és az Arany János - Nádor utca sarkán a Belvárosban, meg Zuglóban a Róna utca - Szugló sarkán, meg az I. kerületi Attila út - Krisztina út sarkon! Meg a ... Meg a ...

A taxisok többségükben már tudják, melyek ezek a halálsarok! Talán nem árt ismét a figyelmeztetés. Lassítsunk, bármelyik irányból érkezünk!

Juhász Péter

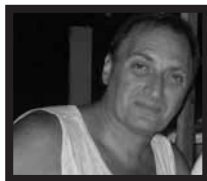


Látod: Imádni ugyanaz, mint szeretni, de mégsem ugyanaz imádkozni, mint szeretkezni!

Azért kell sportolnunk, hogy szép, izmos halottak legyünk.

10 kedvenc filmem van. Rambo 1, 2, 3, meg hét pornó.

Uramisten, „Tyutyu”, mit csináltál?



**Elhunyt
Gál István**

Hogyan lehetséges, hogy valakit mindenki szeret, hogy valaki mindenkivel megtalálja a közös nevezőt és mindenhol népszerű?

Gál „Tyutyut” évtizedek óta ismerem, de nemcsak mind kollégát – nem titok – magánemberként is voltak közös ismerőseink, programjaink. Összejártunk ismerős családoknál, ahol – bármilyen furcsa is – szóba sem került a taxi. Ilyenkor Purcell-muzsikát hallgattunk vagy a Brandenburgi versenyeket.

„Tyutyu” otthon volt a zene világában, az orgonamuzsika varázsában is, ahogy a taxistársadalomban is. A Főtaxinál éppúgy, mint később az

Est.Taxinál. Mindenhol szerették, mert ő a szakmához is értett, de beszélt a „taxisok nyelvén” is! Ezért szerette mindenki. Évek óta nem tartozott már „hivatalosan” a taxistársadalomhoz, de mivel ő közülünk származott, ott volt minden taxisnapon, minden pecaversenyen, focimeccsen ezt követően is. Tiszteletbeli taxis volt rövidre fogott élete végéig!

„Tyutyu”, te már odafönt pecázol, focizol. De az élet kegyetlen rendjéből adódóan, előbb-utóbb jövünk mi is. Ám addig is tisztelettel és szeretettel gondolunk, emlékezünk rád. És ha már nem tudtunk rajtad segíteni, csak egyetlen teendőd maradt: megírni, emlékezni arra, hogy nagy példakép voltál és maradsz még hosszú ideig. Tyutyu, Isten veled!

Juhász Péter

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

„Mi meg mesélni kezdtünk róla”

A nyolcvanas évek végén kezdtem el taxizni a „Ciprusban” – másodszóként. Viszonylag rövid idő alatt magával is ragadtam ennek a foglalkozásnak a hangulata. Tetszett, hogy naponta más és más, új és újabb helyzetekbe keveredtem, hogy rengeteg ismeretlen emberrel - kollégával és utassal - kerültem kapcsolatba. Itt a „ciprusban” találkoztam először a Gál Pistával.

A másodállás után következett a bérletes és lízings időszak, melynek vezetése akkor már rá hárult. Szépen gyarapodott is a létszám, de a kiadható autók száma bizony kevésnek bizonyult. Nőtt ugyanis a frissen vállalkozóvá lett taxisok száma is. Gál Pistával akkor lett szorosabb a munkakapcsolatunk, amikor a képviselőrendszer alapjait megteremtette. Az elsők között számomra engedélyezte, hogy behozzak egy ún. „paraszt-mercit”, az ifjabbak kedvéért: így hívták a 2107-es Ladát. A kezdeti időszakban – ahogy lenni szokott – volt ebből egy kisebb felzúdulás, de Ő már jól tudta, hogy hosszú

távú megoldást csak ez jelenthet. Csak ennek a rendszernek az üzemeltetése mentheti meg a Főtaxit a taxihánytól, ami napi gondot jelentett annak idején.

Folyamatos sorállás volt Pistáé irodája előtt, mert – nem csupán a népszerű rendszernek köszönhetően – százával köttetek új szerződések. Sokan szerették, mert a taxisoikat embernek tekintette. Mindenben segítette azokat, akik vele szemben korrektek voltak. Személye összefonódott a higgadt, nyugodt és emberi bánásmóddal a klasszikus főnök-beosztott viszonyban.

Pár évvel később, amikor képviselőesetek száma már közelített az 500 főhöz, behívott az irodába és egy hosszú beszélgetés után megkérdezte, tudnám-e vállalni ezeknek a vállalkozóknak az érdekvédelmét, képviseletét a társaságnál. Akkor még nem sejtettem, hogy ez a beszélgetés egy életre meghatározza a későbbi sorsomat.

Ezt követően felgyorsultak az események a cégnél. A folyamat számomra kicsit követhetetlené vált, miközben Pistáé is elhagyta a Főtaxit.

Majd eltelt sok-sok év. Később újra hallottam róla, sőt, egy közös munka kapcsán találkoztunk is. Ez egy orvoskongresszus volt, a City Taxi-Est.Taxi közös lebonyolításban.

Amióta néhány hete értesültem haláláról, a lelkiismeretem folyamatosan háborog. Nem hagy nyugodni, hogy miért nem emeltem fel a telefont az utóbbi tíz évben? Miért nem kérdeztem meg Pistától, hogy mi újság vele?! Megérdemelte volna. Legalább ezt....

Az előbbi gondolatokkal és Kosztolányi Dezső soraival búcsúzom Gál Pistától, a magam és azok nevében, akik hasonló szép emlékeket őriznek róla.

„Édes barátaim, olyan ez éppén, mint az az ember ottan a megaláztatásban.
Az élet egyszer csak őrája gondolt,



*mi meg mesélni kezdtünk róla: „Hol volt...”, majd rázuhant a mázsás, szörnyű memyibolt, s mi ezt meséljük róla sírva: „Nem volt...”
Úgy fekszik ő, ki küzdve tört a jobbra, mint önmagának dermedt-néma szobra.
Nem kelti föl se könny, se szó, se vegyszer.
Hol volt, hol nem volt a világon egyszer.”*

Metál Zoltán
CITY 870



Interneten érkezett

Nyomtáv

Az amerikai vonatok nyomtáva (a sínek közötti távolság) pontosan 143,5 cm (4 láb és 8,5 inch). De vajon mi az oka annak, hogy ez a távolság pont ekkora lett? Mi olyan vonzó ebben a számban?

A válasz meglehetősen egyszerű és könnyen kitalálható: az USA-beli nyomtáv pontosan megegyezik az Angliában használatos nyomtávval, mivel az első vonatokat angliai bevándorlók kezdték építeni az Újvilágban.

Na jó, de ettől a kérdés még kérdés marad. Most azt kell megválaszolni, hogy Angliában miért lett 143,5 cm a nyomtáv? Azért, mert az első vonatokat Angliában azon tervek és sablonok szerint készítették, amelyeket a hintók és kocsik gyártására is használtak. Így hát felmerül a kérdés, hogy a hintók és kocsik nyomtáva miért lett pont 143,5 cm?

A válasz megint nagyon logikus: ha más lett volna a nyomtáv, akkor ezek a járgányok nagyon hamar tönkrementek volna az angliai kőutakon, mivel azokban, pont ilyen távolságra volt két vajat, melyeket a

régebben ott járt kocsik vájta ki. Nem meglepő azonban, hogy az Angliában található kőutakat szinte egytől egyig az ókori Róma építette. A kőutakba vajt vajatokat pedig az első római kocsik és harci szekerek vájta. Már az ókori rómaiak is szabványok szerint építették az utakat és a harci szekereket, ezért aztán mind ugyanakkora lett, ami a vajatok távolságának egyformaságát is maga után vonta. A vajatok aztán évszázadokon keresztül kényszerítették az utókor járműtervezőit az ősi szabvány betartására.

A tanulság tehát, hogy ezek után, ha azt kérdezed, hogy ki a fene rittyentette ezt vagy azt a számot (pl. 143,5 cm), még az is lehet, hogy pont rátapintottál a valóságra: a római kocsik távolsága ugyanis pont azért lett akkora, amekkora, hogy két ló hátsója kényelmesen elférjen egymás mellett a kocsi előtt.

Megvan hát a válasz! Római lovak fara szülte ezt a különleges számot. Ha pedig már eléggé izgalomba jöttél attól, hogy birtokába jutottál a modern világ egyik nagy

titkának, még egy adalék: bizonyára láttad már azt a két vastag rakétát az amerikai űrrepülőök oldalán, felszállás közben. A nevük Solid Rocket Boosters (SRB). Ez a két rakéta hajtja fel az űrbe az űrhajót. A rakétákat a utahi „THIOKOL” gyárban gyártják, és tervezői sokkal, de sokkal vastagabbra szerették volna csinálni. A probléma csupán az volt, hogy a rakétákat vonaton kellett a kilövőállomásra szállítani. A vonat pályája néhány olyan szűk alagúton keresztül vezet, hogy a sínek épphogy elférnek benne. Ezért aztán a rakéta sem lehetett szélesebb, mint a nyomtáv.

Igy esett meg, hogy a világ egyik legfejlettebb technológiájával gyártott rakétájának a szélességét egy római ló hátsó fele határozta meg...

Havi aforizma

A televízió által lehetővé tett közvetlenség miatt a hangsúly már nem a megmondolt érvelésen, hanem a gördülékeny, lapos válaszokon és a kongóan üres kijelentéseken van. A politikust a közre tett benyomás érdekli, nem pedig a köz érdemi szolgálata.

Richard B. Morris

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Vasúti átjáró kezdete”. Vasúti átjáró: az út és a vasúti pálya – vasúti átjáró kezdete jelzőtáblával határolt – szintben kereszteződése.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Körforgalom”. A táblával megjelölt csomópontban nincs előzési tilalom.
- Helyes a „C” válasz.** A vízenfutási határsebesség annál kisebb, minél vastagabb a vízréteg, vagy kopottabb a gumiabroncs.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Megfordulni tilos”. Hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkeresztezéddéig tart.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „A szembejövő forgalom elsőbbsége”. A tábla felől érkezőnek az útszűkületben elsőbbséget kell adnia a szembejövő jármű részére.
- Helyes a „B” válasz.** A kiegészítő táblán a „Kivéve célforgalom” felirat azt jelzi, hogy a behajtási tilalom nem vonatkozik arra a járműre, amelynek úti célja a táblával megjelölt úton van.
- Helyes a „C” válasz.** A kötelező megállást jelző vonal azt a helyet jelzi, ahol az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla jelzése folytán a taxival meg kell állni.
- Helyes a „B” válasz.** A taxi első ülésén 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket

csak akkor szabad szállítani, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel, és a gyermeket biztonsági gyermekülésben helyezték el.

9. Helyes az „A” válasz. A Büntető Törvénykönyv rendelkezése szerint a közúton elkövetett bűncselekményekre megállapított rendelkezéseket alkalmazták akkor is, ha a közúti járművezetésre vonatkozó szabályok megszegése nem közúton okoz sérülést vagy halált.

10. Helyes az „A” válasz. Ha az úttest párhuzamos közlekedésre nem alkalmas akkor az azonos irányú villamosforgalom részére szolgáló sínekre ráhajthat, de az ellentétes irányú villamosforgalom részére szolgáló sínekre – a bekanyarodás és a megfordulás esetét kivéve – nem.

11. Helyes a „B” válasz. Emelve vontatásnál a vontatott járművet úgy kell rögzíteni, hogy a megemelt rész oldalirányba ki ne lenghessen.

12. Helyes a „C” válasz. Csak lakott területen kívül van ilyen kötelezettsége a vezetőnek.

13. Helyes a „B” válasz. A gyalogos az úttestre – még akkor is, ha ott zebra van – úgy léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.

14. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Várakozni tilos”. E tábla hatálya alatt megállni még szabad.

A ZSUGI BT
saját gépjárművel rendelkező
taxiokat felvesz főállásba!

Korrekt, bejelentett munka!
Csekély üzemeltetési díj!
Érdeklődni Popovics Krisztiánál lehet
a 06-70-370-9021-es telefonszámon!

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 futóműsérült 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, hétvégén és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentés vezetőjénél

