

XIII. évf. 1. sz.

2003.

Január

TARTALOM

Az adóbevallás	4.
Szószátyár utasok	9.
20 éves a City Taxi	11.
Szerződéskötések	12.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	16.
Ford Mondeók, kedvező áron	16.
Mennyit gurulgatunk üresen?	17.
Taxis regula Athénban	18.
BTI-hírek	18.
Balesetek elemzésére továbbra sem használik a térfigyelő kamerákat	21.
2002. december közepétől kapható az új, még cinkosabb Peugeot Partner	22.
Taxis demonstráció Berlinben	23.
Tudod vagy tippelsz?	27.
2002 – a taxiállomások éve	28.
Fix tarifa „Best Of” módra	31.
Nyílt levél Orbán Lajos, a 6x6 Kft. ügyvezető igazgatója részére	32.
Bárkivel megeshet?	33.
Tényleg elég csak 10 órát dolgozni	33.
Finnországban taxisofőrként?	34.
Mégis maradtak utaspanaszok?	34.
Lövöldözött, agyonlőtték	37.
Adószabályok 2003 – 2. rész	37.
Könyveléshez szükséges adatok – visszamenőleg is	38.
Kedvezményes értékesítés taxisoknak	40.
Év eleji köszönet a közlekedésszervezőknek	43.
10 éve történt	43.
A „cégtábla-rendelet”	44.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1191 Bp. XIX. ker., Attila u. 49–53.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E - m a i l :

taxisokvilaga@elender.hu

A részünkre így küldött üzenetek, levelek esetén kérjük jelezzék, ha hozzájárulnak a lapban való – esetleg kivonatos vagy rövidített – közzétételéhez.

EGY VIDÉKI TAXIS GONDOLATAI

(Munkahelyi valóság-show)

Helyszín: Kecskemét, új kórház, belső taxi-állomás

Zulu idő: 7.35

A gyerek az iskolában, kezdődhet a munka. A főbejárat mellett nézem a kecskeméti valóság-show-t, élőben.

Idő: 8.00

Érkezik a „golyótaxi”, mint újabb kukkoló, 4 kifli, sportszelet, egy banán... Talán nyert a lottón, vagy vidékre vár. Átül. Megbeszéljük a napi feladatokat, kitérőgylük a jelen nem lévő kollégákat, ahogy egy jó taxishoz illik. Néha beszólok neki, hogy „kapja be” a felező tablettát, mert nem értem, hogy mit hadar. Nézzük a show szereplőit és apró megjegyzéseket teszünk kinnkban.

Zulu idő: 9.20

Megérkezik az első cím, kiver a víz. Az ember izgatottá válik. Megjön a reggeli inger is, de a cím fontosabb.

Zulu idő: 9.30

Már vége is, olyan voltam, mint egy szűz kislány a profi nővel. Út a címre 3 perc, 1 perc várakozás a „nagy halra”, 4 perc az út, 2 perc a fizetés... Csokolom.

Zulu idő: 9.40

Belső taxiállomás: mint a készüléken, itt is több állomás közül választhatunk, és ahány plac, annyi műsor. Érdeklődve figyelem az újabb szereplőket, néha azonosulok velük és én is magamban beszélek, még szerencse, hogy a portom (URH) nem veszi. A szereplők változatosak, csak az idő nem nekünk kedvez: -8 fok, 30 fok jobb volna a látvány szempontjából...

Zulu idő: 10.30

Jöhetne már valaki, mert éhes vagyok. Szerda van, tesztanap a szegénykonyhán, sietni kell, mert 11-kor kezdik osztani a kaját, és már 11.30-kor nincs a gulyásban hús, lehet hogy nem is volt?

Zulu idő: 11.30

A francba már, biztosan nincs hús, kinnomban elkezdem olvasni az újságokat.

Zulu idő: 12.10

Elkeltem, óriási! Már két fuvar délig, hurrá megvan az ebéd ára.

Zulu idő: 12.25

Ebéd: már nincs hús.

Zulu idő: 12.50

Újra a placcon: rájövök újságolvasás közben, hogy itt szinte nem is írnak az újságban (Taxisok Világa) vidékről, a vidéki életéről a vidékiek. Bár a taxisok 40%-a Budapesten dolgozik, de vidéken is van élet, velünk is történnék érdekes dolgok. Időnk van, írni is tudunk, bár nem szépen, nem helyesen és nem túl okosakat, de a parlamentben sincs ez másképpen, összeszedem magam és megpróbálom valahogy eltölteni az időt, így sokak bánatára írok. Krónikába próbálom szedni egy vidéki taxis egy napját.

Zulu idő: 13.20

Megszólal a zsírzógép (mobil): egy

bennfentes leánynak elfogyott a drogériás cucca... Megoldjuk. Fő a biztonság!

Zulu idő: 13.50

Az újságosok egyik legjobb kuncsaftjai a taxisok, mindennap vesznek 1-2 újságot (heten-nyolcan!).

Zulu idő: 13.55

Újra résen.

Zulu idő: 15.10

Hopp-hopp, egy beszálló, kicsi pénz is pénz.

Zulu idő: 16.00

Cím a rádióból: szerződéses (buszjegyes) 1-2 hónap és megvan a lé...t, mert az a tét.

Zulu idő: 17.40

Elköszön 6-7 kolléga, ők általában 4.30-kor kezdenek.

Zulu idő: 17.55

Elkeltem. Mozizni mennek a fiatalok, egy ezredes. Ez jó, 4 km oda, 4 km üres vissza.

Zulu idő: 18.30

Híradó: fontos, hogy tudjam, miről olvasok holnap.

Zulu idő: 19.30

Másik híradó. Éhes is vagyok, elő a csomagtartóból a pogácsa, így már OK!

Zulu idő: 20.20

Megint egy rádiós cím: 15 perc várakozás, vagy valaki ellopta, vagy valaki szórakozik.

Zulu idő: 20.40

Egy kárpótlás cím: Na, ennél még az is jobb lett volna, ha a placcon maradok. Szegény ketteske félt átmenni 10 lépcsőházat. Pedig elhíhetitek, hogy még neki kellett volna fizetni, hogy bántásak.

Zulu idő: 21.30

Jöhetne már valaki, mert már az ülést is kiültem, meg a másik filmet már jobb lenne ágyból nézni.

Zulu idő: 22.30

Cím megint: az óriási! Világos, hogy a város másik oldala felé kell indulni, nehogy közelebb kerüljek az ágyamhoz.

Zulu idő: 22.50

Hazaértem. A mérleg: 9 fuvar, 5300 bruttó, 14,5 óra munka = 365,50 Ft. bruttó/óra.

Rosszul alszom, fáj a derekam, a számláimra gondolok, és megint láttam a konkurenciánál egy új szereplőt a mi kis helyi valóság show-nkban.

Álmodjatok szépeket, írjatok bátran, ennél már rosszabb ügysem lehet. Jó éjszaka!

Jó egészséget és boldog új évet kíván nektek:

Lossó Géza

Kecskemét, Hírös Taxi

Köszönjük az írást, és ezúton mi is biztatjuk a kollégákat, hogy küldjenek beszámolókat, véleményeket mindennapjaikról.
A szerk.

Az adóbevallás

Február az adóbevallás hónapja az egyéni vállalkozóknál. Ezt a kötelezettséget alighanem mindenki inkább másra hagyja, elkerülni azonban nem lehet. És ha már meg kell csinálni, hát csináljuk jól. Ehhez kívánok néhány tanácsot adni az alábbiakban.

A kitöltés logikájában alapvető változások nincsenek, a bevallás egy fő lapból és ennek mellékleteiből áll. Az első oldal adattartalma annyiban változik, hogy az állandó lakcímet már nem kell feltüntetni (egy postacímet azonban igen), és az aláírási hely átkerült az utolsó oldalról az első oldalra. Továbbra is az első oldalon kell jelezni a visszatérítési igényt és a benyújtott mellékletek számát. A 0253-as fő lapja mellett a kiegészítő lapokat csak akkor kell kitölteni és beküldeni, ha az adó megállapításához szükséges és azon adat szerepel. Figyelem! Néhány esetben a nulla is lehet adat! Például akkor, ha egy egyéni vállalkozó rendelkezett ugyan vállalkozói igazolvánnyal, bevétele azonban az adóévben nem volt, a 12-es mellékletet ki kell töltenie, értelemszerűen nullát írva a bevételhez.

A 01-es lapok a különböző nyilatkozatok megtételére szolgálnak. Itt kell jelezniük az esetleges magánnyugdíj-pénztári tagságot, az önkéntes nyugdíjpénztári tagságot, az adományok és lakástörlesztési adókedvezmények igénybevételéhez szükséges adatokat. Szintén itt kell nyilatkozni az átalányadózás választásáról, vagy annak megszüntetéséről. (Értelemszerűen, akinél nincs változás, tehát eddig is átalányadós volt és az is kíván maradni, annak ezt nem kell jelölni.) Szintén ezen a lapon, a 0253-01-C oldalon kell nyilatkozni arról, hogy a vállalkozónak nincsen a 0207-es lapon bevallási kötelezettsége. Ezt a rovatot mindenkinek ki kell töltenie! (Persze, csak ha valóban nincs 07-es bevallási kötelezettsége, pl. alkalmazottak stb.)

A 02-es lapon kell részletezni

az elkülönülten adózó jövedelmeket. Ezt a lapot kell kitöltenie minden átalányadózó vállalkozónak, valamint azoknak, akik ugyan tételes adózók, de a vállalkozói kivétjük mellett osztalékuk is keletkezett. Szintén itt kell jelölni az ingatlanértékesítésből, tőzsdei ügyletekből származó jövedelmeket.

A 03-as lap a külföldön keletkezett, vagy ott is adóköteles jövedelmek dokumentálására szolgál, itt nem foglalkozunk vele. (Lehet, hogy nem is lesz benne a csomagodban.)

A 04-es lapot mindenkinek ki kell töltenie, aki családi kedvezményt kíván érvényesíteni. Szintén itt kell jelölni a családi kedvezmény megosztásának igényét.

A 05-ös lap az adóhitellel foglalkozik, ennek igénybevétele szakmánkban nem jellemző.

A 06-os és 07-es lapok eddig nem szerepeltek az adóbevallás csomagban. Ezeket azoknak az adózóknak kell kitölteniük, akinek árfolyamnyereség vagy egyéb tőzsdei ügyletből bevételek keletkezett 2002-ben. (Talán mondanom sem kell: ez sem jellemző a taxisok tömegére...)

Következik a már jól ismert 08-as lap, amelyen minden egyéni főállású vállalkozónak az egészségbiztosítási járulékát (a havi 4500 Ft-ot) kell bevallania.

A 09-es lap tartalmazza az esetleges túlfizetések nyomán keletkező visszaigénylési és átvezetési kérelmek számszerű részét. Csak azoknak kell kitöltenie, akinek túlfizetése volt. Fontos azt is tudni, hogy ez a lap kizárólag a most bevallott adóév keretein belül használható, tehát hiába tudja valaki, hogy egyébként már régebről túlfizetése van, azt ezen a lapon nem jelölheti és nem igényelheti. Az átvezetési, ill. visszaigénylési kérelem feltétele, hogy az adózónak ne legyen köztartozása. Ezt a bevallás fő lapja első oldalának megfelelő rovatában jelölni kell. Amennyiben viszont köztartozás is van, de ez nem éri el a visszaigénylendő vagy átvezetendő

összeget, úgy a 10-es lapot is ki kell tölteni.

A 11-es lapot csak a mezőgazdasági őstermelőnek, kis-termelőnek kell kitöltenie.

A 12-16 ig számozott lapok az egyéni vállalkozók bevallási adatainak részletezésére szolgálnak. A 12-es lapot minden egyéni vállalkozónak ki kell töltenie, függetlenül attól, hogy főállású vagy másodos, esetleg nyugdíjas, illetve az sem számít hogy adózási kötelezettségét tételesen vagy átalányadó formájában teljesíti.

A 13-as lapot kell kitöltenie és beküldenie annak, aki kisvállalkozói kedvezményt vett igénybe (szakmánkra nem jellemző).

14-es lap: Közcélú adományok, alapítványok részére fizetett összegek, valamint az önkéntes kölcsönös biztosító-pénztárba fizetett összegek nyilvántartására.

15-ös lap: a pénztartalék változásainak nyilvántartására szolgáló nyomtatvány (taxisoknál szintén kevésbé jellemző)

A 16-os kiegészítő lap az egyéni vállalkozó saját járulékbavallási adatait tartalmazza.

Az adóbevallás-csomagot az adózók kérés nélkül, postai úton megkapják, mégpedig mindenki az adóhivatal által nyilvántartott vállalkozási forma szerinti mellékletekkel. Abban az esetben, ha bármilyen oknál fogva a bevallási csomag nem vagy hiányosan érkezik meg, a telephely szerint illetékes adóhivatali kirendeltségen díjmentesen lehet kérni a nyomtatványok pótlását. Ilyenkor feltétlenül jelezni kell, hogy egyéni vállalkozóról van szó, mert ellenkező esetben hiányos lesz a csomag.

Az adóbevallás és annak kitöltési útmutatója rendkívül részletesen, és nagyrészt logikusan vezet végig a kitöltés folyamatán. Az alábbiakban néhány gyakran felmerülő kérdésre hívjuk fel a figyelmet. Aki mindennek ellenére úgy érzi, hogy nem tud egyedül megbirkózni a feladattal, annak készséggel segítünk a BTI-ben.

Az adóbevallás fő lapja - személyi adatok

Az adószám és adókártyaszám (adóazonosító jel), valamint a név és cím kitöltése mellett felszerű a megfelelő rovatban telefonszámunk feltüntetése is (akár a mobil is lehet). Ennek előnye, hogy lehetnek olyan minimális hibák vagy hiányosságok a bevallásban, amit az adóhivatal egy egyszerű telefonos egyeztetéssel korrigálni tud, illetve a személyes megjelenést is meg lehet beszélni. (Az adóhivatal ma már nem feltétlenül az a közrettegesnek örvendő szerv, ami régen volt, személyes tapasztalatom alapján megértő és emberi hangon is tud szólni, ha nem vélelmez szándékosságot tévedéseinkben.) A személyi adatok között az útleveleszám és állampolgárság rovatokat csak a nem magyar állampolgároknak kell kitölteniük. Gyakran előforduló hiba, hogy a mellékletek jelölésénél a megfelelő kockába „X”-et teszünk, holott az, a részletező lapok számát kérdezi. Az esetek 99%-ában ez egy 1-es. A pénzügyi számot vagy átutalási címet csak abban az esetben kell kitölteni, ha tényleges adóvisszaigénylésünk van. Ebben az esetben ne felejtjük ugyanezen oldalon a visszaigénylés tényét és a köztartozás-mentességet a megfelelő helyre írt X-szel jelölni. Fontos változás, hogy az adóbevallás aláírásának helye is átkerült erre az oldalra, erre figyeljünk, mert aláírás hiányában a bevallást érvénytelennek fogják tekinteni.

A jövedelmek

Az oldalon az eddigiekhez képest lényeges változás nem található. A főfoglalkozású munkaviszonyból származó jövedelmeket az 1-es, az egyéni vállalkozásból származó kivétet a 9-es sorba kell írni. Fontos, hogy amennyiben átalányadóból származó jövedelemről van szó, akkor azt nem itt, hanem a 0253-12-B jelű nyomtatvány 404. sorában kell feltüntetni, és az adóvozzatot a 61. sorba átvezetni.

A táppénz bruttó összegét a

4. sorban kell feltüntetni, ez egyéb bérjövedelemnek tekintendő, így adójóváírás is érvényesíthető utána.

A borralaló összegét (van még valakinek ilyen?) nem kell külön feltüntetni, az a bevétel része. Érdekes itt idézni a 2001-es adóbevallási útmutatót, ami ezt írta: „...Ha a borralalót Ön az önálló tevékenységével összefüggésben kapta, akkor az a tevékenységének bevétel lesz, azt külön itt nem kell bevallania.”

A jövedelmeket az oldal alján összesíteni kell, ügyelve arra is, hogy a bérnek minősülő összegek külön is kerüljenek jelölésre a rovat beosztásának megfelelően.

Az adó és kedvezményei

Egyet lapozva elérkeztünk adónk kiszámításának első lépéséhez. A kitöltési útmutatóban lévő adóábra segítségével ez könnyen megtehető. Az eredmény láttán ne ijedjünk meg, nem ezt kell befizetni. Következzen ugyanis a kedvezmények. Természetesen nem megyünk végig az egészen, csak a gyakrabban előfordulókat részletezzük. A 35. sorban kell feltüntetnünk az adójóváírás összegét. Ez csak bérből vagy bérjellegű jövedelemből lehetséges, így nem is okozhat gondot. A munkáltatótól kapott igazolás ugyanis minden bizonnyal konkrétan tartalmazza ennek összegét. Ha táppénzen voltunk, akkor a számitást nekünk kell elvégeznünk. A 36. sorba

kerül a nyugdíjjáradék-kedvezmény, ez a nyugdíjbiztosításra fizetett 8%-os rész 25%-a. Fontos, hogy a kedvezmény csak a ténylegesen befizetett összeg után vehető igénybe. A kedvezmények összesítése és levonása után kapott összeget írjuk a 40. sorba. Ez még mindig nem a befizetendő összeg!

További kedvezmények vehetők ugyanis figyelembe. Ilyenek többek között az önkéntes kölcsönös biztosítópénztárba befizetett összegek bizonyos százalécai, a magánnyugdíj-pénztárba a kötelezőnél magasabb összeget fizetők kedvezményei, a lakáscélú hiteltörlesztésre és a felsőoktatási tandíjra fizetett összegek egy része. Szintén ezekben a rovatokban kell feltüntetni az életbiztosítások adókedvezményét, a közhasznú szervezeteknek, alapítványoknak, egyházaknak fizetett adomány után járó kedvezményt, valamint a családi kedvezmény összegét. Az 57. sorban összesítve ezen kedvezményeket, az 58. sorba irandó a mindezek után megmaradó adó. Ugyan teljesen egyértelmű és logikus, mégis leírom: ez természetesen nem lehet negatív összeg! Az összes kiszámított adóból levont összes kedvezmény után legfeljebb nulla maradhat!

A következő rovatba kell írni az elkülönülten adózó jövedelmekre jutó adót. Ezt természetesen csak akkor tudjuk, ha már kitöltöttük a 2. és a 12. sz. mellékletet. Az 58. és a 61. sorba írt összegeket összeadva

kapjuk meg az éves jövedelem adóját, amelyet a 71. sorba kell írunk. Ezt követően jöhetnek adónövelő tételek, ez általánosságban és tömegével nem jellemző tételeket takar. A 2001. évi adó összege a 81. sorban jelenik meg. Ebből még le kell vonni a kifizetők által levont és a saját magunk által befizetett adóelőlegeket – értelemszerűen a megfelelő sorokba beírva – és a maradék, a ténylegesen befizetendő összeg a 88. sorban jelenik meg. Kivéve persze, ha a kifizetett előlegek összege meghaladja a számított adót, ebben az esetben ugyanis visszaigénylésünk van, melynek összege a 89. sorban kell, hogy szerepeljen.

A tájékoztató adatok között szereplő munkavállalói érdekképviseleti tagdíj rovatba a vállalkozóknak akkor sem kell írni összeget, ha tagdíjfizető tagjai valamely szakmai érdekképviseletnek. Ezt a kiadást ugyanis a vállalkozói költségek között a könyvelésben kell érvényesíteni. (Ebbe a rovatba a szakszervezeti tag alkalmazottak írhatnak összeget). A 104-es és 105-ös rovat új, ide a bérjövedelemmel is rendelkezők a bérek időarányos megosztását kell, hogy feltüntessék, melynek oka, hogy az adójóváírás szabályai év közben - jelesül szeptember 1-jén - változtak. Ettől az időponttól adómentes a minimálbér. (Ez azonban csak bérjellegű juttatásokra vonatkozik! Az egyéni vállalkozói kivét nem tartozik ebbe a körbe!)

Nyilatkozatok

A már megszokott nyilatkozati nyomtatványok nem tartalmaznak túl sok változást. Az adókedvezmények igénybevétele, vagy önkéntes, ill. magánnyugdíj-pénztár tagság esetén a megfelelő rovatokat ki kell tölteni. Kikerült belőle viszont hosszú évek után a televízióra vonatkozó kérdés, mert az üzemeltetési díjat ma már az állam fedezi.

Egyéni vállalkozói adatok

Az egyéni vállalkozásból származó bevételek és jövedelmek nyilvántartására több melléklet is ki kell töltenünk. Célszerű először a 0253-12 jelű lapot elővenni.

Átalányadósok kezdek rögtön a B oldal alján. A 403 sorba irandó az éves összes bevétel a pénztárkönyv, vagy bevételi nyilvántartás megfelelő rovata alapján. A következő sorban a jövedelem - ami főállásúknál a bevétel 20, nyugdíjasoknál 25%-a - kerül feltüntetésre, majd ennek adóvonzata a kitöltési útmutatóban található erre vonatkozó táblázat alapján. (200 ezer forint jövedelemig 12,5%, 200 ezertől 600 ezerig 25% stb) Az itt megjelenő összeget kell aztán átírni a 0253-02-es nyomtatvány megfelelő sorába. Az átalányadózókkal ezzel be is fejezték ezen nyomtatvány kitöltését (figyelemmel természetesen a fejléc soraira).

A tételes adózók dolga kissé bonyolultabb. Az A oldal első sorában kell feltüntetnünk az éves árbevétel összegét. Ha nincsen a következő sorokban felsorolt bevételnövelő, ill. -csökkentő tétel (valószínűleg nincs), akkor ugyanezen összeg megismétlődik a 354. és a 361. sorban. Következnek a költségek, több részre bontva. A vállalkozói kivét összege nyilván legalább a minimálbér lesz (főállású vállalkozónál), hisz ez után úgyis meg kell fizetni a járulékokat. Értéksökkenési leírást a tárgyi eszköz nyilvántartó alapján kell beírni, feltéve, ha érvényesítjük, majd következik az anyagköltség. Ebben a sorban a taxis vállalkozás esetén jellemzően a számított üzemanyagköltség kerül. Minden egyéb, nem részletezett költség a 368. sorba irandó, majd a 369. sorban összesítjük költségeinket. Jövedelem akkor kelet-

Utolsó alkalom!

A vállalkozói igazolványok cseréje

Ismét egy utált adminisztratív teendő. Ismét sorban állás, idegeskedés, munkából kiesés. Persze egy dologra nem hivatkozhatunk: arra, hogy nem szóltak időben. A vállalkozói igazolványok cseréjéről van szó, amelynek határideje eredetileg a **mult év júniusának vége lett volna**. A nagyarányú érdektelenség, valamint az okmányirodák leterheltsége miatt azonban ezt a határidőt meghosszabbították 2003. február 15-ig.

Nézzük részletesen: ki kell cserélni a vállalkozói igazolványt, iparendélyt mindazoknak, akik azt 2000. november 1. előtt szerezték. Vonatkozik tehát a „címeres” iparendélyre, a rendszerváltás után kiadott „gyászkeretes” vállalkozói igazolványra és a kötelező kamarai tagság időszakában kiadott

kamarai vállalkozói igazolványokra egyaránt. A vállalkozói igazolvány cseréje díjmentes azoknak, akik nem jelentenek be semmiféle változást vállalkozásukkal kapcsolatban. Azok az egyéni vállalkozók, akik az igazolvány-cseréjüket egyidejűleg változást is be kívánnak jelenteni (telephely, székhely, vállalkozási kör bővítése, szűkítése stb.), 2000 Ft illetéket kell fizetniük.

Nyomatékosan felhívjuk a figyelmet, hogy további határidő-módosítás nem várható! **Aki február 15-ig nem tesz eleget a kötelezettségének, annak vállalkozása megszűntnek tekintendő!** Újbóli kiváltása már csak az új vállalkozókra vonatkozó előírások alapján történhet, ennek minden adminisztratív és anyagi következményével együtt.

kezik, ha ez az összeg kisebb, mint a bevétel összege. Ezt a 370. sorba kell bejegyezni. Ha viszont kiadásaink összege meghaladja a bevételeket, akkor veszteség keletkezik, ennek feltüntetési helye a 371. sor. Érdemes megjegyezni, hogy mint a fentiekből is látszik, veszteség úgy is keletkezhet, hogy a vállalkozói kivétünk eléri, vagy akár meghaladja a minimálbér összegét. Sokan félnek ugyanis veszteségessé tenni vállalkozásukat, inkább nem érvényesítenek jogos költségeket, mondván: „mit fog szólni” az adóhivatal. Nos, nem fog szólni semmit, a minimálbér vállalkozói kivétként történő bevallásával és az arra vonatkozó adó befizetésével „megvan” a legkisebb elvárt jövedelem, így nyugodtan érvényesíthetjük elszámolható költségeinket. További jelentősége ennek, hogy a veszteség bizonyos kerektek közt átvihető a következő évre, évekre. A mai veszteség elszámolásával tehát egy jövőbeni, esetleg kedvezőbb év adóterhelését csökkenthetjük.

Akár nyereség, akár veszteség keletkezik, ennek összegét (veszteség esetén 0-t) kell beírni a 374. sorba. Ha veszteség van, ennek konkrét összegének és az esetlegesen előző évekről áthozott veszteség összegének eredményét kell a veszteségelhárításra szolgáló 398-402 sorok megfelelő helyére beírni. Nyereség esetén a 375. sorba írandó a vállalkozói nyereségadó összege, amely a nyereség 18%-a. Ezután érvényesíthetjük a vállalkozói adókedvezményeket, ha van ilyen (nem nagyon lesz...), majd ezek, és a vállalkozói adó levonása után megkapjuk az adózás utáni vállalkozói jövedelem című összeget. Ha ez még mindig nem nulla, akkor tovább bonyolódik a helyzet. Következnek az adózás utáni vállalkozói jövedelmet növelő, ill. csökkentő tételek. Ha még most is maradt valami, azt úgy hívják, hogy osztalékalap. Ez a kedvencem. Ennél már csak akkor lehetne bonyolultabb, ha fejjel lefelé jobbról balra fordítva és kínaiul lenne írva. Az osztalékalap ugyanis kétféleképpen adózik. Egyik része húsz százalékkal, a másik harmincötöt. De az, hogy melyik rész hogyan, annak megfogalmazása már olyan zseniális, hogy

muszáj idéznem. Tehát: „A vállalkozói osztalékalap azon része után kell 20% adót fizetnie, amely nem haladja meg a vállalkozói kivétnek a 2003. január 1-én érvényes jegybanki alapkamat kétszeresével számított hányadát” Nem érted? Olvasd el még egyszer! Most sem érted? Ne aggódj, nem vagy egyedül. Komoly, szakképzett könyvelők többnapos konferenciákat, szimpóziumokat rendeztek, és ezeken hajnalig tartó, nemegyszer tettelegességig fajuló viták során próbálták megérteni, és egymással megértetni ennek az egy mondatnak a jelentését és értelmét. Csak részsikerek születtek...

Nézzük a számok nyelvén, hátha úgy egyszerűbb: feltételeztük, hogy a vállalkozói kivét a minimálbér összegével egyezik meg, tehát 2002. évre 600.000 Ft. A jegybanki alapkamat január 1-i mértéke 8,5%. Akkor tehát szorozzuk össze a... mit is? A 600.000 Ft-ot a 8,5% kétszeresével. Tehát: $600.000 \times 8,5\% \times 2 = 102.000$. Ezt az összeget, tehát 102.000 Ft-ot lehet 20%-os osztalékadóval leadózni. Ha még ezek után is maradt osztalékalap, az nyilván 35%-kal adózik. Egyszerű, nem?

Összevonva az ezen a nyomtatványon lévő adókat, tehát a vállalkozói személyi jövedelemadó és a kétféle osztalékadó összegét immár büszkén beírhatjuk a 397-es sorba, és aztán gyorsan el is felejtethetjük az egészet, illetve mégsem: előbb vezessük át ezt az összeget a 0253-02 nyomtatvány megfelelő rovatába.

És ha már elővettük a 02-es nyomtatványt, folytassuk is ezzel. Ennek neve nem más, mint:

Elkülönülten adózó jövedelmek és ezek adója

Az eddigiekhez képest egyszerű dolgunk lesz, mert itt már elvégzett számítások eredményeit kell csak beírunk. Átálányadó esetén rögtön az első sorba beírjuk a 12-es lapon már kiszámított jövedelmet és annak adóját, majd ezt az adóösszeget az összesítés sorban (170. sor) megismételjük, és ezzel kész is van. Tételes adózási forma esetén a vállalkozói személyi jövedelemadó és az osztalékadó együttes összegét (a 12. lap 397. sorából) a 152. sorba írjuk be.

Itt fel kell tüntetni a vállalkozói osztalék alapot is, amit a 12. lap 393. sorából tudunk áthozni. Az adóösszeget az utolsó sorban megismételve ezzel a nyomtatvánnyal kész is vagyunk (természetesen feltételezve, hogy más elkülönülten adózó jövedelem - pl. ingatlan-értékesítésből, tőzsdei ügyletekből stb. - nem keletkezett).

Az elkülönülten adózó jövedelmek adójának végösszegét - a 170. sor adatát - kell átvezetni a bevallás fő lapjának, a 0253-asnak a 61. sorába. Egyúttal az is észrevehető - a nyomtatvány kitöltési logikájából következően - hogy az elkülönülten adózó jövedelmek adójából semmiféle adókedvezmény nem vehető igénybe (életbiztosítási, családi kedvezmény stb.). A fő lap kitöltése ettől kezdve megegyezik a fentebb már leírtakkal.

TB-járulékok

Az egyéni vállalkozó járulékbevallására szolgáló melléklet (a 16-os), és az egészségbiztosítási hozzájárulás nyilvántartására szolgáló 08-as nyomtatvány kitöltésében nem történt nagyobb változás. Az eddigiekhez hasonlóan az egészségügyi és nyugdíjjárulékok kiszámításánál az első negyedévre vonatkozó összegek el fognak térni az év többi részére vonatkozó összegektől. Mi ennek az oka? A vonatkozó törvény szerint a minimálisan fizetendő járulék alapja a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér. A 2002-es januári tárgyhónapot pedig a 2001. év december hónapja előzte meg, amikor is még 40.000 Ft volt a minimálbér. Januártól pedig, mint ismeretes, 50.000 Ft. Az első negyedév számítása során tehát minimális járulékalapnak egyszer negyvenezer, és kétszer ötvenezer forintot, összesen 140.000 Ft-ot kell tekintenünk. Az év többi részében már egyszerűbb a dolog, a havi minimálbér háromszorosát, tehát 150.000 Ft-ot kell járulékalapként figyelembe venni. Feltétlenül említésre érdemesnek tartom, hogy ezek természetesen a legkisebb járulékalapok a főfoglalkozású vállalkozóknál, tehát akinek éves szinten e fölé esett a tényleges jövedelme, annak azzal az összeggel kell számolnia. A TB-járulékokat már

évek óta több részre bontva kell feltüntetni (csak tudnám, minek: úgymint az egész megy a „nagykalapba”), ráadásul nem csak egészségügyi és nyugdíjjárulékra, hanem még ezeken belül is kétféle. A nyugdíjbiztosítási alapra fizetendő legkisebb összeget 18 és 8 százalékra, az egészségbiztosítási járulékot pedig 11 és 3 százalékra kell bontani. Árnyalja a képet az, ha valaki magánnyugdíj-pénztári tag, mert ebben az esetben a nyugdíjjárulékát 18 és 2 százalékkal kell számítani (a fennmaradó 6 százalék megy a magánnyugdíjra, de ennek összege az adóbevallásnak nem része). A magánnyugdíj-pénztári tagság tényét azonban a nyilatkozatokat tartalmazó mellékleten jelölni kell! Ha számokkal nézzük a fentieket, akkor a következő értékeket kapjuk. 18%-os nyugdíjjárulék az első negyedévre 25.200 Ft, a többi negyedévre pedig 27.000 Ft/negyedévre. A 8%-os rész az első negyedévre 11.200 Ft, a többire negyedévenként 12.000 Ft. Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a 2%-os járulék ugyanezen alapon 2.800.-, ill. 3.000 Ft. Ha az egészségbiztosítás összegeit nézzük, annak 11%-os része 15.400 Ft az első negyedévre, és egyenként 16.500 Ft a többire. A 3%-os rész: első negyedév 4.200 Ft, többi: 4.500 Ft/negyedév.

Fenti számok arra az esetre vonatkoznak, ha az illető főfoglalkozású vállalkozó, jövedelemkivétje, vagy az átalányadó szabályainak megfelelően számított jövedelme éves szinten a minimálbért nem haladta meg, és nem volt betegség vagy egyéb ok miatt járulékfizetési kötelezettség aló mentes egyetlen napot sem.

A munkaviszony melletti vállalkozóknak a 3% egészségbiztosítási járulékot nem kell fizetniük; a többi tekintetében a százaléktételek megegyeznek, azzal a kiegészítéssel, hogy itt nincs minimálisan fizetendő összeg. Csak a tényleges vállalkozói kivét után kell bevallani és megfizetni a megfelelő százalékok szerinti összeget.

Nyugdíj melletti vállalkozók szintén csak a ténylegesen érvényesített vállalkozói kivét, illetve átalányadósok a számított jövedelem után 5%-os egészségügyi járulékot kell fizetniük. *Folytatás a 9. oldalon*

Folytatás a 6. oldalról

ségbiztosítási járulékot kötelesek fizetni, amit szintén negyedéves bontásban e nyomtatvány megfelelő rovatában kell feltüntetni.

Mindegyik adózási formára ill. vállalkozói jogállásra vonatkozik, hogy ezen a nyomtatványon a jövedelem alapján számított járulékokat kell bevallani, függetlenül attól, hogy azok befizetésre kerültek-e, vagy sem.

A 8. sz. melléklet szolgál a főfoglalkozású egyéni vállalkozó egészségbiztosítási hozzájárulásának bevallásához. Kitöltése különös kommentárt nem igényel, amire érdemes talán figyelni az az, hogy ezek a bizonyos 4.500 Ft-ok a tételes egészségbiztosítási hozzájárulás rovatba kerüljenek (és ne a százalékosba), valamint, hogy az összesen sorban is meg kell ismételni azokat. Az adatokat a

sor végén lévő rovatban összeíteni kell. Ezen a nyomtatványon nem csak a bevallott, hanem a ténylegesen befizetett összegeket is jelölni kell (az idén januárban fizetett utolsó negyedévit is), és ha különbség mutatkozik akár pozitív, akár negatív irányban, azt a megfelelő rovatban fel kell tüntetni.

Járulékfizetésre nem kötelezett időszakban, tehát például táppénz esetén semmiféle járulékot és hozzájárulást fizetni nem kell. A számítás menete ebben az esetben a következő: minden hónapot, a tényleges hosszától eltekintve, 30 naposnak kell venni, egy negyedév tehát kilencven nap. A táppénzben töltött napokat levonva 90-ből, megkapjuk a járulékfizetésre kötelező napok számát. Mindegyik tételnél, tehát a nyugdíj- és egészségbiztosítási járulékok és az eü. hozzájárulás-

nál is a negyedévenként fizetendő összeget el kell osztani kilencvennel, és az eredményt megszorozni a fentebb számított járulékfizetésre kötelezett napok számával, így megkapjuk azt az összeget, amit az adott negyedévre fizetni kell. Ilyen esetben a bevallás megfelelő rovatában is ezt a számot kell feltüntetni.

Végezetül néhány általános tanács: az adóbevallás beküldésével soha ne késsünk el, mert sokba kerülhet. Akkor is küldjük be időben, ha a kiszámított adót éppen akkor nem tudjuk befizetni. Az adóbefizetési késedelem ugyanis csak késedelmi pótlékkal jár (ennek napi összege jelenleg 0,04%), míg a bevallás beadásának elmulasztása akár 100.000 Ft mulasztási bírságot is vonhat maga után. Ne felejtjük az adóbevallás fő lapját és minden beküldendő

részelevező lapot is aláírni. E nélkül érvénytelennek tekintetik bevallásunkat. A fejlécek szabályszerű kitöltését a mellékleteken se felejtjük el. A bevallás mindig két példányban készüljön, amelyek teljesen megegyeznek. Beküldeni vagy beadni egy példányt kell, a másik példányt az elévülési időig, 5 évig meg kell őrizni. Személyes beadás esetén az adóhivatal ügyintézője a másolati példányon igazolja az átvételt, postai beküldés esetén őrizzük meg a feladóvevényt.

Az adó bevallása nem kívánt, kényes és nem egyszerű, de minden évben kötelező teendő. Remélem, sikerült némi segítséget adni e nehéz tevékenység elvégzéséhez. Ha valaki mégsem boldogulna bevallása kitöltésével, annak készséggel segítünk a BTI-ben.

-oli-

Tippadók a volán mögött

Szószátyár utasok

Kétféle utas van: az egyiknek az élethez sincs általában kedve, nemhogy beszélgetni, így a sofőr és kuncsaftja között csak a legminimálisabb párbeszéd alakul ki a fuvar alatt. A másíknak viszont be nem áll a szája. A családját visszavezeti I. Istvánig, és az egész família szokásait, vagyoni helyzetét, szerelmi csalódásait kénytelen végighallgatni a taxis. Úgy tűnik, az elmúlt hónapokban néhányan ellenőrizték is utasaik állításait, s ha már a lakásukon jártak, nem távoztak üres kézzel.

A pszichológusnál, a fodrásznál az emberek szája be sem áll. Mindegyik esetben a szolgáltatást nyújtó mindent megtesz, hogy fizető vendége a legelégedettebben távozzon tőle. Igaz ez a férfiakra is, ám a nők talán egy kicsit féltelenebbül mesélik történeteiket. A többség alapvetően bizalmatlan természetű, így a fentebb soroltakon kívül csak egy típusú emberben bíznak meg feltétlenül, az idegenben, akit soha nem is láttak, és feltételezik, hogy az életben többet nem is találkoznak vele. Ki lehet próbálni. Ha az ember némi empátiát mutat a kuncsaft iránt, néhány percen belül már dől is a siker- vagy a panaszáradat, s mivel valóban kicsi az esélye annak, hogy még egyszer ugyanazon autóba üljön be az alkalmi utas, bizony mond mindent.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság nyomozóinak az utóbbi időben éppen ezek a szószátyár utasok, illetve – mint később kiderült – fuvarozóik okoztak hosszú időn keresztül kellemetlenséget. Lakásbetörések tucatjainál ugyanis nem találtak összefüggést sokáig a detektívek, mígnem végül összeállt a kép. A sértettek egytől egyig mind taxival utaztak azelőtt, mielőtt a hivatalos vendég járt volna náluk. Ettől kezdve nem maradt más hátra, minthogy ki kellett szűrni, hogy mely társaság, mely autói jártak a helyszíneken. Ez aztán a sziszifuszi meló, mert ha sikerült az autót és vezetőjét azonosítani, az önmagában még kevés a gyanúsításhoz, úgyhogy figyelni is kellett ezen gépkocsik mozgását és az azt követő eseményeket. Több hónapig nyomozók tucatjai dolgoztak éjjel-nappal, mire sikerült az ügyet úgymond vádemelésre alkalmassá tenni.

A nyomozati iratok szerint lebuktak olyan taxisofőrök, akiknek utasaik a célzott kérdéseikre elmondták, mi mindennel rendelkeznek az éppen üresen hagyott házukban. Miután a tulajdonos a fuvart követően órákig nem tért haza, a megszerzett információval csak élni kellett. Egy betörőcsapat pedig erre szakosodott. A sofőr leadta a fület, hogy hová érdemes „ellátogatni”, mert biztos, hogy nincs otthon senki, majd amikor kirámolták a lakást, a tippadó is részese lett a zsákmányból.

A másik csoportba tartoztak néhányan azok közül, akik nem csak az információt szerezték meg, hanem maguk is részt vettek az akcióban, taxijukkal együtt. Azt azért tudni kell a valós helyzethez, hogy a kerületi járőrök a területeken dolgozó taxisokat egyrészt ismerik, másrészt ha nem adnak rá külön okot, nem velük szoktak szórakozni. Úgyhogy egy adott körzetben a taxisnak ez előnyt és biztonságot jelent. Zuglóban is ez történt. A taxis fuvarozta a címekre a betörőket, majd amikor dolguk végeztével távoztak, ő is szállította és adta el a később orgazdáknak az árut. A tippadó szállító végül úgy bukott le, hogy az egyik betörésnél a szomszédok riasztották a rendőröket, akik a taxit fel is tartóztatták, ám a végrehajtók, hátrahagyva a lopott cuccot elmenekültek. A sofőr pedig ártatlanul állította: neki fogalma sincs arról, hogy kik ültek az autójába, arról meg pláne, hogy amit a csomagtartóba, a táskáikba vittek, honnan származik. Ezt, ha elég ártatlan képpel adja elő valaki az országban, még el is lehet hinni, mert a sofőr valóban nem a BM Adattfeldolgozó Hivatal, és nem igazoltatással kezdi meg a fuvarjait. Gyanússá akkor vált szende sofőrünk, amikor egy héttel később, ugyancsak egy betörésből távozóan, az egyik szomszéd ház szemfüles lakója, látva az idegeneket, s hogy igencsak pakolnak, felírta a taxi forgalmi rendszámát, amellyel az ismeretlenek távoztak. A

szemtanú vallomásában azt is elmondta, hogy a sofőr is többször fordult a lakásból, úgyhogy teljesen kizárt, hogy a „költözködésben” segédkezett volna mindössze. Miután az előző esetenél ugyanezen taxi és sofőre szerepelt, ettől kezdve már csak néhány napig kellett figyelni az autót, és a következő zuglói lakásnál tetten érték a segítőkéz szolgáltatót.

A 35 esztendő K. József viszont semmit nem bízott a véletlenre. Ő egyedül dolgozott, s így osztozkodnia sem kellett senkivel, sem a zsákmányon, sem a majdani büntetésen. Ő is kuncaftjaitól szerezte be hiteles és ellenőrzött információit, majd amikor utasa kiszállt, ő újra felkereste a címet és „gyűjtögetett”. Lebukásakor egy pestújhelyi családi házat látogatott meg, ahol bizonyos volt, hogy nincs otthon senki, viszont a vendégségbe érkező rokonok-

kal nem számolt, így akciója közben megzavarták, s bár ekkor még el tudott menekülni üldözői elől, az ünnepek előtt már nem. A családi ház – néhány utcával lejjebb, ahová ismét betért – valóban üres volt, de a szomszéd, látva a szokatlan mozgást, telefonon értesítette a tulajdonost erről, aki váratlanul tért haza munkahelyéről, hogy ellenőrizze a hivatlan vendéget. A meglepett betörő a padlás felé próbált menekülni, majd a tetőn keresztül a csatornán ereszkedett le, amikor elvétve a fogást, több méter magasból a földre zuhant. Szilánkosra tört térde megakadályozta, hogy elfusson, így az igencsak meglepődött tulajdonos – aki korábbi sofőret ismerte föl a betörőben – különösebb nehézség nélkül tudta átadni a rendőröknek a taxist.

Az információ hatalom, amely előnyt, s akár pénzt is érhet, csak azt érdemes idő-

ben felmérni, hogy megéri-e. Gondolom, vannak jó néhányan, akik rendszeresen fuvarozzák egy ugyanazon utasukat már jó ideje, vagy egyes elfoglalt menedzserréteg családi ügyeit is ismerik, netán bizalmi emberként szállítják a csemetéket az iskolába vagy éppen onnan haza. A szülők megbíznak bennük, s ez lehet, hogy sokkal több hasznot hoz hosszú távon a konyhárra, mint egy-két alkalmi tipp, ami vagy bejön, vagy – mint az esetekből is tapasztalhatjuk –, nem. A történetek tanúságait pedig ki-ki vonja le maga, már ha arra érdemesnek tartja. Egy biztos, akiket a BRFK nyomozói ezekben az ügyekben – a bíróság közreműködésével – előzetes letartóztatásba helyeztek, azok egy jó ideig csak költenek a családi kasszából, ahelyett, hogy pénzt keresnének.

k.z.t.

Bemutatkozott a Volkswagen Tarek



Az Essen Motor Show-n megtartották a Volkswagen Tarek világpremierjét, ezzel új korszak vette kezdetét a Volkswagen életében. A gyár kiállítóstandján került sor arra a sajtókonferenciára, amelyen Rudolf-Helmut Stroyk, a Volkswagen Racing vezetője és a márka színeiben versenyző Jutta Kleinschmidt leleplezték a Volkswagen 2003-as Dakar-Rallye-n elindult versenyautóját. A markáns

megjelenésű prototípust a Volkswagen a híres olasz formatervező, Giugiaro műhelyével, az Italdesignnal együttműködve fejlesztette ki, kifejezetten a 2003-as dakari szereplésére szánva az új modellt. A csövázás szerkezetű, szénszálal karosszériájú kocsit a Volkswagen 160 kW (218 LE) teljesítményű, 1,9 literes, négyhengeres TDI turbó-dízel motorja hajtja.



Új, intelligens telefonközpont a közlekedőkért

Új, intelligens telefonközpont segítségével, a régi számokon várja az érdeklődők hívásait az **ÚTINFORM**. A telefonközpont éjjel-nappal fogadja a kérdéseket a **322-7052-es**, a **322-7643-as**, illetve a **322-2238-as** számokon. Balesetek, torlódások bejelentésére ezeken a telefonszámokon ezután is lesz mód.

A havazások alkalmával a fő- és mellékutak megtisztításán dolgozó szakemberek munkájáról, az utak állapotáról 24 órás megerősített szolgálatot

ellátva tájékoztatott az **ÚTINFORM**. Az időjárás szempontjából kedvezőtlen napokon az ügyelet munkatársai folyamatosan fogadták, dolgozták fel és adták tovább az utak állapotával kapcsolatos információkat. A szolgáltató szervezet az információkat a korábbi telefonközponttal azonban már egyre nehezebben tudta fogadni. Gyakran előfordult, hogy a több ezer hívás miatt a rendszer felmondta a szolgálatot. Az információkérők sok esetben csak órák múlva tudták

elérni a korrekt információt nyújtó szakembert.

A szervezet anyacége, az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht. ezért új, intelligens központ beszereléséről döntött. A szakemberek reményei szerint a havazások idején közlekedők így azonnal választ kaphatnak az országos utak állapotával kapcsolatos kérdéseikre.

Az **ÚTINFORM** rádiós bejelentkezéseiből ismert hangok ezentúl más formában jelentkeznek. A három közönségszolgálati telefonszám változatlan

maradt, ám a bejelentkezést követő rövid ismertető után az érdeklődők különböző gombok megnyomásával érhetik el a legfontosabb információkat. Az aktuális balesetekről, torlódásokról néhány másodperc alatt tudomást szerezhet a telefonáló. Az új telefonközpont lehetőséget ad az **ÚTINFORM** munkatársainak közvetlen elérésére is, így mód van arra, hogy az érdeklődők kérdezzenek tőlük, vagy megosszák velük a közúton tapasztaltakat balesetekről, egyéb problémákról.

20 ÉVES A CITY TAXI

A tavalyi esztendőben a magánfuvarozás újraindulásának 20. évfordulójára emlékeztünk. A ma már legendás „hősök” nagyon sok érdekességet, újdonságot hozott az akkor csak állami cégek által uralt piacra. A „maszekok” rövid idő alatt összehozták az első fővárosi magántömörülést, a Budaxtaxit. Majd rövid időn belül elindult a City is. A folyamatot e lap hasábjain korábban megpróbáltuk a „történelem” számára is megörökíteni. Azonban a kezdetekre sokan, sokféleképpen emlékeznek. Így szerzőnk köszönet helyett többnyire kritikákat kapott, ez pedig mindenkinek kedvét szegné, nem csak az övét. Vagyis ahelyett, hogy a sok apróbb, mások által jelzett kiegészítéssel elkészülhetett volna egy tisztes és multfeltárás, maradt egy megkezdett torzó, melyet ezek után már nem foly-

tattott senki. Kár, mert az e lap hasábjain közzölt „A budapesti magántaxisok története” c. sorozathoz hasonlóan, egyszerűen majd érdekessé válhatnak ezek a részletek is, melyekre egyre nehezebb rátalálni már most is. Ezért kérjük olvasóinkat, hogy amennyiben idejük engedi, írják le személyes tapasztalataikat, emlékeiket erről a korszakról, függetlenül attól, hogy 1982-83-ban melyik „oldalón” taxiztak. A sok apró részletből kirajzolódhat, hogy miként vált uralkodóvá hosszú évekre a rugalmas, sokszor a egyéni érdeket a közösségnek alárendelő mentalitás, mely ma már azért (ismét?) nem jellemző.

A 20 éves évforduló kapcsán most Polinger Sándort, a City Taxi Szövetkezet elnökét kérdeztük

– Úgy gondolom, hogy a City piacvezető szerepét ma hozzáértő szakember nem vitathatja el. Címnyiségben, létszámban és még sok minden másban az első helyen vagytok. Ide bekerülni szinte lehetetlen, mégis sokan várják, hátha sikerül. Mi a legfontosabb célkitűzések a jövőben azért, hogy ez a helyzet ne változzon?

– A jelenlegi állapot 20 év közösségi munkájának eredménye. Benne van minden citys napi tevékenysége, a két évtized valamennyi vezetőjének, reklamásának, fuvarszervezőjének hozzáállása, lelkesedése. Szerintem a City eddig is fegyelmezett, pontos, színvonalas munkavégzésével tudott felülkerekedni az általam egyébként igen tisztelt többi társaságon. A legfontosabb cél most az, hogy a 20 év alatt az utazóközönségtől kapott bizalomra, az eredményeinkre nem szabad „ráülni”. A tempót az idén is fokozni kell. Természetesen elsősorban tagságunk érdekében, hiszen a jó döntések, az újonnan megszerzett, illetve a visszakapott régi megrendelések elsősorban az ő közérzetüket javítják bevételeiken keresztül. A tavalyi év végén megkötött nagyobb szerződéseknel jól érezhető volt az üzleti partnerek egyre fokozódó igénye a magas szolgáltatási színvonalra. Ez az elvárás egyaránt érvényes a gépkocsivezetőre, az autóra és a fuvarfelvételtől a számlázásig a komplex szolgáltatásra egyaránt.

– A magasabb szolgáltatási színvonalat a piac ezek szerint ma is elismeri. Így volt ez 1982-83-ban is, amikor az állami Fótaxi középszerű szolgáltatást nyújtott, igaz, ez viszont egysé-

ges volt. Az autókban tilos volt az üléshez, az autórádiót általában a két laposelemmel „megerősített” Sokol zsebrádió helyettesítette a műszerfalon, vagy a felhúzott ablakkal a sofőr füle mellé rögzítve. Magnót még elvett sem lehetett találni a kockásoknál. Így aztán először a hasonló Zsigulikkal jelentkező maszekok az üléshez, aktuális slágerkasz-

gében jelentősen jobb maszekok felé kezdett eltolódni. A Fótaxi a maga 3300 autójával, többségében két gépkocsivezetőt foglalkoztatva pedig a „nagy átlagot hozta”. Erről pedig azóta tudjuk, kiemelkedő produkcióhoz kevés. Mi, akik a Fótaxitól érkezünk a maszek világba, ismerjük mindkét oldal buktatóit.

– Jelentett előnyt a maszek oldal számára az, hogy nem



tákkal, tiszta autóikkal kivitták a sokat taxizó utasok elismerését. Ők értékelték a rugalmasságot még akkor is, ha az egy picit drágább volt.

– Ez bizonyára így volt, mert én fótaxiként is ezt tapasztaltam. Az állami oldalról is jól látható volt, hogy az új taxitömörülések más feltételrendszerben, a kezdetben taxióra nélkül, a műszerfalon mutatott értékek alapján történő elszámolás ellenére is hamar népszerűvé váltak. Ugyanakkor a szervezeti felépítés, az állami cégből adódó egyéb kedvezmények még hosszú távon versenyképessé tették a Fótaxit. Az utazóközönség az egyéni kiszolgálás minősé-

csak Zsigulival, Polskival, illetve Daciával taxizhattak?

– Az utazóközönség számára mindenképpen újdonságként hatott, hogy „nyugati” autók is megjelenhettek ebben a szolgáltatásban. Ezek nagyobbak, kényelmesebbek voltak, színvonalasabb belső kiképzéssel rendelkeztek, mint az állami szektor autói. Még akkor is így van, ha egy rövid ideig az „eredeti” Fiat-kínálat is megjelent a másik oldalon. Ez azonban kuriózum maradt. A Zsiguli-program volt jellemző, ami a '70-es évek elején a kornak megfelelő volt, de a maszek taxi beindulásával jól érzékelhetően elavulttá vált. Ráadásul egy igen

rossz döntést követően a Fótaxinál megjelentek a Daciák is, mely utólag totális csődnek bizonyult. Ugyanis ennek a típusnak az üzemeltetése csak olyan magánember számára volt rentábilis, aki igen komoly műszaki felkészültséggel rendelkezett. Csak utalnék arra, hogy az egyik legnagyobb Renault-kereskedő ezeknek az autóknak a korrekt (ismételt) összeszerelésével és javításával alapozta meg mai birodalmát. Vagyis az állami és a magánszektor közötti különbség tovább nőtt. Mindennek pedig csak akkor lett vége, amikor a Fótaxi is magánkézbe került. Ezt követően az esélyek egyenlővé váltak.

– Térjünk át a fuvarközvetítésre. A kommunikációt is alaposan megváltoztatták a maszekok. Már '82-ben bekerültek az országba a President Grant (hogy csak egy típust említsünk) készülékek, melyeken 120 csatornán, illetve ezek különböző üzemmódú variációján (ha az ún. „per” csatornákat nem számítjuk) folyt a beszélgetés. Ez szinte korlátlan lehetőségeket biztosított e szektor számára, a szervezetség páratlanra (sőt egyes politikuskok szerint felelmetessé) vált egy időre. A CB segített mindenhol: a címfelvételeken túl az utasproblémák megoldásától a közös kirándulásokon át az autómentésig. A felsorolást hosszan lehetne folytatni. Az állami cégeknek pedig maradt a szigorú URH-fegyelem, illetve a Sokol rádió.

– Ez is igen érdekes így visszatéve. Én az első évet nem számítva URH-s autón dolgoztam. Hol egyedül, hol váltóval. Az URH-használat pedig szigorú szabályokhoz volt kötve. Ne felejtjük el, hogy telefon is csak nagyon kevés lakásban működött, ezért a CB-rádió sikere természetesen szinte minden területen óriási volt. Használták családok, barátok és munkahelyek közötti kommunikációra és fuvarközvetítésre is. Így indultak az első magántaxi-központok. Egy telefon, egy stabil, telepített CB egy jó antennával a magas tetőn, esetleg egy erős gyertyával kiegészítve máris hallhatóvá tette a központot városzerte. A CB szabadságra, szabaddabb üzemmódra alkalmas eszköz volt, amivel imponáló módon beszélgettek magánemberek különböző dolgokról. Ebben az időben olyan információáramlás indult el, ami ma már szinte hiányzik. A CB-t használtuk kirándulá-

sokan, szabadidőben, de az idegen városokon történő áthaladásakor is. Beköszöntünk az ottani taxisoknak, ők pedig örömmel üdvözölték kollégájukat. Az emlékeimben nem véletlenül él boldog és ma már megismételhetetlen korszakként ez az időszak. A mai „vérzivataros” versenyhelyzetben erre csak nosztalgiával lehet emlékezni.

– **Egy városon belül is „átcsavarhartható” bárki a másik csoporthoz, ha problémája adódott. A piti bosszút, vagy a nyomkodásokat leszámítva a taxisok egy közösséget képeztek.**

– Így volt. Például egy citys bárkikor hallgatózhatott a Buda, vagy a Yellow csatornáján, sőt, ha ott nem volt autó az adott címre, megkérdezhetette: „citys is jó lesz?”. Bármilyen hihetetlen ma már, de ennek örültek a szomszédokban, mert nem „égték meg” a címmel. Eszébe sem jutott akkor

senkinek ráéheskedni a másik cég címeire. Ebben az időszakban a közösségek által létrehozott társaságok az ott taxizók érdekeit maximálisan figyelembe vették. Nem a tömörülés, a fuvarszervező iroda érdeke volt az elsődleges, hanem a taxisoké, az, hogy nekik minél jobb fuvarok jussanak.

– **Ez azért mára jelentősen megváltozott. Aki a '80-as évek elejétől taxizik, az tudomásul vette a változást (mi mást tehetett volna), aki pedig később választotta ezt a foglalkozást, az nem is tudja milyen időszakról maradt le.**

– Az idillikus állapot első töre-se a '80-as évek végén következett be. A gazdaság szinte összeomlott, emberek százezerei váltak hirtelen feleslegessé, és megélhetési lehetőséget kerestek. A taxizás volt az egyik legkönnyebben elkezdhető vállalkozás, melynek az ellehetetlenülő, magatehetetlen



CITY TAXI
BUDAPEST

Rendelés és előrendelés
éjjel – nappal

141-793

- VIDÉKRE 10 % KEDVEZMÉNY II. MEGEGYEZÉS SZERINT, TÖBB KOCSINÁL CB RÁDIÓN KAPCSOLATTARTÁS,
- MAGNETOFONOS VÁROSNÉZÉS BUDAPESTEN (kb. 3 óra) német, angol, francia, orosz, olasz, finn, spanyol, arab, magyar nyelven,
- Kívánságra sok mindent rugalmasan megoldunk (ügyintézés, kézbesítés, aukció, bankettok, szállásrendelés stb.),
- tehergépkocsók 0,5-6 t-ig, autógépjel, autóműtő és minden max. állami díjazásban, fuvar garanciával.

monstrum tanácsi rendszer már nem tudott megfelelni a gátat szabni. Politikai nyomásra hivatkoztak, de azért nem szabad elfelejteni, hogy 1982-ben a magánfuvarozást csak az állami monopólium kiegészítéseként engedé-

lyezték. Tehát eredetileg szó sem volt korlátlan mértékről, de a problémák is csak a '80-as évek végétől jelentkeztek. Komoly gondot pedig a '90-es évek elejétől okozott a rendkívül magas létszám. Addig a magántaxis nagyon

Folytatás a 15. oldalon



A City Taxi kereskedelmi és marketingvezetője, Metál Zoltán lapunknak a 20 éves évforduló kapcsán nyilatkozott.

– **Melyek azok a szerződéskötések, amelyekre különösen büszke vagy?**

– Jó, hogy a kérdésben szerepelt a különösen szó, mert talán érthető, de én egytől-egyet minden új, vagy visszazserzett címre büszke vagyok. Ráadásul ez nem is csak az én érdemem, hanem azé a csapaté is, amely segíti a munkámat. Így a City Taxi minden munkatársa, gépkecsvezetője hozzájárult ahhoz, hogy ilyen sikereket könyveljünk el. Ez közös érdem.

– **Ez most úgy tűnik, hogy egy jó hírű cégnek már csak pályázni kell, és a siker automatikusan biztosított. Ennyire egyszerű lenne?**

Szerződéskötések

– A marketingvezető szemével –

– Azért nem. A sikeres pályázathoz ez így még nem elég. Bármilyen furcsán hangzik, de óriási szerencse is kell a nagyon jó kapcsolatrendszer mellé. Rá kell érezni, vagy meg kell találni azt a hangot, amire fogékony az a cég, amely kiírja a tendert. Az összhangra törekvésben odáig is el kell menni, hogy esetleg itt házon belül is új dolgokat kell bevezetni. Vonatkozik ez például a számlázás módjára, a csekkek kezelésére. Tehát ami működött 10-15 évig, arra nem biztos, hogy szükség van a jövő hónapban. Alkalmazkodni kell a megrendelői igényekhez az utcán és az irodában egyaránt. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy csak ez az üdvözítő módszer, ezt jelzi, hogy a pályázatokból hol ez, hol az a cég kerül ki győztesen.

– **Azért az előző év végén igen sikeres sorozatot zártatok.**

– Igen. Sok pályázatot adtunk be, és ebből szép számmal kerültünk ki győztesként. A következetesség, a partnerek igényeinek és társaságunk érdekeinek összehangoltsága a legfontosabb a napi munkánkban.

– **Bővítettétek szolgáltatásaitokat is, SMS-en, e-mailben is rendelhető a City, Új törzsutaskártyákat bocsátottatok ki, melyek visszavonásig érvényesek az eddigi éves rendszer helyett.**

– Az e-mail komoly segítséget ad szerződéses partnereink kiszolgálásában. Külön munkatársunk van arra, aki csak a faxon történt megrendelésekkel foglalkozik. Ugyanakkor a cégek nagyszámában átálltak az e-mailben történő kommunikációra. Így kézenfekvő feltevés volt, hogy a faxot kiválthatja az e-mail.

Ez beigazolódott. Nincs annyi papírmunka, és ez óriási terhet vesz le a megrendelők válláról is, bár ez a módszer azonnali rendelésre nem alkalmas. Ellentétben az SMS-rendeléssel, amit Magyarországon a Motorola és a Vodafone támogatásával először vezettünk be. Kezdetben egy hátrányos helyzetben lévő csoportnak: a siketeknek és a némáknak kínáltuk ezt az elérési formánkat. Ők eddig csak közvetett módon – másokra utalva – tudtak taxit rendelni. A bevezetés után már széles körben megteremtettük a lehetőségét ennek a rendelési formának, a megfelelő technika kiépítésével. Azóta nagyon sok cég jelentkezett, felfedezve az óriási reklámlehetőséget. Mi ezt elsősorban arra szeretnénk használni, hogy ha csúcsidőben elérhetetlenek vagyunk telefonon, így is lehessen taxit rendelni. Az állandó megrendelőknek ez biztonságot ad, ráadásul a telefonköltség is kedvezőbb. Minden megrendelést visszaigazolunk időpont-megjelöléssel.

– **Erre nem inkább a fiatalabb korosztály a nyitott?**

– De igen. Ez is a cél, hogy a fiataloknak is megfelelő rendelési lehetőséget biztosítsunk. Buliból nehéz telefonálni, mert nem lehet hallani stb. Az SMS pedig csak a szemet veszi igénybe, és olcsóbb is.

– **Megjelentetek a Heti Hetes című műsorban is az egyforintosokkal.**

– Kollégáink kezdeményezésére mi is gyűjteni kezdtük az egyforintosokat, amiből 23,5 kg. „jött” össze. Ezt ünnepélyes keretek között adtuk át a műsor főszerkesztőjének.

Folytatás a 12. oldalról

jó életszínvonalat volt képes biztosítani önmagának és a családjának is.

– Beszéltünk arról, hogy a jól körülbástyázott, szigorú rendtartást alkalmazó állami taxival szemben megjelent a korlátok nélküli szolgáltatás, amit a piac elfogadott, sőt előnyben részesített. Ugyanakkor húsz év elteltével e folyamat fordítottja figyelhető meg. A CB-rádiót már csak kisebb városokban használják. Az URH-forgalmazás szigorú szabályokhoz kötött. Hasonló a helyzet a taxicégek működésében is. A belső szabályok ma már szigorúbbak a jogszabályokban előírtaknál, szinte mindenre van szankció. Visszatér a szakma az eredeti falak közé?

– Úgy tűnik, ez szükséges és megkerülhetetlen folyamat. A korábbi szabadság a külső körülmények, illetve a gazdasági kényszer hatására korlátozódni látszik. Megjelent az utcán az árrakkal való visszaélés, amit a szaporodó létszám néhány ember számára utolsó lehetőségnek adott. Ez tény, és hosszú ideje létezik. Kár lenne a szőnyeg alá söpörni. Érdekes, hogy a kezdetben létező magántaxis társaságok büszkén váltatták az 1 Ft-os árkülönbséget, amit a piac elfogadott, pedig 10 %-ot is meghaladó volt ez a differencia. Utasainknak mégis megérté ilyen árkülönbséggel utazni.

– Akkor mi változott?

– Ma a közös tulajdonú, társasági forma nélküli „taxirodák-ból” néhány ember kezében lévő taxitársaságok alakultak, melyek az idő során egymás ádáz ellenségei lettek. Megváltoztak a tulajdoni viszonyok, a bevételcen-

trikus gondolkodásban, úgy tűnik, a tulajdonosok, cégvezetők időnként megfélemednek a taxisokról. Tevékenységük jöszereivel a másik által megszerzett cím elhozatalára koncentrálnak.

– Ebben a City Taxi éppúgy részt vesz, mint a többi cég...

– Nem mondom, hogy ez a folyamat nem pró-kontra zajlik, és hogy nem fordult elő a mi életünkben is ilyen. Miért ne, hiszen ha a hegemoniát nézzük, akkor a Főtaxi után a Budának és a Citynek van régi kapcsolata a piaccal. Vagyis e cégek sorolhatnák, hogy ez is, az is a mi címünk volt, de elvitték tőlünk. Azonban úgy gondolom, ezt előbb-utóbb le kell állítani, mert a szakma elsorvasztásához vezet. Ez pedig csak közös elhatározással megy. Ma úgy látszik, hogy az a pozitív folyamat, mely a magántaxizást újrairindította, megtorpant. Mindenképpen központi beavatkozásra lenne szükség. A minisztérium, az önkormányzat, a kamara és az érdekképviseletek hathatós lépéseit várjuk. A kérdést nem lehet tovább tologatni, mert ez már a minőség rovására megy. Ráadásul előbb-utóbb a nagytökések dominanciája elnyomja a ma még szabad vállalkozókat. Ez alapjaiban változtathatja meg a még passzívan szemlélődő taxisok életét. A változás pedig számukra nem lesz pozitív.

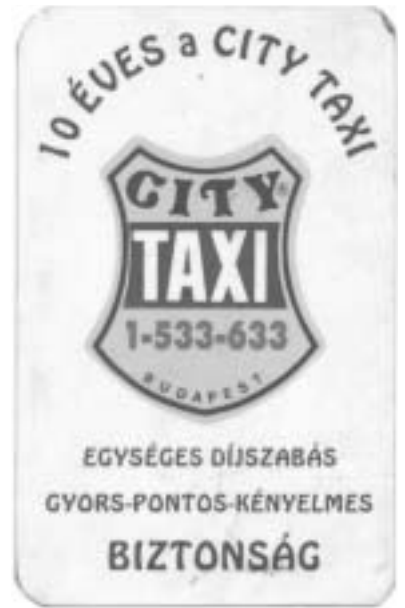
– Ez azt jelenti, hogy a ma még egyéni vállalkozóként dolgozó taxisok visszakerülhetnek az alkalmazotti státusba?

– Könnyen előfordulhat. Nem véletlenül mondom azt, hogy a tarifa emelése az anyagi képességek legalább érteken tartásának a kötelezettségét írja elő a mindenkori szakmai vezetésnek. Ameny-

nyiben erre nem fektetünk hangsúlyt, úgy a kollégáink jövedelmi helyzetén rontunk. Ez pedig a járműpark leromlásával jár, ami visszahat a címállományra. Az egyéb visszaélésekről nem is beszélve. A társaságoknál az árral való visszaélés a legritkábban fordul elő. A bevétel növelése ma már forgalmi alapon szinte elképzelhetetlen. Egyszerűen ennyi cím van, amin osztozni lehet. Ezért be kell avatkozni. Az eddig alkalmazott módszereket a továbbiakban nem lehet hatékonyan működtetni. Meg kell szerezni a szakmai irányításnak fővárosi szinten azt a pozíciót, amelyik elvezet minket a létszám korlátozásához, a rendezett droszthasználathoz, a nagyon szigorú és szemle ellenőrzéshez, és nem utolsósorban az autó cseréjét is biztosító, tisztességes mértékű fix ár bevezetéséhez. Ez utóbbi rövid távon biztosan stabilizálja a helyzetet a taxizásból élőknek. Hosszabb távon az utazóközönség bizalmát is meghozza, hiszen újra becsülhetővé válik a fuvardíj előre is, ami forgalomnövekedést eredményezhet. Ebben nagyon hiszek. Miután a hétvégeken taxizom elsősorban azért, hogy napi tapasztalatom legyen a felmerülő problémákról, tudom, hogy az utazóközönséget nem elsősorban az ár-kérdés veti vissza a szolgáltatás igénybevételében, hanem az, ahogy alkalmazzák. Csak emlékeztetőként mondom, hogy annak idején egy átlagfizetésből 1000 km-nél is többet taxizhatott a dolgozó. Vagyis rengetegen még a munkába, a piacra is taxival mentek. Egyszer vissza kell vezetni ezt a szakmát ebbe az állapotba.

– Ehhez nem a taxiárat kellene emelni, hanem a béreket, hogy ismét jusson taxira is. Ma az emberek egy részének állása sincs. Ha ismét 1000 km-t szeretne a kisémbert is taxizni a fizetéséből, az 150-200 ezer forint nettó átlagért feltételezne. Almozol?

– Az a szakember, aki nem idejekorán



ébred, lemarad és így nem is jó vezető. Ma az ország belekerült egy olyan helyzetbe, melyben erősödik a forint, csökken az infláció, közeledik az EU-csatlakozás. Márpedig a még meglévő legalább tízszeres jövedelemkülönbség, ami ma fellelhető az EU-s országok és Magyarország között, előbb-utóbb csökkenni fog. A szolgáltatásoknak ezért időben kell lépni. Már most készülni kell arra, hogy a növekvő jövedelmek egy része nálunk csapódjon le szolgáltatási díj formájában.

– Lépjünk egy jó nagyot előre. Eddig a múltrol és a jelenről beszélünk. Mit tippelsz a következő húsz évre?

– A City Taxit szeretik a fővárosiak, a külföldiek és magyarok egyaránt. Ennek ellenére azt hiszem, nem lehet megjósolni, hogy mi lesz húsz év múlva. Rövid távon biztosan szövetkezetként dolgozunk tovább. Amíg én elnök vagyok, azon leszek, hogy ez a cég így maradjon, közösségi tulajdonban. Minden más társasági forma valamilyen módon csonkítja a tulajdonosi kör jogait, ezt pedig nem támogatom. Minden nehézséget vállalok annak érdekében, hogy a City a miénk maradjon.

A 2003-as év egészen biztosan jobb lesz, mint az előző. Ennek alapjait az elmúlt hónapok szerződés kötéseivel leraktuk. A kollégák megélhetése stabilabbá válik, és a jövőre vonatkozólag hosszabb távon is lehet már kalkulálni. Azonban húsz évre előre még az ilyen optimista felfogással sem lehet komolyan tervezni.

A CITY TAXI
IRÁNYTAXI JÁRATOT INDÍT

A HUNGARORING PALTÁN MEGRENDEZENDŐ ÖSSZES VERSENTRÉ

A CITY IRÁNYTAXI » versenynapokon
» Budapesti Sportcsarnok parkolójából indulnak
(Stadion szálló mögött)

A CITY IRÁNYTAXI » C' szektorig közlekednek, behajtási engedéllyel.

VITELDÍJ:
Személyenként 100 Ft



T: 533-633
T: 22-68-55

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Igaz-e, hogy január 1-jétől már nem lehet átteni a taxiórát kocsicsere esetén az új kocsiba?

A hír nem igaz, hibátlan taxiórát át lehet szereltetni és hitelesíteni is kocsicsere esetén. A korlátozás arra vonatkozik, ha a taxióra memóriáját kell cserélni. Annak meghibásodása, vagy betelése esetén már valóban nem alkalmazható a régi taxióra, az új követelményeknek megfelelően kell vásárolni.

Igaz-e, hogy ki kell cserélni a vállalkozói igazolványt?

IGEN, ez IGAZ! Mégpedig csupa nagybetűvel és felkiáltójellel. A 2000. november elseje előtti, még nem az okmányiroda által kiadott vállalkozói igazolványt, iparendélyt kötelezően cserélni kell. A határidő első esetben 2002 június vége volt, de a nagymértékű érdektelenség miatt ezt meghosszabbították. Az új határidő **2003. február 15.** Ez a határidő jogvesztő, újabb hosszabbításra nem szabad számítani! (Lásd erről részletes cikkünket is)

Tényleg nem lehet már megújítani az orvosi igazolványban?

Igen, ez a hír is igaz. 2003-tól a lejárt régi „rózsaszín” jogosítványok már nem megújíthatók, még akkor sem, ha volna hely az orvosi igazolás bélyegzőjének. Kötelező jelleggel min-

denki az új, kártya formátumú jogosítványt kapja ezentúl, amely már az EU-előírásoknak is megfelel. Ezek az igazolványok azonban már nincs hely érvényesítésre, így annak lejáratakor minden esetben cserélni kell. Nyilván jó pénztér...

Az EVA bevezetésével megszűnt az átalányadó?

Az átalányadó nem szűnt meg, továbbra is használható és választható. A nyilatkozatot az adóbevallás megfelelő rovatában kell megtenni. Az átalányadó választhatóságának alapvető feltétele, hogy a vállalkozói igazolványban zárólag olyan tevékenységek lehetnek felsorolva, amelyek „beleférnek” ebbe a körbe, és az egyéni vállalkozás főfoglalkozású vagy nyugdíj melletti legyen. „Másodos” tehát nem választhatja ezt az adózási formát. Figyelemmel kell lenni arra is, hogy aki egyszer átalányadózás után visszatért a tételes adózás körébe, utána két évig nem választhatja ismét az átalányt.

Kinek érdemes átalányadót választania?

Sokszor kérdezték már kollégák, hogy melyik adózási forma a jobb, a tételes adózás vagy az átalányadó. Erre azt kell válaszolnom, hogy egyik sem „jobb” vagy „rosszabb” a másiknál, hanem a vállalkozás körülményei döntenek el, hogy mikor melyiket érdemes választani. Nagyon dióhéjban összefoglalva azt lehetne

mondani, hogy átalányadót érdemes választania annak, akinek kevés költsége van, vagy kiadásait nem tudja számlával igazolni. Érdemes lehet akkor is ezt választani, ha az éves árbevétel várhatóan meghaladja a 2 millió forintot, és nem akarunk az ÁFA-körbe bejelentkezni. Az átalányadó esetén ugyanis nem kettő, hanem négymillió forintnál van az áfa határa. Fontos azonban azt is figyelembe venni, hogy átalányadó esetén nem lehet veszteséges a vállalkozás, tehát a bevétel után mindenképpen adózni kell, függetlenül attól, hogy esetenként a költségek a bevételt is meghaladják.

Nem érdemes átalányt választania annak, akinek költségei magasak és számlával igazolhatók, esetleg amortizációt is kíván érvényesíteni, vagy veszteségre hozza ki vállalkozását, illetve kifejezetten ellenjavallt abban az esetben, ha adókedvezményeket kívánunk igénybe venni. Ilyen lehet például az életbiztosítás után igénybe vehető kedvezmény, vagy a nagy családdal rendelkezőknél a gyermekek utáni – igen tekintélyes összegű – családi kedvezmény. Az átalányadóval leadózott jövedelem ugyanis ún. „elkülönülten adózó” jövedelemnek számít, így bár kiesik az összevonás alól, de semmiféle adókedvezményt nem is lehet igénybe venni utána.

Ford Mondeók, kedvező áron

Előző lapszámunk címlapján szerepelt egy 1.8-as Ford Mondeo, melynek meglepően jó áráról, illetve a típushoz kötődő egyéb feltételekről többen is érdeklődtek szerkesztőségünkben. Miután a pontos részleteket mi nem ismertük, telefonálóinknak tett ígéretünkhöz híven megkerestük az AUTO-FORT Kft. kereskedelmi igazgatóját, Zöldág Andrást, aki örömmel tájékoztatta olvasóinkat:

- A FORD MONDEO-k 1.8, Ambiente felszereltséggel új autóként kerülnek be a Hertz autókölcsönző hálózatba. Innen 15-20 ezer km megtétele után jutnak vissza hozzánk. A szinte új autókat ezt követően értékesítjük, méghozzá igen kedvező áron. Ez érhetően megfogta a telefonáló taxis kollégákat. A típusra 2 év, vagy 50 ezer km teljes körű garanciát adunk, így még másfél évig, illetve az engedélyezett km-ig a kedvezmény igénybe vehető. Az újraértékesítés előtt saját költségünkre elvégezzük a kötelező 20 ezres szervizt, egy alapos, minden apró részletre kiterjedő állapotfelméréssel kiegészítve, aminek során a szükséges javításokat, cseréket elvégezzük. A vevő ezt követően egy abszolút hibátlan, még garanciális autót kap, igen kedvező áron. Tudom, hogy ez konkrétan is érdekli a taxisokat, tehát nézzük sorjában:

A négyajtós, 1.8-as (110 LE-s) benzines változat, Ambiente felszereltséggel újonnan 5.220.000 Ft. Ezt kapja a vásárló az előbb említett hasz-

nalat után 4.199.000 Ft-ért. Vagyis a differencia közel 1 millió forint. Hasonló az árképzés az ötajtós Mondeo esetében is, amelyet 5.370.000 Ft. helyett 4.299.000 Ft-ért, a kombi változatot pedig 5.560.000 Ft. helyett 4.449.000 Ft-ért adjuk. E típusok felszereltségében a manuális légkondicionáló, ABS és EBD (elektronikus fékerő elosztó), állítható kormány, elektromos magasságállítású vezetőülék deréktámasszal, 4 hangszórós rádiós magnó, immobilizer, távirányítós központi zár, szervokormány, elektromos ablakemelők elől és színezett üvegek található. Vagyis az autó mérete és felszereltsége ideális a taxi üzemmódhoz.

Az autók 20% befizetése után elvihető tetszés szerinti, akár 60 havi részletre is.

Végül – de nem utolsósorban – a taxisok mindhárom AUTO-FORT márkaszervizben 8%-os kedvezményt kapnak a munkadíjból, illetve 15%-ot a gyári alkatrészekből és minden kiegészítőből. Ehhez elég, ha a taxivezetői engedélyüket felmutatják. A három



márkakereskedés címe:

1039 Budapest, Rákóczi út 38. Telefon: 430-2820

1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 3. Telefon/fax: 459-7010

1133 Budapest, Váci út 82-84. Telefon: 452-9712

Ezen kívül elérhetőek vagyunk az interneten a www.autofort.hu, illetve e.mail-ben: showroom@autofort.hu címen is.

- Köszönjük a felvilágosítást!

MENNYIT GURULGATUNK ÜRESEN?

Elementáris a tiltakozás a taxisok többsége részéről a drosztelső rendszerrel kapcsolatban. Arra akarnak „nyomni”, amire szeretnének, nem pedig arra, amire kötelezik őket!

Ez az igazság! Azonban egyszerűen van a kérdésnek egy másik oldala is! A gazdaságosság. Emellett a legtöbb taxis elsiklik! Pedig mi az „okosság” a „kályházásban”? Elmegy a címre, elviszi az utast, majd visszamegy a kályhához, a törzshelyéhez...

Közben nem veszi elő a papírt és ceruzát és nem számol! Engedelmetekkel kilenc napig írtam egy „kályhás” adatait. Igen, mert én is visszatérő vagyok, jobb híján... Pedig szeretnék úgy taxizni, mint régen! Elmegyek az utassal valahova, utána beállok az első drosztra. Megint belül az utas, elviszem valahova. Ott aztán megint keresek egy szabad drosztot, és így tovább...

Az első táblázat összesítő adatokat tartalmaz 9 nap munkavégzéséből. Ez pusztán számhalmazz. Izgalmasabb a második táblázat! Mert ott már láthatjuk a következtetéseket!

Naponta átlag 156 kilométert tettem meg, ebből 86 kilométert utassal. Azaz, na-

pi 70 (!) kilométer gurulgatás! Ha csak a benzinpénzt vesszük 20 forint/kilométerrel számolva, akkor naponta 1400 forintot kidobunk az ablakon!

Persze üres kilométer mindig is volt és mindig lesz! De nem mindegy a mértéke! Elfogadott a 70%-30% arány (utassal megyek 70 százalékot, üresen 30 százalékot). De most az üres kilométerek aránya 44%! Ez elfogadhatatlan! Törvényszerű a műholdas számítógépes taxiirányítás! Nézzünk körül Európában! Egyrészt már nagyon sok helyen alkalmazzák, másfelől még több helyen tervezik a bevezetését!

A kedves utas benyomja a telefonján a TAXI-gombot, meg sem szólal! A telefon

tárcsázza a taxivállalat diszpécserközpontját, a számítógép fogadja a hívást. Ugyancsak a számítógép keresi a legközelebbi taxit (a műhold segítségével), majd indítja a címre. A műszerfalon a taxiban ott a kis szerkezet, amelyre kiírják a címet és a legfontosabb tudnivalókat. Nincs címtévesztés, nincs idegeskedés, nincs pánik! Nem kellene „időmérők”, nincs „torna”, nincs „túlnyomás”, nincs „utánnyomás”. Nincs „püder”, nincs „anyázás”.

Marad a nyugalom, a biztonság. Igaz, hogy egyszer be kell fektetni, de ez hamar megtérülhet. Gondoljunk csak az ablakon kidobott benzinpénzre! Most már nekünk (is) kell számolni!

Napok száma	Napi össz km	Utassal megtett km	Üresen megtett km	Üres km-re eső benzinpénz	Üres km aránya	Fuvarok száma naponta db	Fuvarok hossza átlagosan km
1.	138,8	67,0	71,2	1450 Ft	51%	10	6,7
2.	108,6	71,8	36,8	750 Ft	34%	8	8,9
3.	203,7	95,0	108,7	2200 Ft	53%	22	4,3
4.	75,1	48,4	26,7	550 Ft	36%	11	4,4
5.	188,0	80,6	107,4	2150 Ft	57%	16	5,0
6.	198,2	138,6	59,6	1200 Ft	30%	14	9,9
7.	164,0	91,5	72,5	1450 Ft	44%	16	5,7
8.	177,2	110,5	66,7	1350 Ft	38%	18	6,1
9.	149,1	70,3	78,8	1600 Ft	53%	18	3,9
Átlag összes:	156	86	70	1400 Ft	44 %	15	6,1

K Ö N Y V E L É S

2500 Ft belépés
1000 Ft / hónap
+ 50 Ft / tétel

06-30 / 3-HBC-SMS

06-20 / 9-HBC-SMS

06-70 / 2-839-474

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**

FUVAROK SZÁMA	MEGFIGYELT NAPOK								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	6,6	3,7	1,3	3,8	5,4	5,0	6,0	7,3	5,6
2	3,1	3,7	6,1	0,8	5,9	2,4	1,4	3,6	3,1
3	2,7	8,2	3,2	2,2	2,0	5,3	2,8	1,2	2,4
4	9,6	38,7	4,3	1,8	4,4	8,9	8,9	3,6	3,7
5	16,2	6,2	4,0	10,1	5,3	2,7	2,3	3,3	2,4
6	7,4	10,1	4,6	1,9	8,0	5,7	8,4	5,8	3,9
7	3,3	1,0	9,6	1,1	1,4	22,9	3,0	10,4	5,0
8	11,8	0,2	2,7	3,1	6,7	23,9	3,0	4,4	2,0
9	2,5		0,5	5,4	3,1	8,7	3,4	3,9	5,4
10	3,8		3,8	6,2	4,6	7,0	2,4	11,7	5,0
11			8,0	12,0	3,3	2,2	5,2	9,2	6,0
12			3,1		4,2	3,5	6,7	3,1	1,9
13			1,9		5,2	9,1	6,6	17,0	0,7
14			6,1		3,2	31,3	5,6	2,2	7,7
15			1,0		11,0		4,8	1,0	2,8
16			3,5		6,9		21,0	6,5	6,3
17			6,9					4,8	2,6
18			3,3					11,5	3,8
19			6,3						
20			6,8						
21			6,9						
22			2,1						

A táblázatban feltüntettem, hogy naponta hány fuvarom volt, illetve azok milyen hosszúak voltak. (Utassal megtett kilométer.)

Az olimpiára készülnek a görögök

Taxis regula Athénban

Az olimpiára készülve a görög parlament fontolóra vette a taxisok „megrendszabályozását”, mert félnek, hogy az igen szabadélvű és hirtelen haragú személyszállítók rossz híret keltik a sporteseményeknek és a nemzetnek.

A görög kormány megkezdte az intenzívebb felkészülést a 2004-es olimpiai játékokra. Azt azonban senki nem gondolta, hogy ennek szerves és meghatározó részét képezi a taxisokra vonatkozó szabályok elfogadása. Azt már a turisták tapasztalhatták, hogy a mediterrán munkastilusnak nem alapelve a pontosság vagy az udva-

riasság, de hogy ez kormányzinten kerül napirendre, az azért meglepő.

Az athéni kabinet a parlament elé terjesztett egy tervezetet, amely javasolja a taxisoförök országos nyilvántartásba vételét és kihágásaik pontos vezetését. Ezek között a megfogalmazott magartási szabályok között pedig olyanok találhatók, mint hogy nem lehet a taxiból az utast kiebordalni, illetve utast megjelölni, és nem lehet vele durván beszélni vagy viselkedni.

Abból, hogy e pontok bekerültek a tervezetbe, feltételezhető, hogy a gyakorlatban nem ritka és egyedi esetekről lehet szó. Ha a

parlament elfogadja a tervezetet, a modortalán taxisoförtől egy évre be lehet vonni a jogosítványát, sőt, ha valaki 15 szabálysértést gyűjt össze, egész életére lemondhat a taxizásról. A legpeszsimistább helybéliek szerint, a 15 szabálysértést egy jobb napján összegyűjti bármelyik fuvarozó. Ezért hát, ha komolyan veszik a hatóságok majd ezt a szabályt, féltő, hogy az olimpia idejére már nem lesz legális engedéllyel dolgozó taxis Görögországban.

A taxisok mellett a motorosok jelentik a legnagyobb veszélyt az imázsra. A kétkerekűek ugyanis nincsenek tekintettel senkire és

semmire. Dugóban, a legnagyobb gyalogos forgalom idején is, felkaptatnak a járdára és jobb esetben szalalomoznak a bóják között, de a forróbb vérmérsékletűbbek bizony nem törődnek a kétlábúakkal, száguldoznak közöttük, mintha a járda is kijelölt útszakasz lenne számukra.

A görög kormány mindent megpróbál annak érdekében, hogy az olimpiára érkező külföldiek ne a taxisaik és motorosaik alapján ítélik meg az eseményt. Úgy tűnik, nem lesz könnyű dolguk a szervezőknek.

Halkan és csendben jegyzem meg, ha vannak is gondok a hazai fuvarozás gyakorlatában, ha létezik is negatív kivételek, de ennél azért mi már udvariasabbak vagyunk, pedig mi még csak tartunk az EU-ba, míg a görögök már jó ideje ott vannak.

Cash

BTI-hírek

Az eddigi évekhez hasonlóan ezúttal is készsággel **segítünk minden** egyéni vállalkozó **taxisnak az adóbevallás kitöltésében.** A beadás határideje február 15-e. Mivel azonban ez a nap szombatra esik, valószínűleg február 17-én, hétfőn éjfélig még szankciók nélkül be lehet adni, ill. küldeni a bevallási nyomtatványokat. Ezzel azonban senkit nem arra biztatok, hogy hagyja az utolsó pillanatra! Aki rendelkezik minden adattal, és megkapta az APEH-től az adóbevallás nyomtatvány-csomagját, annak érdemes minél előbb felkeresni irodánkat, mert ekkor még hosszas várakozás nélkül igénybe veheti a segítségét.

Az adóbevallás lezárt és összesített adatok alapján történik. A megelőző években gyakran előfordult, hogy egyes kollégák február elején egy nagy köteg napi zárással jelentkeztek adóbevallás kitöltésre. Ezt a tevékenységet – mármint a zárások összeállítását, beírását, kilométer- és egyéb költségek kiszámítását – azonban könyvelésnek hívják, melynek havi díja 3-5000 Ft, és ebben az időszakban – időhiány miatt – csak korlátozottan áll módunkban vele foglalkozni. Természetesen az eddigiekhez hasonlóan továbbra is **vállaljuk átalányadós taxisok könyvelését** kedvezményes, 2.500 Ft/hó áron, **akár visszamenőleg is.**

Az adóbevallás kitöltéséhez tehát lezárt adatok szükségesek, mégpedig lehetőleg a következő bontásban:

- Éves összes bevétel (taxióra szerint)
- Anyagköltség (jellemzően üzemanyag)
- Egyéb költségek

- Egészségbiztosítási alapra befizetett összegek
- Nyugdíjbiztosítási alapra befizetett összegek
- Egészségügyi hozzájárulásra befizetett összegek
- Magánnyugdíj-péztárba befizetett összegek (aki tag ott)
- Vállalkozói kivét
- Tárgyi eszköz értékcsökkenése (ha van)
- Borravaló összege

Átalányadósoknál értelemszerűen a kiadási adatok nem szükségesek.

A nem taxis vállalkozásból származó jövedelmek kigyűjtése, ill. az erről szóló igazolás szintén szükséges, úgymint táppénz, nyugdíj, főállású jövedelem, biztosítótól kapott összeg, egyéb tevékenység bevétele stb. Egyes adatok tekintetében (pl. áthozott veszteség) szükség lehet az előző évi adóbevallásra is.

Az általánosan túlmutató bonyolultságú bevallások (értékpapír-ügyletek, ingatlan- illetve termőföld adás-vétel stb) kitöltéséhez időhiány miatt nem áll módunkban segítséget nyújtani.

A bevallás-kitöltési szolgáltatás a BTI regisztrált és tagdíjfizető **tagjai részére díjmentes**, tagsággal nem rendelkező taxisoknak átalányadó esetén 2500, tételes adózás esetén 3500 Ft-ot számítunk fel.

Az adóbevallás kitöltéséhez, ill. a költségek könyveléséhez szükséges **költségszámítás** változatlanul igénybe vehető kedvezményes, **550 Ft-os áron.** Ennek a számításnak a segítségével egy konkrét gépkocsitípusra megadjuk a mindenkori, kilométerenként elszámolható összeget. Nem kell tehát üzemanyagárakat figyelni, különböző szorzókkal bajlódni és alaponormákat fel-

kutatni: költségszámításunk alapján csupán a megtett kilométereket kell a megadott összegekkel szorozni.

A BTI-ben továbbra is minden termék és szolgáltatás fizethető euróban is.

Irodánk az adóbevallás időszaka alatt hosszabbított nyitva tartással áll a kollégák rendelkezésére. Hétfőnként 10–18 óráig, kedden és szerdán 10–16 óráig, csütörtökön 9–16 óráig tartunk nyitva. (Ezek a biztos pontok, de természetesen a felmerülő igényeket – lehetőség szerint – ezen túl is kielégítjük). Pénteki napokon általában 9–13 óráig vagyunk elérhetőek, ám ezt érdemes telefonon előre egyeztetni.

Az éves műszaki vizsgák alkalmával ne feledjük elintézni a taxis felelősségbiztosítás („kaució”) megújítását, mert ez továbbra is a taxiengedély feltétele. **A BTI-ben változatlan áron igényelhető** ez a szolgáltatás 2003-ban is. Azok a kollégák, akik a BTI-ben kötötték meg biztosításukat, a lejárattal előtt levélben értesítést kapnak, és változatlan adatok esetén, az éves díj befizetésével – egyéb adminisztráció nélkül – meghosszabbítható az érvényesség. **Vidékre továbbra is postai úton biztosítjuk** ezt a szolgáltatást, mégpedig oly módon, hogy a hozzánk eljuttatott adatok alapján kiállítjuk a biztosítási igazolást, és egy csekk kíséretében – mintegy megelőlegezve a bizalmat – postázzuk a megadott címre. Fizetni csak utólag kell. Az adatok levélben, telefonon, faxon, SMS-ben, e-mail-ben egyaránt eljuttathatók hozzánk (elérhetőségeink a „BTI kínálata” rovatban).

Balesetek elemzésére továbbra sem használják a térfigyelő kamerákat

Vagy három éve javasoltam a közlekedésrendészet vezetőinek, hogy a közúti forgalmat figyelő kamerákkal figyeljék a közlekedési szabálysértőket, például a buszsávot jogtalanul használókat.

Napjainkban a buszsávban gyakran több autó közlekedik, mint a belső sávokban, pedig ott csak BKV(!) buszok és taxisok mehetnek, ha taxi üzemmódban közlekednek. Sajnos kevés a rendőr az ellenőrzésre. De, ha több lenne, akkor se nagyon tudnák ellenőrizni a buszsávot, hiszen nincs hova félreállítani a szabálytalankodó autókat a VII. kerületi Rákóczi út – Akácfa utca sarkok kivételével.

Ezért kézenfekvő a javaslat, hogy a központból, a térfigyelő kamerákkal figyeljék a szabálytalankodókat. A javaslatot elfogadták, kivitelezés megtörtént, az új kamerákat felszerelték. Jó lenne továbblépni! Lehetne a közlekedési balesetek elemzésekor is felhasználni a kamerákat! Most, ha nem egyértelmű egy baleset, akkor tanúkat kell keresni. Ez volt a szabálytalan, vagy az, esetleg mindkettő. Javasoltam a közlekedésrendészeti vezetőknek, hogy a térfigyelő kamerák által rögzített felvételeket használják fel a közlekedési balesetek elemzésére.

Megérkeztek a válaszok.

A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmény esetén követhető rendőri eljárásról a 3/1998. (I. 31.) ORFK utasítás rendelkezik. E jogszabály szabályozza, hogy a közlekedési baleset helyszínén kizárólag a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező rendőri szerv járhat el.

A kerületi közrendvédelmi állomány járőrei látják el a helyszín biztosítói feladatokat, rendőr szervet kell értesíteni a további intézkedések megtétele érdekében.

Ha a belesettel érintett jármű vezetőjénél felmerül az ittasság, akkor a Közlekedésrendészeti Főosztály Forgalom- és Közútfelügyeleti Osztály járőrei járnak el.

Szándékos bűncselekmény esetén Büntetőeljárásról szóló 1973. évi I. törvény (továbbiakban Be.) 84. szakasza alapján, figyelemmel a Be. 130. szakasz 2. bekezdésére halaszthatatlan nyomozati cselekményként helyszíni szemlét kell tartani, amit Budapesten csak a Közlekedésrendészeti Főosztály baleset helyszínelői végezhetnek.

Amennyiben az adott bűncselekmény több helyszínnel érintett, úgy minden helyszínt rögzíteni kell.

A baleset körülményeinek rögzítése helyszíni szemle jegyzőkönyvben, méretarányos helyszínrajzon és fényképeken történik, amelyekben jól tükröződnek a baleseti helyszín jellegzetességei.

A bűncselekmények körülményeinek tisztázása érdekében a nyomozó hatóság minden

olyan bizonyítékot beszerez, amely a tényállás felderítésében relevanciával bír. A térfigyelő kamerák által készített felvételek a bizonyítékok megerősítését vagy cáfolását segítik, azonban önálló bizonyítékként nem használhatók fel.

A jelenlegi bírósági gyakorlat a baleset helyszínének rögzítésére csak a helyszíni szemle jegyzőkönyvet és a fényképmellékletet fogadja el.

A baleset helyszínének rögzítésénél nem lehet eltérni ezen alaki kellekektől.

A kamerák által készített felvételek nem méretarányosak, továbbá sem a rendőrség, sem pedig a bíróságok jelenleg még nem rendelkeznek olyan technikai feltételekkel, amelyek a videofelvételek hasznos felhasználását biztosítani tudnák.

Az igazságügyi műszaki szakértők bizonyos esetekben nagy költségnáfordítással tudnak videofelvételek alapján méretarányos helyszínrajzot készíteni.

Lovász Győző

Közlekedésrendészeti főosztályvezető
Budapesti Rendőr-főkapitányság
Közlekedésrendészeti Főosztály

A térfigyelő kamerák elterjedését és széles körű alkalmazását a rendőri vezetők is támogatja, mert a technikai eszközök vitathatatlanul fontos szerepet játszanak a közbiztonsági helyzet alakulásában. A kamerák segítségével lehetőség nyílik a közterület meghatározott részének folyamatos megfigyelésére, a jogsértő cselekmények észlelésére, a gyors rendőri intézkedések kezdeményezésére, s nem utolsósorban a rögzített képfelvételek az egyes eljárások lefolytatásához tárgyi bizonyítékként is szolgálhatnak.

Szükséges azonban megjegyezni, hogy a rendőrség által folytatott eljárások (államigazgatási, szabálysértési, ill. büntetőeljárások) során a térfigyelő

rendszerek képanyagai csak korlátozottan vehetők igénybe.

Ennek egyik oka, hogy a kamerák - elhelyezésüknél és technikai adottságaiknál fogva - nem képesek a jogsértő cselekmény elbírálásához minden esetben megfelelő, ill. elegendő adatot szolgáltatni.

Nem hagyhatók továbbá figyelmen kívül a hatályos jogszabályoknak és egyéb normáknak a bizonyítási eljárásokkal kapcsolatos kötelező jellegű előírásai sem, melyek különböző törvényi tényállások megvalósulása esetén meghatározott eljárási cselekmények végrehajtását teszik szükségessé.

Dr. Hatala József

közbiztonsági főigazgató
Országos Rendőr-főkapitányság
Közbiztonsági Főigazgatóság

A főváros területén egyre nagyobb számban telepített kamerák nagyban elősegíthetik a közbiztonság és a közlekedési fegyelem javítására tett erőfeszítéseket.

A technikai eszközök által nyújtott lehetőségek felismerése és kihasználása az egyik fő törekvésünk, s a jövőbeni munkánkban mindezeket fel kívánjuk használni.

Lalák Ferenc

Forgalom- és Közútfelügyeleti
osztályvezető

BRFK Közlekedésrendészeti Főosztály
Forgalom- És Közútfelügyeleti
Osztály

Köszönjük a válaszokat. Tehát továbbra sem alkalmazzák a térfigyelő kamerák felvételeit a közlekedési balesetek elemzésére. Ezzel együtt volt értelme megkeresni a rendőri vezetőket, mindenki számára hasznos információkat tudhattunk meg a közlekedési balesetek vizsgálatával, elemzésével kapcsolatban.

Juhász Péter

Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.
Futómű- és fékjavítás.
Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörösi út 34/a.
(Eke u. sarok)

Nyitva: 8-17 óráig (igény szerint tovább is!)

Telefon: 291-8714

2002. december közepétől kapható az új, még cinkosabb Peugeot Partner

1996 nyara és 2002 szeptembere között összesen 583.900 Partnert gyártottak Vigóban, a Peugeot spanyolországi üzemében. Ebből 391.200 a haszonjárművek száma. Sikerük titka a praktikus és sokoldalú felhasználás lehetősége a hétköznapi munkában. A méretes és mégis kompakt jármű, nevéhez híven, a felhasználó igazi társa kíván lenni a mindennapokban.

Alig egy évvel a bevezetése után tovább szélesedett a Partner vevőköre. sokoldalúsága és számos vonzó tulajdonsága a családok körében is népszerűvé tette a járművet. A tágas utastérnek, a könnyen megközelíthető és nehézség nélkül variálható hasznos térnek, a robusztus megjelenésnek, valamint a limuzinéhoz fogható úttartásnak köszönhetően családi autóként is jól bevált a Partner személyautó-változata.

Az ötszemélyes Partner, amelyből 192.700 példány készült, új piaci kategóriát testesített meg, létrehozta a „szabadidős-családi autó” önálló, és azóta folyamatosan fejlődő szegmensét.

A kategória vevőkörének sajátossága, hogy autvásárláskor a költség szempontokat helyezi előtérbe. Ezért számukra a leg-

Az új Partner hű marad az ügyfelek elvárásaihoz, ugyanakkor követi az új tendenciákat, és igazodik az életmód változásaihoz. Korábbi érényeit újjal töltdja meg, bizonyítva, hogy az egyszerűség és az egyéniség egyáltalán nem zárja ki egymást.

Az új Partner széles ügyfélkör igényeinek kielégítésére alkalmas járműként határozható meg, amely:

– **TÖKÉLETES SZABADIDŐ-AUTÓ:** ezt erősíti a megújult orr-rész (motorháztető, sárvédők, lökhárítók) és a nagyméretű, sima üvegű fényszóró. Az új hűtőrész modernebb, és a márka legújabb modelljeivel rokon külső megjelenést eredményez.

– **TÁGAS:** a csomagok és különféle felszerelések szállítására alkotott jármű csomagterfogatata 624 liter, amely 2800 literre növelhető (lehajtott hátsó üléspeadald, a plafonig mérve). A mindössze 570 mm magas küszöb jóvoltából a csomagtartó könnyen rakodható.

– **KÉNYELMES BESZÁLLÁST** biztosít hátra is a jobb oldali, praktikus toloajtó, amely változattól függően kiegészülhet egy másik toloajtóval a bal oldalon.

– **VONZÓ** utasteret kínál. Az áttevezett műszerfalon még több rakodóhelyet alakítottak ki. Nagyobb hangsúlyt kapott az ergonómia és a praktikum, az új funkciók növelik a biztonságot és a kényelmet.

– **BIZTONSÁGOS** valamennyi utas számára. A hátul ülők tökéletes kényelemben és biztonságban utazhatnak a 2/3–1/3 arányban lehajtható, három állítható fejtámasszal és három hárompontos biztonsági



övvel felszerelt üléspeadalon. A legkisebbek gyermekülésben foglalhatnak helyet (Isofix-rögztítés közepén és a jobb oldalon).

Az elöl utazóknak remek kilátást biztosít a hatalmas szelvévédő. Védelmükrol a pirotechnikai előfeszítővel és överő-határolóval (600 daN) ellátott biztonsági övek (az öv bekapcsolására figyelmeztető hangjelzéssel a vezetőoldalon) gondoskodnak. A biztonsági rendszer két adaptív frontlégzsákkal egészül ki, a vezetőoldali 60, az utasoldali 100 literes. Ez utóbbi ki is kapcsolható, ha gyermekülést szeretnének elhelyezni az első ülésen. Opcióként mellkasvédő oldallégzsák is rendelhető.

– **KIVÁLÓ VEZETÉSI KÉNYELMET ÉS NAGYOBB BIZTONSÁGOT** nyújt. A változó rásegítéssű szervokormány megkönnyíti a parkolási műveleteket, és jól érezhetővé teszi az autót. A műszeregységen található karbantartás-jelző mutatja a szerviz esedékességét. A dízelváltozatok műszerfalán elhelyezett olajsintmérő feleslegessé teszi a motorháztető felnyitását.

Az első, szakaszos ablaktörlő működését a jármű sebessége szabályozza, a hátsó ablaktörlő pedig automatikusan bekapcsol, ha a vezető hátramenetbe vált, miközben működik az első ablaktörlő.

RENDKÍVÜL BARÁTSÁGOS. Remek dolog együtt utazni az új Partner fedélzetén. A színek és az anyagok társítása kellemes látványt nyújt. Az utasok „kincseit” számos rakodóhely várja. A három italtartó, az áthelyezhető hamutartó, vagy a kisebb készülékek csatlakoztatására alkalmas 12 voltos aljzat még inkább erősíti a jármű felhasználóbarát jellegét. A multiplex rendszer eredeti elektromos funkciókat tesz lehetővé. Minden változatban alapfelszerelés a nagyfrekvenciájú távvezérlő, amelynek segítségével könnyen megtalálhatjuk a leparkolt autót: a lámpák felgyulladnak,



fontosabb kritérium a praktikuság, a méret, a kényelem, valamint a felhasználás sokoldalúsága, mind a hétköznapi munkában, mint a szabadidő eltöltése során.

Franciaországban a kategória ügyfeleinek átlagéletkora körülbelül 46 év, 56 százalékuknak van 18 évesnél fiatalabb gyermeke. A társadalmi helyzet külső megnyilvánulásaival nemigen törődnek, ugyanakkor feltétlenül döntő szerepet játszik választásukban a „biztos érték” és az „egyszerűség” fogalma.

anélkül, hogy kinyílna az ajtózár. Szintén széria a kísérőfény, vagyis a gyújtás megszakítása után égve maradó fényszóró. Bizonyára sokan értékelik azt is, hogy a rádió hangerőssége a jármű sebességének függvényében változik.

A Présence változatokhoz kapható, praktikus és eredeti kialakítású többfunkciós panorámatetőben teljesedik ki az új Partner utasbarát és cinkos jellege. A következőkből áll:

* Öt, színezett üvegből készült lamella, amely még világosabbá teszi az utasteret.

* Két hosszanti, levehető csomagtartórúd, öt kapcsolódási ponttal, a szabadidős felszerelések szállítására.

* A mennyezeten kialakított, tágas rakodóhelyek, ezek térfogata összesen 100 liter (elől három, kipárnázott mélyedés és egy CD-tartó, hátul két hatalmas, zárható fedélű rakodóláda, nagyméretű rakodóláda a jármű hátuljának teljes hosszában).

* Számos kényelmi szerelvény hátul (kiegészítő gombok a szellőző levegő szabályozására, egyéni olvasólámpák).

Az új Partner sokrétű modell, amely a síelés, a szörf, a vitorlázás szerelmeseit épp úgy képes lenyűgözni, mint a családokat, akik hétköznap az iskolába kísérik gyermekeiket, hétvégén pedig a természetbe kirándulnak.

Az új Freeway változat különlegessége, hogy sajátos dinamikai képességei (megemelt felfüggesztés) terepautózásra teszik alkalmassá, és megjelenése még harciasabb az alapváltozaténál.

A kínálat bevezető modellje, a Profil a Partner járműcsalád számos erenye közül a legfontosabbakat bocsátja az ügyfelek rendelkezésére.

A Partner különböző változatai Profil

A modellkínálat belépő változata az alábbi motorokkal kapható:

Benzines: 1360 cm³ - 55 kW - 120 Nm - gumik: 175/70 R14

Dízel: 1867 cm³ - 51 kW - 125 Nm - gumik: 175/70 R14

Ez a modell a szolgáltatások/költségek vonzó kompromisszumát kínálja, dinamikus-esztétikus külsőbe csomagolva. A Kobalt típusú belső hangulatban a kék-fekete árnyalat dominál, a huzatok könnyen tisztíthatók, ami fontos szempont egy családi autó esetében.

Présence

Ezek a változatok a következő motorokkal rendelhetők:

Benzines: 1587 cm³ - 80 kW - 147 Nm - gumik: 185/65R15

Dízel HDi: 1997 cm³ - 66 kW - 205 Nm - gumik: 185/65R15

A külső megjelenésben ezeket a változatokat a kocscitést és a lökhárító bizonyos részeinek a karosszéria árnyalatával megegyező színe különbözteti meg. Másik fontos sajátosság a megnövelt komfort, ez a következő felszereléseket jelenti:

- „Elektromos csomag” (távírányítóval nyitható ajtók, elektromos ablakemelők, fűthető visszapillantók, elektromos állítás-sal az utasoldalon)

- Bal oldali tolóajtó

- A csomagter kialakítása

- Kiegészítő rakodóhelyek (tetőbe rejtett mélyedés, ülészekbe), térképolvasó-lámpák és 12 voltos csatlakozó elől.

Az XT Présence utasterében ugyanazokat a felszereléseket találjuk, mint a többi típusban, megjelenése azonban egészen más:

- A fekete árnyalatú, strukturált szövetborítása dinamikus hatást kelt a Mandarina vagy Titán hangulatban. A rakodóhelyek és az ülések szegélye, a műszerfal középső szalagja, a sebességváltógomb betéte és az első kilincsek melletti kapaszkodó Mandarina környezetben narancsszínű, Titán hangulatban metálszürke árnyalatot ölt.

- A Cédrus hangulat esetén az üléseket természetes zöld és bézs árnyalatokból szőtt, tarka huzat borítja és mintázza meg. A műszerfal középső csíkja, a műszerszámlap és a sebességváltógomb betéte pezsgőszínű.

Freeway

A Freeway változat a végletekig fokozza a Partner alapvető „szabadidő-autó” jellegét. A rosszabb minőségű utakra is alkalmas jármű merész kalandokra csábít.

Külső megjelenésének sajátos jegyei:

- Megemelt futómű és 15"-os, speciális könnyűfém felszerelt kerekek.

- Csak erre a típusra jellemző karosszériaelemek: védőrács a fényszórókon, szélesítő az első és hátsó sárvédőkön, a lökhárító középső részét és az alsó légbefelő

nyílást a karosszéria színére fényezik, metal díszszegéllyel ellátott ködlámpák, oldalsó dekormatrica.

A belső hangulatok megegyeznek a Présence kivitelével.

A különleges szabadidős kiruccanásokra tervezett Freeway fokozottan praktikus jellegéről és könnyű karbantarthatóságáról árulkodik a kettős szőnyegborítás.

A Partner Freeway változathoz a gyártó olyan motorokat, váltókat és futóműveket kínál, amelyek tökéletes összhangban vannak az arculatával, és megerősítik különleges rendeltetését.

A motorok közül a legerősebb változatok kerültek a kínálatba:

Benzines: 1587 cm³ - 80 kW - 147 Nm - gumik: 185/65R15

Dízel HDi: 1997 cm³ - 66 kW - 205 Nm - gumik: 185/65R15

A megemelt futóművet a motor alatt elhelyezett, acél védőlemez óvja az egyenetlen utak veszélyeitől.

* * *

AZ ÚJ PARTNER HASZONJÁRMŰ-KÍNÁLATA IS GAZDAG...

... kielégíti például a mesterember, az állatorvos vagy a postás igényeit. Az új kínálatot megújult külső és belső megjelenés jellemzi.

Az új Partner a 600-800 kg hasznos teherbírású, dobozos kisteherautók, és az igény szerint felépítményezhető, járóképes alvázak széles választékát kínálja. A motorválasztékot az 1.4 literes benzines (teljesítmény: 55 kW), valamint az 51 kW-os, 1.9 literes szívódízel és a 66 kW-os, 2.0 literes, közös nyomócsövű, közvetlen befecskendezésű HDi dízelmotor alkotja.

Taxis demonstráció Berlinben

A tavalyi évben több megmozdulást is tartottak a közlekedési szakma dolgozói Németországban. Ezek közül talán a legnagyobb a Berlin utcáin zajló taxistüntetés volt a nyár derekán. Több mint háromezer taxi indult meg az ország minden részéről Berlin központja, a Brandenburgi kapu felé. A szervezők minden erőfeszítése ellenére csak mintegy 500 autót tudtak beszüfölni a tere, így a többi kolléga, kocsiját a környező útvonalakon leparkolva, gyalog igyekezett a demonstráció színhelyére.

Peter Kristan, a taxisok szövetségének vezetője, a demonstráció szervezője a szónoki emelvényre fellépve, és megpillantva a végeláthatatlan sorban álló taxikat, így kiáltott fel: „Miénk a világ legnagyobb taxiállomása!”

A taxisofőrök egyre csökkenő jövedelmük miatt vonultak az utcára. - Mostanában gyakran előfordul, hogy a nettó keresetem óránként alig három eurót tesz ki - panaszkolta egyikük. A létszámunk túl magas, az utas kevés. (Nocsak. Ott is? - a szerk.) Emelkednek a fenntartási árak, az adók, a járulékok.

A demonstráció résztvevői követelték a nemrégiben bevezetett ún. öko-adó 50%-os csökkentését, a koncessziók kiadásának azonnali megállítást (vagyis létszámstopot) legalább Berlinben és Hamburgban, és vállalkozási körülményeik általános javítását.

A petíció átvevője, a szaktárca illetékes konkrét, azonnali hatályú intézkedést nem látott lehetségesnek, de ígéretet tett arra, hogy áttekintik a helyzetet, és a megfelelő rendeletek módosítási javaslatát előterjesztik a kormánynak.

A demonstráció békésen, problémamentesen zajlott, és az esti órákban rendbontás nélkül feloszlott.

K. H. - Berlin

A BTI kínálata

BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, fax: 280-7196, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu

Ügyfélszolgálat: hétfőtől csütörtökig 10-16 óráig,

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	3.500.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	2.500.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	550.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Festékszalg RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalg ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalg ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalg PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.820.-
Budapest (házszám) és környéke (28 település) atlasz	1.820.-
Budapest (házszám) és környéke (88 település) atlasz	2.639.-
Budapest (házszám) és környéke (92 település) + Magyarország atlasz	2.912.-
Budapest (házszám), + Magyarország és 210 település részletes atlasza	5.330.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	440.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.670.-től
Tarifatáblázat készítése/db	420.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	420.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	620.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter)

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	235.00.-	228.00.-	207.00.-

www.apeh.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2000.04.03 - 2001.07.12.	11,00%
2001.07.13 - 2001.09.09.	11,25%
2001.09.10 - 2001.10.24.	11,00%
2001.10.25 - 2001.11.12.	10,75%
2001.11.13 - 2001.12.10.	10,25%
2001.12.11 - 2002.01.07.	9,75%
2002.01.08 - 2002.01.21.	9,50%
2002.01.22 - 2002.02.18.	9,00%
2002.02.19 - 2002.05.21.	8,50%
2002.05.22 - 2002.07.08.	9,00%
2002.07.09 - 2002.11.18.	9,50%
2002.11.19 - 2002.12.16.	9,00%
2002.12.17-től	8,50%

Autórádió, hangszóró, riasztó,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló

árusítás, szerelés, javítás.

Extra ajánlatok:

Az utas ajtókat külön kezelő,
központi zár vezérlő.
Indítás és rablásgátló egyben.

Vilcomp Kft.

Bp. XIII., Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456
(A Printax szervizben!)

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Fizetendő minimális járulékok 2003. I. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 150.000 Ft	Járulékalap 14%-a 21.000.-	Járulékalap 26,5%-a 39.750.-	Tételes összeg 3x3450 = 10.350.-
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségment elszámolható	Járulékalap 11%-a 16.500.-	Járulékalap 18%-a 27.000.-	Teljes befizetett összeg 10.350.-

A TB-járulékokról

Minimális változások történtek a TB-járulékok tekintetében, ahhoz azonban elegendők, hogy új számokat kelljen megtanulnunk. Nézzük részletesen: Főállású vállalkozó esetén a legkisebb egészségügyi járulék összege nem változott, mert maradt a minimálbér összege 50.000 Ft, és a százalékvérték is változatlan, 14%.

A nyugdíjjárulékokban történt egy apró változtatás, teljes összege fél százalékkal magasabb lett. A változatlan minimálbér mellett így negyedévenként az eddigi 39.000 Ft helyett 39.750 forintot kell nyugdíjjárulék címén befizetnünk. (A magánnyugdíj-pénztári tagok ebből az eddigi 6 helyett 7%-os részt fizetnek a magánnyugdíj-pénztárba.) Úgy tűnhet hát, hogy – ha csak kismértékben is – de emelkedett a befizetendő összeg. Ez azonban szerencsére nincs így, mert a harmadik tétel, az ún. egészségügyi hozzájárulás havi összege 4.500 Ft-ról 3.450 Ft-ra csökkent.

Így tehát az a főállású egyéni vállalkozó, akinek személyi jövedelem kivétje éves átlagban nem haladja meg a minimálbér összegét, az eddigi 73.500 Ft helyett 71.100 Ft-ot fizet negyedévenként összesen TB-járulék címén. A különbség ugyan nem túl nagy, mindössze 2.400 Ft, de legalább most nem felfelé...

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulék alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósnál a bevétel 25%-a. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e.
Az első negyedévre tehát 2003. április 12.**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mi a jelentése a jelzőtáblának?

- Fénysorompóval biztosított vasúti átjáró.
- Sorompó nélküli vasúti átjáró.
- Jelzőőrrel biztosított vasúti átjáró.



2. Mit jelent a jelzőtábla-kombináció?



- A sebességkorlátozás az első útkereszteződésig érvényes.
- A sebességkorlátozás az egész lakott területre érvényes.
- A sebességkorlátozás csak a megjelölt útszakaszon a feloldó tábláig tart.



3. Mit jelez a tábla?

- A várakozási tilalom távolságát.
- A legkisebb követési távolságot.
- 70 méteren belül előzési tilalmat.



4. Mire figyelmezteti a tábla?

- Arra, hogy az út közvetlenül a vízparton vagy szakadék mellett van.
- Arra, hogy az út nyitható hídon vezet keresztül.
- Arra, hogy az úttest csúszóssá válhat.



1.



2.

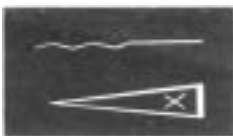
5. Melyik táblánál tilos az útra behajtani egy személygépkocsiból és kéttengelyes pótkocsiból álló járműszerelvénnyel?

- Csak az 1-es jelűnél.
- Csak a 2-es jelűnél.
- Mindkettőnél.



6. A „Várakozni tilos” jelzőtábla alatt ezt a kiegészítő táblát látja. 7.00 – 14.00 óra között mennyi ideig tartózkodhat utasra váró taxijával a táblától számított 25 m-en belül?

- Legfeljebb 5 percig – ha a járműnél tartózkodik.
- Legfeljebb 5 percig – még akkor is, ha nem tartózkodik járművénel.
- 5 percnél tovább is, ha a járművénel tartózkodik és áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi..



7. Milyen veszélyre figyelmeztetnek az útburkolati jelek?

- Kijelölt gyalogos-átkelőhelyre.
- Egyenrangú utak kereszteződésére.
- Vasúti átjáróhoz közeledésre.

8. Autópályán elsőbbséget kell-e adnia a gyorsítósávon érkező, megkülönböztető jelzéseket használó gépjármű számára?

- Igen.
- Nem.

9. Köteles-e a taxiját elakadást jelző háromszöggel megjelölni, ha lakott területen kívül műszaki hiba miatt megállni kényszerül?

- Csak akkor, ha őrizetlenül is fogja hagyni.
- Igen, ha a jármű az úttesten vagy a leállósávon áll.
- Nem.

10. Mikor köteles a balra bekanyarodni szándékozó és szabályosan besorolt taxiból a bekanyarodás megkezdése előtt – meggyőződni arról is, hogy balról járművének előzését másik jármű nem kezdte meg?

- Minden esetben.
- Akkor, ha az úttest párhuzamos közlekedésre nem alkalmas.
- Akkor, ha az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas.

11. Vasúti átjárónál a teljes sorompót kiegészítheti olyan berendezés, amely a sorompó lezárásának megkezdését, valamint záródását és zárva tartását (a teljes felnyitásig) jelzi. Milyen lehet ez a berendezés?

- Két egymás mellett levő lámpából áll és felváltva villogó piros fényt ad.
- Hangjelző berendezés (kolomp vagy csengő).
- Olyan berendezés, amely ilyenkor villogó piros fényt, egyébként fehér fényt ad.

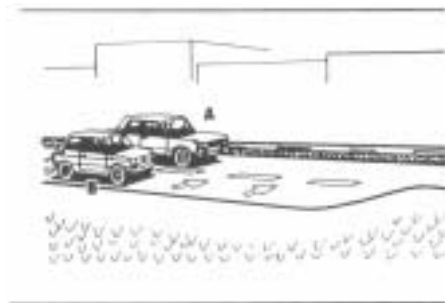
12. Személytaxijával – ha az előzés feltételei biztosítottak – egyenrangú útkereszteződésben az úttest jobb szélén, egyenesen haladó...

- kétkerekű segédmotoros kerékpár megelőzhető.
- motoros tricikli megelőzhető.
- lassú jármű (munkagép) megelőzhető.

13. Egyirányú forgalmú úton hol köteles elhelyezkedni taxijával, ha balra akar bekanyarodni?

- Az úttest középvonalánál.
- Az úttest bal széle mellett.
- Bárhol, ha ez a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.

14. Melyik jármű az elsőbbség az ábrán látható forgalmi helyzetben?



- Az „A” jelűé.
- A „B” jelűé.
- Kölcsönösen meg kell egyezniük az elsőbbség kérdésében.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

2002 – taxiállomások éve

Velünk mindig történik valami. Minden évet elnevezhetünk valamilyen nevezetes eseményről, történésről. Például 1989 volt az LRI igazolványok éve. 1990 a taxisblokáé. 1992 a taxis rendelet, a „taxis törvény” éve. De beszélhetünk sárga rendszám, taxis vizsga, a fényképes igazolványok évéről.

A 2002-es év minden bizonnyal a taxiállomások éve volt. Megjelentek az új kialakítású taxiállomások. Érdekesképpen nézzük végig röviden ezek helyzetét az elmúlt két évtizedben:

Valaha voltak a kimondottan FŐTAXI állomások a főváros majd 200 pontján. Részben telefonos (drosztos), részben fakultatív állomások. A hetvenes évek végén a VOLÁNTOURIST lehetőséget kért és kapott a Fővárosi Autótaxi Vállalattól, hogy 10 taxiállomásra beállhassanak a VOLANTAXI autói. Mint köztudott, a VOLANTAXI el-sősorban a túrafuvar, vidéki, akár többnapos munkát vállaltak. De ezzel együtt volt mindig néhány taxi, amely Pesten furikázott - vidéki fuvar híján. Ők beállhattak többek között az Őrs vezér térére, Zalka Mátyás térére (Liget tér), a Keletihez, Délihez, Nyugatihoz.

1982-től alakultak a magántaxi társaságok, mellettük egyre több lett a „mezítlábas” taxi. Ők nem álltak be taxiállomásra, hanem gurulgattak. A nyolcvanas évek közepén följánlotta a FŐTAXI a közös drosztbérletet, de ekkor még a maszekok ezt elutasították. A nyolcvanas évek végére változott a helyzet, főleg a benzinárak drasztikus változása miatt. Ekkor már itt-ott meg kellett állni takarékosági okok miatt. Értékető módon elsősorban a FŐTAXI állomások előtt-után álltak meg a maszekok.

Döntő változás 1990. január 3-án, hétfőn történt, ekkor szinte rajtaütésszerűen megálltak a maszekok is a FŐTAXI állomásokon. Elkezdődött a több évig tartó drosztháború, amely során sokszor éppen a FŐTAXI autók nem állhattak be az általa bérelt (!) területre.

A FŐTAXI megunt, hogy nem használhatta az általa bérelt területet, és ezért fokozatosan kivonult a taxiállomásokról. Először még egy férőhelyet fizetett minden taxiállomás után, hogy legalább a taxiállo-

más-táblának legyen jelentősége, értelme. A későbbiekben már egyáltalában nem fizetett bérleti díjat az akkor alakuló önkormányzatoknak.

De miért is alakult ki a drosztháború? Lényegesen több taxi lett, mint taxiférőhely. Az addigi 1200 beállóhely körülbelül kiszolgált a FŐTAXI 3000 autóját. De a 90-es évek elején 12.000 (!) engedély volt kida-va és a becslések szerint 18.000-en (!) taxiztak feketén a fővárosban. Nyilvánvalóan mindenki meg akart állni valahol.

A taxisok kiválasztottak általában egy helyet, onnan igyekeztek kiszorítani az „idegeneket”, hogy a kevés munkából több maradjon.

Először csak sorfeltartást láthattunk, ahol az eltávozott taxik helyét nem töltötték fel folyamatosan, hézagok maradtak a kocsik között. A későbbiek folyamán a „komálósok”, a haverok betolathattak az üresen maradt helyekre. Egy helybeli megállt, a legutolsó helyen, és csak az állhatott be, aki benne volt a buliban!

Öt évig tartott a drosztháború „intenzív” szakasza. A taxiállomások 90%-a foglalt lett, a maradék 10%-ra állhatott csak be mindenki más.

Elérkeztünk a 90-es évek végére. A drosztok nagy része felszabadult, talán ha 10%-ról tanácsolják el az „idegeneket”. A kökemény fickók, vagy kevésbé kemény legények rájöttek a helyzet tarthatatlanságára. Elkergették a korrekt, normális tarifával dolgozó kollégákat, de ezzel együtt eltűntek az utasok is. A társaságbeliek túlnyomó többsége korrekten, a társaság által meghatározott tarifával szállította az utasokat. Sok esetben az utas a taxiállomáson állva rendelt taxit magának, miközben ott sorakoztak a szabad taxik... A mezítlábas taxisok egy része megváltozott, új életet kezdett, elment valamelyik társasághoz. A másik része meg abba hagyta a taxizást, rájött, hogy a napi egy fuvarból már nem lehet megélni. Egy elenyésző részük változatlanul mezítlábasokként keresi a kenyerét, általában idősebb, lestrapált autóval.

Mi a helyzet a taxiállomásokkal 2003. elején? Jó lenne minden drosztot végiglátogatni, de erre nyilvánvalóan nincs hely az

újságban. Nézzük végig a legkeményebb helyeket:

Vígszínház

Az egyik taxitársaság drosztelső rendszerű állomása, mindenki beállhat, a kemény legényekből hírmondó sem maradt.

Filmmúzeum

Mutatóban maradt egy-két kolléga a régiek közül, de ez a hely is megszelídült.

Vár

A Hilton előtt és a környéken a szállodával szerződött taxik várakoznak, nyilvánvalóan az első panasznál eltanácsolják őket.

Belváros

Továbbra is foglalt terület a Petőfi Sándor utca, Váci utca, Szervita tér környéke.

Pályaudvarok

Szintén foglalt a Keleti pályaudvar mindkét oldala, a Nyugati pályaudvar mindhárom kijárata, a Déli pályaudvar alsó és felső szintje. A MÁV igyekszik javítani a helyzeten, és az egyik taxitársaság autóit beengedi a saját területére, így egyre több utas tudja, hol talál társaságbeli taxit.

Bevásárlóközpontok

Gyakorlatilag minden bevásárlóközpont, üzletközpont szerződést kötött valamelyik taxitársasággal, így mindig található szabad társaságbeli taxi az üzletközpontoknál.

Szállodák

Az elsők között lett rend a szállodáknál, ugyanis ezek vezetősége szerződést kötött taxisokkal, akik vállalták a korrekt taxizást.

Őrs vezér tér

Kökemény hely volt és az is maradt. A tulajdonképpeni taxiállomás megszűnt, de egy állandó csapat fogja a tér mindhárom „taxiállomását”.

Körszálló

Felszabadult terület, valamikori kemény hely, most bárki beállhat.

Volga Szálló

Itt is elcsattant néhány pofon az elmúlt évtizedben. Az egyik taxitársaság drosztelső rendszerű taxiállomást létesített úgy, hogy már nem lehet keménykedni. A mezítlábas „verőlegények” eltűntek.

A sort lehetne folytatni, tanulságos lenne mindenkinek megismerni az elmúlt tíz év történéseit a drosztokkal kapcsolatban. A jelek szerint nemsokára rend lesz ezen a téren, nem véletlenül mondhatjuk, hogy 2002 a taxiállomások éve volt.

Ferenczy P. Károly

Voláncom Kft. Bp. X., Bebek u. 1. sz. alatti szervizében
URH-készülékek értékesítése

(új és használt) BRG, Maxcon, Yaesu, Icom stb.

URH-készülékek áthangolása, javítása.

Térerómérők, kódkiírók PRINTAX taxiórák beszerelése,
teljes körű javítása és hitelesítése. DIGITAXI órák hitelesítése.
Munkafelvétel: 8-15-ig. Előzetes időpont-egyeztetés: 433-3325

SKODA

OCTAVIA ÉS FABIA

Bontott és új karosszériaelemek,
valamint alkatrészek
nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

FIX TARIFA „BEST OF” MÓDRA

Alcím: 10-110-27-210

Több mint egy éve nem írtam cikket, csak csendes szemlélője, illetve olvasója voltam a „Taxisok Világa” című újságnak. Mint régi taxizással foglalkozó ember, csak kapkodom a fejemet, mert az utóbbi időben olyan dolgok történtek, amit normális ember nem tud megérteni.

Az, hogy a leírtak mennyiben érintenek, az most mellékes. Biztosan állítom, hogy az „én gatyámat” nem lebegtetni a szél úgy, mint annak a csapatnak a vezetőjét, akik a bizonyításra törekedve figyelmen kívül hagynak minden mást. Lebeszéltek e cikk megírásáról, és már hajlottam is a szóra, amikor a kezembe tettek a City Taxi „Átjárszó” című... lapját.

Nem írtam ki mit gondoltam, de nem változott semmi.

Az újságot lapozva olvastam a City Taxi „Kereskedelmi és marketing manager” (még leírni is hosszú) cikkét, és itt fogyott el a cérna.

Idézem:

Tisztelt Kollégák!

Nagy érvágás volt a City Taxi működésében 2000. év végén mikor, a ... Rt. társaságunkkal felmondta szolgáltatási szerződését.

Sokak által ismert és nem titkolt tény, hogy az elmúlt hónapban (nov. 7-én 11 órakor) a ... Rt., ismét nyilvános aukció formájában az interneten keresztül „megversenyeztette” a budapesti taxi-társaságokat.

Nem volt könnyű, de visszahoztuk!

2003-ban a kizárólagos taxi-szolgáltatója a ... Rt.-nek ÚJRA A CITY TAXI!

(Orbán Lajos idézetében - ahogy az az „Átjárszó”-ban is megjelent - egy hazai multicég neve állt. A cég nevét a kipontozott részekről - a további jogviták elkerülése végett - szerkesztőségünk törölte. A szerzőtől, Orbán Lajostól ezért külön elnézést kérünk. Ő pontosan idézett a City Taxi kiadványából. A szerk.)

Nem volt könnyű, de visszahoztuk: hát igen a név és a titulus kötelez. Nem akarok az „Átjárszó”-ban megjelent többi cikkíró mellé állni, de ha egy „Kereskedelmi és akárminek” ez dicsőséget jelent ilyen áron, az szegénységi bizonyítvány egy „BEST-OF CÉGNÉL”

A mese címe: Hogy lehet ma csatát nyerni?

Hol volt, hol nem volt, volt egyszer egy „csata”. Ebben, ha jól tudom, négy csapat vett részt. Köztük volt a City Taxi és a 6x6 Taxi is.

Már az indulás is meglepő volt, mert a jelenleg legalacsonyabb tarifa alatt volt az indulás. Mentek a nyomkodások, hiszen nem lehetett tudni, hogy ki a „rosszfiú”.

Ki volt az a bátor vagy bar.. hadvezér, aki a jelenlegi kedvezményes tarifát is soknak tartja?

Mivel 2 évig a cég szállítója a 6x6 Taxi volt, amit 2000. év végén, ha jól emlékszem, három

vagy négy forint különbség miatt hozott el a City Taxi-tól, majd 2001-ben is megnyert, így a többi versenyzőnek semmi sem volt drága, „nem is töltöttek, csak lóttak”

Amikor lejárt a „licitidő”, ha nem is mindenben, a 6x6 Taxi volt a nyerő. Már akkor tudni lehetett, hogy ez komolytalanságig fajult nyomkodás volt. Ugyanis külön lehetett licitálni az alapdíjra, - a kilométerdíjra, - várakozási díjra, - a transzferekre és az átutalási időre.

Az ilyen „nyilvános akció” azért jó bizonyos embereknek, mert „ARC nélkül” tudnak licitálni. A partnerek nem tudják, ki ír be éppen az adott pillanatban baromságot, csak az, aki ért a csata dűl, az látja, illetve tudja a számítógép előtt ülve, hogy ki kicsoda.

Vége lett a csatának és mindenkinek az volt a véleménye, hogy neveltséges és komolytalan volt az egész.

Az ominózus nap után kb. három hétre a postás bácsi hozott egy levelet, miben közölték, hogy **bár nem mindenben nyert a 6x6 Taxi** a csatában, de ha fenti árakat elfogadjuk, akkor erősítsük meg levél formájában:

Alapdíj:	10 Ft.
Kilométer:	110 Ft.
Várakozás :	27 Ft.
Átutalási idő:	210 nap.

Neveltséges, gondoltuk a tarifa is, ennek függvényében a transzferek és a hab a tortán a 210 napos átutalás. Aki ezt vállalja, az nem tud gondolkodni. Egy olyan cégnek, melynek egy napi bevétele többszöröse, mint a taxis csapat éves bevétele, az elvárja, hogy 7 hónapig hitelben utazzon?!! Nem találok szavakat.

Természetesen kulturált levél formájában közölte a 6x6 Taxi, hogy a jelenlegi tarifával:

Alap:	300 Ft.
Kilométer :	150 Ft.
Várakozás:	37 Ft.,

tudja 2003. évben elvállalni. és maximum 90 napos átutalást tud elfogadni, és a legnagyobb vállalás az volt, hogy 25%-ot jóváírunk a számlából havonta. Nem kis dolog ez 5-6 milliós havi forgalom esetén, de ez van. Udvartias levél formájában jött a válasz: - Közölték, hogy ennél jobb ajánlatot kaptak, és 2003. januártól nem a 6x6 Taxi szolgáltatását veszik igénybe.

Divattá vált a „visszapörgetés”, okos dolog, de ki fizeti meg?

Másnap felhívtam a három csapatot és mindenkinek gratuláltam, mert nem tudtam, ki nyert. Az első nem, a második nem. Így csak a City Taxi lehetett. Talált! Megköszönte.

Amikor rákérdeztem, hogy óraállítás lesz vagy visszapörgetés? Válasz: az utóbbi. A 210 napra a válasz: „Ez van, Lajoskám”

Majdnem leestem a székről. Itt tartunk? Ez közel 35%-os visszapörgetés, vagy finoman fogalmazva jóváírás, ha nem több.

A rekord eddig 32% volt. Erre, akkor a most csatát nyert is felkapta a fejét.

- Hol a határ?

- Ki fizeti ezt meg? (Naná, hogy a taxis)

(Ő azt hiszi, hogy hurrá 2003-ban 150 Ft-al viszi, ez milyen jó.)

- A 210 napra milyen alapot kell biztosítani?

- Biztosíték (lásd székesfehérvári példák).

- Az ilyen akcióhoz, miért van szükség kereskedelmi és marketing managerre?

- Jogos-e a Gazdasági Versenyhivatal által megkífoágosolt 300 Ft-os alapra az emelés?

- A City Taxi, illetve a „Macitosz” által kezdeményezett fix tarifa nem az ilyenek „melegágya” lesz, ha lesz?

- Miért lesz jó ez a taxisnak?

- Mikor teljesül a régi álom, hogy a szolgáltatás versenyezzen, ne az ár? Főleg akkor, amikor egyre kulturáltabb kocsik és gépkocsivezetők felvételére törekszünk.

- Ilyen áldozatokat kell hozni a funkcióban maradáshoz egy City-nél? (A taxisok kárára.)

- Hogyan tovább?

Ha a hír igaz, az „Átjárszó” újság dicsőséglistáján szereplő másik céget is hasonló áldozatok árán sikerült megszerezni. Sorolhatnám a kérdéseket, de úgy érzem, felesleges. A lavina elindult. Kiszámíthatatlan a vége.

A döntés nem lehetett más, be kell állni a sorba. Hogy kiknek lesz ez jó, nem kétséges. De pont az ilyen cégek élvezték a taxivezetők hülye ötleteinek gyümölcsét?

Neveltséges. Egy biztos, 1969-ben jobb volt taxizni.

Lehet, hogy én egy öreg régimódi gondolkodású ember vagyok, aki mindig megbecsülte és jelenleg is becsüli a normális, kulturált szolgáltatást nyújtó taxist. Volt idő, amikor még a kulturált szolgáltatással lehetett elérni a „BEST-OF” címet.

A cégek, akik átutalással fizettek, 5-10%-os kezelési költséget fizettek a számlán felül. Ki és kik rontották el? Tudomásul kell venni, hogy ez elmúlt? Ezt sajnos nehéz megérteni annak, aki ismerte a régit is, de tudomásul veszi, ez természetes.

De hol a határ? Bár a jelenlegi szlogen a „LÉT A TÉT”, de meddig lehet a „lélet” létnek nevezni?

Levelem elején azt írtam: „az, hogy a leírtak mennyiben érintenek, az most mellékes” **Ez így igaz!**

A 6x6 Taxi is beállt a sorba és ez után sem hátrál meg a kihívások elől. Ha ez van, ezt kell szeretni. Idegen volt számomra ez a fajta eljárás és most sem tudok megbarátkozni vele. Tévedés ne essék, nem a tulajdonosok pénzéért hadakozom, hanem a taxisok pénzéért. Az, hogy egy „több lábon álló” nagy cég kis cége a nyáron ezt megcsinálta, elgondolkodtató volt, de, hogy ezt még lehet, illetve meri valaki túlszárnyalni, ez már „nem semmi”. Hát igen, a „név kötelez”!

Még egyszer kérdezem: **Hol a határ??**

Ha már egy olyan cég, mely magát piacveze-

tőnek tartja és több éve „BEST OF” kitüntetés tulajdonosa, csak ilyen áron tud megszerezni egy céget, ott már nagy a baj. Az ilyen mértékű „visszapörgetés” plusz a 210 napos átutalás bevállalása lehet, hogy ideig-óráig bizonyításnak jó, de mi lesz később? Ebben a szakmában kitaláltak és ismerjük ennek a negatív oldalát is. Lehet, hogy a 2003-ban annak ítélik oda a „BEST OF” kitüntetést, aki a legtöbb pénzt írta jóvá a cégeknek. Na de mi lesz 2004-ben?

– Van aki vizet prédikál és bort iszik?
– Ennyire leértékelik e „szakmák” művelő emberek munkáját?
– Biztos, hogy csak a létszám ennek az oka?
– Ez az út vezet Európába, vagy eltévedtünk?
– Lehet, hogy figyelmeztetni kéne e szakmában is egy-két embert, hogy messzire ment?
A mesének vége. Ezt a csatát elvesztettük.

Biztos, hogy veszítettünk? Azt, hogy ki nyert, a meséből kiderül.
Bp., 2003. január 07.

Orbán Lajos
6x6 Taxi Kft. ügyvezető igazgató

Ui.: Elnézést kérek a Tisztelt Olvasótól, a mese angolból lett fordítva.
Aki fordította, azt mondta, ez a mese felnőtteknek szól. Aki pedig nem érti, az biztos, hogy még gyermek.

NYÍLT LEVÉL

Orbán Lajos, a 6x6 Kft. ügyvezető igazgatója részére

Kedves Lajos!

Üzleti ügyekben nem szívesen ragadok tollat, mert az a véleményem, a megkötött megállapodások, szerződések részletei nem tartoznak a nyilvánosságra.

Az indulat nem jó tanácsadó, könnyen hitelét veszítheti egy cég a piacon, vagy ronthat a jelenlegi helyzetén.

Kedves Lajos! E rövid bevezető talán nem sértő a Számodra és lehet, hogy el is fogadhatod tőlem a megjegyzést, akár tanácsként is!

Kedvelem a hasonlataidat, mulatságosak. Nem tudsz akkorát „durantani” a levegőbe, hogy megharagudjak rád. Továbbra is végtelen tisztelemről biztosíthatlak, korábbi vitáink ellenére tudom, a citys kollégáim a legszebb éveket az irányításod alatt tölthették el cégünknel.

Bizonyítja ezt a „Best of” kitüntető elismerés is, ha jól emlékszem, 4-szer a „te idődben” kaptuk meg. Nem értem, most ez miért lenne számodra leértékelendő dolog.

Az, hogy én bizonyítani akarom az alkalmasságomat, azt köszöni, hogy észrevetted. A leghitelesebben ezt Te tudod bizonyítani. Valószínű, így még a személyemet nem kedvelő kollégák is

egy picit kedvezőbben ítélnék meg!

Ezt a megjegyzésed külön köszönöm. Mindkét aláírt szerződésre büszke vagyok a kollégáim nevében. Büszke vagyok, mert két, általunk nagyra becsült partner értékelte úgy, visszatérnek hozzánk. Év közben is elkövetünk mindent, hogy meg legyenek velünk elégedve.

Mi nem komolytalankodtunk a pályázaton. Elmentünk a vállalható határig. A részleteket felelős üzletember nem írhatja le. Annnyit megjegyzek, mindkét esetben a pályázati feltételek között szerepelt, hogy nem feltétlenül a legalacsonyabb ár a nyerő! És még valami volt, egy titoktartási nyilatkozat! Most is 3-4.-ként futhattunk be úgy, ahogy a „Te idődben” is volt. Bizonyára a minőséget értékelte többre a pályázat kiírásának megfelelően a T. Partner.

A baj az, számokat is leírsz, amit az előbb említett kötelezettség miatt sem cáfolni, sem megerősíteni nem kívánok. A levélváltásokat publikálása szerintem szintén üzleti titoknak minősül. A jutalék, vagy „visszapörgetés” a mai világ velejárója. Lehet róla véleményed! Nekem nincs! Ez van. Engedd meg, hogy emlékeztesselek, a kedvezményt 1992-ben mi

ketten, Te és én, vagyis a City Taxi vezette be először (személyzet, egészségügy). Aztán kaptunk is! A Maxonok árát Te versenyztetted addig, amíg 10%-kal olcsóbb lett! Örültünk neki!

Azt írod, Ti csak 3 Ft-tal ígértetek alá a két évvel ezelőtti pályázaton. A City Taxi még ezt sem tette meg! Az általatok „komolytalanul” ígértnél többet nyomott a mérlegben a komolyan, felelősségteljesen ígért, még vállalható feltétel. A fizetési mód határidejénél ismét számba adsz választ. Sajnos ez esetben sem tudom az általad leírtakat megerősíteni, vagy cáfolni!

Nem szégyen, sokunk munkája és a tisztelt taxis kollégáim hozzáállása is benne van abban, hogy a **CITY TAXI tisztességes áron is kell a partnereinknek.**

Az írásod következő részében gondolatébresztő kérdéseket teszel fel! Az adható válaszok jelentős része azonos lenne a Tiédde. Az a baj, ebben az esetben nincs igazi összefüggés! Egy külön szakmai egyeztetésen szívesen belebonnyolódnék az említett témakörökbe.

A taxivezetők ötleteinek minősítése is befér. Mondtunk már különket is pró és kontra. Nem számít!

A régmúlt idézése? Tényleg jó

volt. Soha nem felejttem el a nyugodt békeidőket, de ez már történelem!

A kollégáim a mában élnek! A City Taxi által alkalmazott árakat ajánljuk a partnereinknek. Ezt fogjuk a továbbiakban is tenni!

A „Best of”-fal kapcsolatos, a rágalmozást is súroló megjegyzésed nem olyan fontos, nem kívánjuk továbbvinni.

Annnyit teszek csak hozzá, hogy Veled ellentétben mi nagyon büszkék vagyunk erre a munkánkat elismerő, kitüntető címre! Te is az leszel, ha egyszer elnyeritek! Én az első között fogok gratulálni Neked a sikereitekhez.

Befejezésül engedj meg egy kis személyes jellegű megjegyzést. Mi, és ezen belül én, mindig igyekszünk tisztességesen játszani. Most is ezt tettük. Az Ájtársóban megjelent, környezetéből kiragadott, Téged sértő idézetekért, itt a Taxisok Világa hasábjain utólag elnézést kérek! Belső vizálykodás motiválta ügyek ezek. Te is ismered. Én nem törődöm velük. Munkatársaimmal inkább a feladatokra koncentrálok. A héteves regnálásodért, döntő többségében, most utólag is köszönet jár a részre. A régi vitákat pedig felejtsük el!

Az akarva, akaratlanul leírt „ingyen reklámot” számunkra még egyszer külön köszönöm! Kívánok Neked jó egészséget, nyugodt, sikeres esztendő a 2003-as évre!

Üdvözlettel:

Polinger Sándor,
a City Taxi elnöke

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE *

Eladó 124 200/E 1991-es évjáratú Mercedes, klímával, elektromos ablakemelő, központi zár, elektromos fejtámla, elektromos napfénytető, riasztó, szervízkönyves, második tulajdonostól. Schwarzblau, 5 sebességes manuális váltó.

Telefon: 06-30-963-468



Passat 1.6 Diesel (Santana) taxi, ezüstmetál, 1985-ös, központi zár,

elektromos indításgátló, vonóhorog, színes üveg, hátsó fejtámlák, hosszú lökhárító, 5 sebességes, 5-6 literes fogyasztással, kiváló állapotban eladó, részletre is.

Érdeklődni:

06-20-918-8223



Stopperrel egybeépített digitális címjelző eladó: Ár: 14.900 Ft.

Érdeklődni:

06-30-201-5676

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete
és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedül ajánlatok!

Az alábbi történet a címben szereplő módon bárkivel megeshet. Taxisként, utasként egyaránt. Taxisként akkor, ha rossz napja van, felidegesítették, vagy ilyen a személyisége. Utasként akkor, ha kifog egy ilyen kollégát.

Tavaly az ünnepi hangulatban feleségemmel taxiba ültem, hogy hazamenjek. A kellemes estének köszönhetően mindkettőnk hangulata igen jó volt. Tehát bementam a címet és beszélgetni kezdtem párommal az előző órák eseményeiről. Azonban alig indultunk el, a sofőrülés felől az „Ez hülye!” felkiáltást hallottuk. Beszélgetésünk természetesen megszakadt, és figyelni kezdtünk, ki az, aki hülye? „Természetesen” az előttiünk haladó autó vezetője, aki a zöld jelzésre nem kellő időben reagálva, kissé lassabban, nem repülőstarttal indult el. No de sebaj, folytattuk a beszélgetést ott, ahol abbahagytuk, ám a következő

Bárkivel megeshet?

lámpanál taxisunk ismét magára vonta figyelmiünket a „te állat” mondattöredékkel. A beszélgetést abbahagyva megint figyelni kezdtünk vezetőnkre, és kiderült, most meg az oldalt haladó autó haladt rossz sávban, és ráadásul elkövette azt a hibát, hogy elénk szeretett volna bejutni. Nem sikerült neki, viszont megtudhatta, hogy az evolúciós folyamatban még van behoznivalója...

Feleségemmel egymásra néztünk, és bár kissé halkabban, de szeretniük volna tovább lebegni a még ennek ellenére meglévő jó hangulatban, melyet az ünnepek és az este... de ezt már írtam. Talán nem meglepő, hogy nem egészen egy perccel belül jött „a jó édesanyád” az előttiünk totyorgónak, majd egy elő-

zés után az „itt már mindenki vezethet”. Nos, ezen a ponton beszélgetésünk hitvesemmel megszakadt, a jó hangulatnak már se híre, se hamva, ülünk csendesen, figyelve azt a sok-sok amatőrt, kezdőt, rutintalan vezetőt, akik valóban akadályozták egyébként kitűnően vezető taxisunkat a dinamikus haladásban. A legrövidebb úton mentünk, a ház előtt a fuvaros udvariasan mondta, hogy „tessék parancsolni”, fizettem, majd a feleségem már a liftben megkérdezte: mind ilyen?

Nem, mondtam. Sőt, tulajdonképpen a történet is lényegtelen. A taxis korrekten a legrövidebb úton, biztonságosan, tisztességes áron hazaszállított, és a maga módján még udvarias is volt. Azonban mégis

tönkretette az esténk hangulatát, bár nem szándékosan. Talán tudomásul lehetne venni, hogy nem minden szituáció alkalmas a többi közlekedő minősítésére, még akkor sem, ha az észrevétel egyébként jogos (temetés, esküvő, kórház stb.). Vannak helyzetek, melyben a taxinak csak az lenne a dolga, hogy vezessen. Nem több, bár kétségtelen, hogy ennek ellentétére is van „vevő”, aki szereti a gépkocsivezetővel közösen szidni a többieket.

Ezért is több a jó taxis, mint a sofőr, vagy ha úgy tetszik a „parádéskocsi”. Neki, mint egy jó pszichológusnak fel kell(ene) ismerni, hogy mit és mikor lehet. Ha durván téved, legközelebb más cégtől rendel a „kedves” autót. Az apró dolgokból így lesz veszteség a többieknek is.

Remélem, a fenti kis történettel senkit sem bántottam meg.

Barátsággal:

Berkó Károly

Tényleg elég csak 10 órát dolgozni Finnországban taxisofőrként?

Érdekes riport jelent meg nemrégiben a Taxisok Világában, sokan felkapták a fejüket egyik-másik mondatára. Például, hogy ott elég csak napi 10 órát dolgozni a megélhetésért! Sőt! Nem is dolgozhat többet, mert nem engedi a számítógép, a technika!

Hogy van ez? Mi 12-14 órát dolgozunk egy nap, és az is kevés! Jó lenne 16-18 órát tekerni a kormányt, akkor talán tudnánk anynyi pénzt csinálni, ami elég lenne a létfenntartáshoz! Ugyanis a többség most napról napra él, vagy ami még rosszabb, csúszik lefelé a lejtőn, gyűjti az adósságokat!

Hogyan elég Finnországban napi 10 órát dolgozni? Sajnos mi ördögi körben vagyunk! Ugyanis mi sem dolgozunk többet! „Csak” a kocsiiban ücsörgünk 12-14 órát

naponta, de ebből a tényleges munkavégzés 3-4 óra!

Könnyen leellenőrizhető, utána számolható! Ha van napi 10 utasunk, akkor már teljes a Kánaán! Egy átlag fuvar a szakemberek szerint 7 kilométer, azaz körülbelül 20 perc. Tízszer húsz perc az 200 perc, nincs négy óra! A többi várakozással telik!

Mit lehetne tenni? Gondolkozunk el egy kicsit, miért kell ennyi holtidőt a kocsiiban tölteni? A társasági taxisok a fuvarok 80%-át a diszpécierszolgálatától, URH rádióon keresztül kapják. Ez egy adott szám. Az is adott, hogy egy társaságnál hányan dolgoznak.

Akkor mi a baj? Mondjuk, vegyük a nappalosokat. Hiába „nyomkod” mindenre, csak elvéve kap fuvart. Minden címre „ezen” tornáznak! Végül azért

egy-et-egy-et elcsíp. Viszont van elképzelése az adott napi bevételről, ezért még egy kicsit behúzó, tovább marad. Jönnek ki az éjszakaiak, de a nappalosok egy része (nagy része) még marad!

Igy aztán az éjszakásnak is kisebbek az esélyei! Mi lesz az eredménye? Másnap az éjszakás is egy „kicsit” tovább marad. Mondjuk, nem megy haza hajnal ötkor, hanem csak nyolckor. Vagy tízkor. Esetleg délben... Lefekszik, alszik néhány órát, és már jön is vissza! És ücsörög a kocsiiban! Mi lehetne a megoldás? Az éjszakás dolgozzon éjszaka, nappalos meg nappal!

Az adott társaságnál nem lesz több a cím, ha többet vagyunk kint az utcán! Csak többen vagyunk rá! És kevesebbet kapunk!

Persze melyik társaság merne lépni? Ki meri azt kimondani,

hogy csak napi 10-12 órát engedi dolgozni a taxist? Éppen a taxisok tiltakoznának! Hogy emberi jogok meg szabadságjogok, meg a vállalkozás joga!

Közben saját magunk ellen dolgozunk! Felemésztyük az egészségünket! Nézzük meg a drosztoke! Fáradt, megtört, bóbiskoló pilóták. Aztán nézzük a halálozási statisztikákat! Tragikus a helyzet! Valamit lépni kell! Ha nincs más, akkor központilag! A főváros elrendelhetné a munkaidő maximalizálását!

Látszólag a taxisok ellen, pedig éppen a taxisokért cselekednének!

Nem lenne kevesebb munkánk, ha a 14-16 óra helyett csak 10-12 órát dolgoznánk! Csak éppen nem csapnánk be magunkat!

Tasnádi Áron

Könyvelés, adóbevallás

10 éves tapasztalattal rendelkező könyvelő várja a kedves taxis kollégákat akciós árakkal, visszamenőleg is!
Tel.: 222-7061, Bárdosi Brigitta



Daewoo-bontó

Minden típusú Daewoo gépjárműhöz új és utángyártott alkatrészek eladása rendkívül kedvező áron raktárról és rendelésre.
A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

Budapest, XVII. Zrínyi u. 36. Tel.: 256-8094, 06(20)9134-978

Mégis maradtak utaspanaszok?

– Mit old meg a maximált ár? –

Miközben a hatóságok elszeretettel hangsúlyozzák, hogy az árszabályozás óta szinte elenyésző az árdrágítás a fővárosban, addig a különböző illetékesnek vélt fórumok mégis levelek tucatjait kapják az utazóközönségtől.

Érdekes lenne megvizsgálni, hogy az utóbbi években árdrágítás miatt hány taxiengedélyt vontak vissza, vagy egyáltalán mennyi eljárást indítottak az arra illetékesek. Most a Magyar Taxis Szövetséghez érkezett levelekből szemezgettünk, természetesen a nevek, címek, rendszámok elhagyásával.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Október 17-én 19.00 órakor balett előadáson voltam az Operában. A csodálatos előadás után feleségemmel és a 82 éves nővéremmel taxiba akartunk szállni. Félúton voltunk az autóhoz, amikor egy taxivezető saját taxijához kísért minket. A mozgáskorlátozott nővérem került az első ülésre. Egy másik taxis, aki a sor elején várt, azonnal megtámadta a mi sofőrünket. Heves szóváltás után ököltre mentek. A mi sofőrünk jól helyezett horogütéseket mért az ellenfelére. A másik taxis visszavonult, mi elindultunk a „Száz éves” étterembe. Amikor megérkeztünk, a taxaméter 6.981 Ft-ot mutatott. Feltettem a kérdést, miért ilyen magas a taxiszámla. „Ez az éjszakai tarifa”. Nem maradt más lehetőségem, mint kifizetni a számlát.

Két órával később a nővéremmel a XIV. kerületbe mentünk, a Thököly út – Mexikói út kereszteződésében megkérdeztem egy taxist, mennyi lenne a fuvar a Hotel Viktóriától a Bem rakpartig. Azt válaszolta, kb. 2000 Ft. Ez a távolság háromszor olyan hosszú, mint az első fuvar, így még jobban zavar a 6.981 Ft.

Nagyon megdöbbent, ami az én szülőházamban történik. Ha a turistákat ehhez hasonló módszerekkel becsapják, ez a szegény ország nem tud a lábára állni. Aggódok, hogy a hasonló esetek miatt elmaradnak a vendégek.

80 éves vagyok, és szeretném, ha a nevem titokban maradna. Remélem viszont, hogy a megfelelő intézkedést megteszik.

Sajnos a vezető nevére és a taxi rendszámára nem emlékszem. Azonban a taxivezető sötétvörös baseballsapkát viselt, és a többi taxis is emlékszik arra a vezetőre, akit megverték.

Szívélyes üdvözlettel

* * *

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Néhány hete olyan súlyos sérelem ért engem és kisfiamat egy budapesti III. kerületi taxis által, hogy úgy éreztem, meg kell keresnem azt a fórumot, ahol hangot adhatok elkeseredésemnek és segítségért remélhetek egy brutális bánásmódú „hiéna” taxis ellen.

Szeptember első hetében intettem le az EA.... forgalmi rendszámú fehér Opel Astra F Combi magántaxist az Erzsébet híd pesti hídfőjénél a Váci utca sarkán, hogy kisfiammal együtt, aki akkor már lázas volt és sirt a fájdalomtól, elvigyen Zuglóba, a Thököly út és Gizella utca találkozásánál lévő SZTK-ba. Az úton folyamatosan durva szavakkal illetett engem és kisfiamat (aki 4 éves és betegsége miatt sirt), mert nem tudtam megvizsgálni. Az út végén szinte kidobott a gépkocsiból és egy horribilis összegű, 7.000 Ft-os viteldíjat követelt ezért az alig 8 km-es, 15 perces útért. Számlát kértem tőle, hogy feljelenthessem, de

nem adott. Rángatott és olyan durván bánt velem fényes nappal az emberek szeme láttára, hogy erre és kisfiamra való tekintettel kifizettem az összeget. Ebben a lehetetlen helyzetben senki sem volt, aki segítene volna rajtam. Tűrhetetlen tartom, hogy én – aki nem tudom minden héten megengedni magamnak, hogy taxiba üljek – ki vagyok szolgáltatva egy durva adócsaló, számlát nem adó taxisnak. Hogyan kaphatnak engedélyt és miért vannak az utcán ilyen alakok? Ki ellenőrzi őket? Hol van az a fórum, ahol szót kaphatunk ellenük?

Kérem Önöket, hogy vizsgálják felül ennek az embernek a bevallásait, mert nem rendes ember módjára keresi a kenyerét. Időközben sikerült megtudnom az adatait.

Mivel rémesen félek tőle, hogy megtudja a személyi adataimat és megkeres, ezért kérem, hogy bocsássák meg, hogy nem közlök magamról többet.

Segítségüket remélve maradok tisztelttel.

Tisztelt Taxi Szövetség!

A következő ügy kivizsgálásában szeretném kérni segítségüket, személyem felfedése nélkül.

Mivel cégem jóvoltából, munkakörömből kifolyólag sokat utazom taxival, ezért tisztában vagyok az árakkal.

Egy céges rendezvényből hazafelé tartottam, és miután kollégám kitett az Astoriánál, egy ott álló taxival indultam haza. Megérkezéskor elhűlve tapasztaltam, hogy a szokásostól eltérő a számla végösszege, azaz irreálisan magas. Amikor rákérdeztem, hogy miért, a kisiparos igen udvariatlanul válaszolt, kérésre kelleetlenül számlát adott, amire ráírtam a megtett távolságot. Szeretném, ha mások nem járnának így, főleg, ha nem is ismerik a helyi tarifát, gyanútlanul ki vannak az átverés veszélyének téve.

Érdekesképpén mellékelek egy másik számlát is. A rajta szereplő távolság, ár magáért beszél. Szintén utcáról ültem be.

Segítségüket előre is köszönöm. Tisztelettel.

In memoriam „JAPÁN”

...Hiszen mindenki így ismerte kollégánkat, a Budataxi 710-es Magyar Attilát. Ugye mennyit beszélgettél vele? Mennyiőtöknek segített mercedeses és egyéb ügyes-bajos dolgaitokban?

...és mindenki csak így szólította, így beszélt róla: A JAPÁN.

Régi motoros volt Ő a taxis szakmában még a „reiteres” időkben nyüstölte a CB-t, majd verte az URH-t, jellegzetes hanghordozását ezer közül is felismertük. Igazi egyéniség volt, akinek szakmai hozzáértését mindannyian elismertük.

Még egészen fiatalon, 41 évesen, tragikus hirtelenséggel tört Rá a betegség, és talán az a legszörnyűbb az egészben, hogy még tele volt tervekkel, tettvággyal, rengeteg dolog maradt utána bevégezetlenül.

JAPÁN!

Kollégáid, barátaid, ismerőseid örökké emlékezni fognak Rád, a Rólad szóló történetek, sztorik sokáig velünk maradnak, de...

„Immáron szabadjelzodet végleg lekapcsolta a kegyetlen sors.”



AUTÓHITEL!

SAJÁTAUTÓ-FEDEZETRE is,
TAXISOKNAK 40%-TÓL,
JÖVEDELEMIGAZOLÁS NÉLKÜL.

Telefon: 06-30-2515-935

06-30-4820-084

Erkélyéről tüzelt mindenre, ami mozgott

Lövöldözött, agyonlőtték

Állását elvesztette, majd taxisoformának állt az az 53 esztendőös orosz férfi, akit karácsony előtt lőttek agyon a moszkvai rendőrség különleges alakulatának rendőrei, miután lakásának erkélyéről tüzet nyitott mindenre, ami mozgott.

Úgy tűnik, nem csak Putyin orosz elnöknek jutott eszébe, ha munkanélküli lesz, taxisnak áll, hanem a munkahelyéről elbocsátott Pavel Griszutyinnak is. Az 53 esztendőös férfit igen csak megviselte munkája elvesztése, de azt azért senki nem gondolta volna, hogy ennyire kilátástalannak ítéli meg helyzetét a moszkvai férfi. Az egyik pillanatról a másikra utcára kényszerült munkavállaló rendkívül elkeseredett. Napokig azon tűnődött, hogy az ő korában már mihez kezdjen. Nem igazán kapkodnak ma már az oroszoknál sem ezért a korosztályért. Gondolt egyet:

meglévő autójával beállt taxinál. A fővárost ismerte, a gépkocsija még lehetővé tette, hogy fuvarozóvá váljék, úgyhogy ezzel kereste a kenyerét.

Talán nem meglepő, hogy nem érezte jól magát rákényszerített munkakörében, úgyhogy egyre többet panaszkodott munkatársainak, barátainak. December 19-én elkeseredettségét csak fokozta, hogy jó néhány pohár alkoholt is elfogyasztott, majd hazatérve a Moszkva délkeleti részén lévő lakása erkélyéről beszédet intézett az utcai járókelőkhez. Miután azok nem tanúsítottak kellő megértést és érdeklődést a panaszkodástól és

obszcn kifejezésektől sem mentes előadó iránt, a feldühödött férfi elővette fegyverét, s megpróbált tekintélyt és érvényt szerezni mondanójának. Ez nem igazán sikerült, mert akik meglátták, hogy fegyver van nála, azok menekültek, ahogy tudtak. A közeli járőrt értesítették a megfélemlített emberek, aki megpróbálta a gondokkal és az alkohollal küszködő férfit jobb belátásra bírni, mire Griszutyin fejbe lőtte. Életveszélyes sérülésekkel szállították a kórházba az egyenruhást, aki később az ITAR-TASSZ hírügynökség tudósítása szerint belehalt sérüléseibe.

A helyzet komolyságát látva, a moszkvai rendőrfőnök a különleges egységet vezényelte a helyszínre, akik megkezdték a tárgyalást az egyre agresszívebb

bé váló férfival, ám ez sem vezetett eredményre. A tárgyalóbizottság nem sikerült meggyőzni a taxisoformát, hogy tegye le a fegyverét és adja meg magát, sőt az egyik ilyen közeledéskor ismét tüzet nyitott a rendőrökre is Griszutyin, s ekkor a meszterlövész a célpontot kilőtte.

Kényszervállalkozó – mondhatnánk, vagy éppen kényszerezett taxis. Érdekes, hogy az ellehetetlenülő munkanélküliek utolsó reménysugárként azt hiszik, ha másnak nem, még taxinak jök lesznek. Majd amikor szembesülnek a fuvarozás kiszolgáltatottságával, illetve az azzal, hogy ebben a szakmában sem fenéig tejföl minden, bizony csalódnak, s mint látjuk, ez akár tragédiához is vezethet. S ez a jelenség nem csak Oroszországra érvényes... **Cash**

Adószabályok 2003

2. rész

Folytatva a decemberi számban megkezdett ismertetést, néhány további változásra hívjuk fel a figyelmet. Ezen belül fontos információ, hogy ez a szabályváltozás már az EU-csatlakozás jegyében készült, és várható, hogy 2004-ben is nagyobb volumenű módosítás következik be az adójogszabályok terén. A jelenlegi változások címszavakban:

A számlabefogadó ettől kezdve nem felelős a számlakibocsátó jogsértéséért. (Ezt egy kicsit érdemes magyarázni: arról van szó, hogy ez idáig életben volt az a sokat vitatott rendelkezés, ami szerint nem volt költség és nem lehetett áfát visszaigényelni olyan számla után, amit a kibocsátó nem szerepeltetett bevételei között. Tehát, mondjuk egy autószerelő megcsinálta a kocsimat, kifizettem százezer forintot, kaptam róla egy számlát, de ezt az összeget ő nem vallotta be. Ha ez kiderült, akkor én sem voltam jogosult ezt az összeget költségként elszámolni, akkor sem, ha az egész disznóságról nem is tudtam semmit. Na, ezt a szabály változtatták meg oly módon, hogy most már nem tartanak automatikusan gazembernek, ha jóhiszeműen ilyen számlát is elszámolok. Ideje volt...)

A törvény ezentúl lehetővé teszi, hogy egyes rendszeresen ismétlődő ügyleteknél egyszeri számlát bocsásson ki a szolgáltatást nyújtó. A mi szakmánkban gyakran előfordul, hogy például egy állandó utas

részére csak havonta számlázunk. A lényeg az, hogy adó-megállapítási időszakokat nem ívelhet át ez az összevonás, tehát figyelni kell az áfa és egyéb adók, adóelőlegek bevallási és fizetési kötelezettségének idejére is.

A gépjárműadó alsó határa 100 kg-onként 800 forintra emelkedik, 2004-től pedig ezer forintra, ami viszont már a felső határral is megegyezik. 2004-től így egységes lesz a súlyadó, és annak teljes összege a helyi önkormányzatoknál marad. A súlyadó-kedvezmények közül a nem szabályozott katalizátorok kedvezménye megszűnik, a szabályozott katalizátoros járművéké 20%-ra csökken.

A gépjármű-átírási illeték köbcentiméterenként 10 forintról 13 forintra emelkedett. Az egyéb illetékek – néhol nagymértékben – emelkedtek, erre később részleteken visszatérünk. (Jelenlegi információink szerint az 1500 Ft-os úgynevezett alapilleték – amelyet például a „nullás” papírok beszerzése során kell fizetnünk – 2000 Ft-ra emelkedett.) A taxiengedéllyel kapcsolatos eljárási díjak egyelőre változatlanok, de emelés a későbbiekben itt is lehetséges.

Az egyéni nyugdíjjárműlék mértéke 8 százalékról 8,5 százalékra emelkedett, a magánnyugdíj-pénztárak tagjai ebből 7%-ot a magánnyugdíjra fizetnek, 1,5 %-ot pedig az „állami” nyugdíjalapba. Ez a megosztás 2004-ben 8% és 0,5 százalékra módosul.

Továbbra is érvényes, hogy a magánnyugdíj-pénztári tagdíj önkéntesen maximum 10%-ra kiegészíthető. Az egészségügyi hozzájárulás fizetési kötelezettség összege 4500 Ft-ról 3450 Ft-ra csökkent. Nem kell 11%-os egészségügyi hozzájárulást fizetni a 35%-os osztalékjövedelem után. Minden fenti érték és százalék a 2003 január 1. után keletkező bevételekre és jövedelmekre vonatkozik.

-oli-



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 Tel.: (361) 330-0000

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

Könyveléshez szükséges adatok – visszamenőleg is

A január és a február hónap hagyományosan az adóbevallás elkészítésének jegyében telik (fuvar ügyis alig van ilyenkor...). Érdemes tehát ezt az időszakot felhasználni a könyvelés rendbetételére, ellenőrzésére is. Ennek érdekében immár évek óta a Taxisok Világa januári számaiban közöljük a könyveléshez szükséges legfontosabb szám-szerű adatokat, öt évre visszamenőleg. Az adóhivatal – ellenőrzése során – ugyanis a legutóbbi öt év könyvelését, bevallását ellenőrizheti. Az öt év pedig a bevallás beadásától számít, 2003-ban így egészen 1997-ig visszamenőleg vizsgálódhatnak, mivel ennek bevallását 1998-ban, vagyis öt éve adtuk be. Az 1996-os, és azt megelőző évek könyvelési és bevallási anyagait selejtezhethetjük, megsemmisíthetjük, annak figyelembevételével, hogy vannak olyan iratok, amelyeket mindennek ellenére célszerű megőrizni. Ezek különösen a munkaviszonnyal, tanfolyamokkal és iskolákkal kapcsolatos igazolások, bizonyítványok, továbbá olyan eszközök számlái, melyek még ma is a birtokunkban és használatunkban vannak (gépkocsi, taxióra, URH, telefon stb.).

APEH által elfogadott hivatalos üzemanyagárak

Dátum	91 oktános ólommentes	95 oktános ólommentes	98 oktános ólommentes	98 oktános ólmozott	Gázolaj
1997.01.01	135,50	139,00	148,00	146,00	129,00
1997.02.23	135,50	139,00	148,00	146,00	127,50
1997.02.28	135,50	139,00	148,00	146,00	126,00
1997.03.11	136,00	139,50	148,50	146,50	125,00
1997.03.18	136,50	140,00	149,00	147,00	124,00
1997.03.26	137,00	140,50	149,50	147,50	124,00
1997.04.01	151,00	151,00	151,00	151,00	132,00
1998.01.01	155,00	159,00	169,00	166,00	149,00
1998.04.01	154,00	157,00	166,00	165,00	140,00
1998.07.01	153,00	156,00	165,00	166,00	141,00
1998.10.01	156,00	159,00	169,00	169,00	141,00
1999.01.01	161,00	164,00	173,00	175,00	150,00
1999.04.01	166,00	169,00	178,00		151,00
1999.07.01		181,00	190,00		159,00
1999.10.01		198,00	207,00		175,00
2000.01.01		217,00	226,00		206,00
2000.04.01		231,00	240,00		207,00
2000.07.01		243,00	252,00		213,00
2000.10.01		248,00	257,00		228,00
2001.01.01		229,00	239,00		233,00
2001.04.01		233,00	243,00		217,00
2001.07.01		242,00	252,00		217,00
2001.10.01		232,00	242,00		210,00
2002.01.01		204,00	214,00		197,00
2002.04.01		216,00	226,00		199,00
2002.07.01		228,00	239,00		201,00
2002.10.01		239,00	250,00		209,00

Megjegyzések:

1999.04.01-től megszűnt a 98-es ólmozott benzin árusítása. Azok a gépkocsik, amelyekre ez a fajta üzemanyag volt a gyári előírás, (vagy a 92-es korábbi megszűnése miatt ezzel számoltak), ettől a dátumtól a 98 oktános ólommentes benzinnel számolhattak el. 1997.03.31-ig az aktuális, és adóhivatal által elfogadott MOL-árakat lehetett alkalmazni. 1997.04.01-től az üzemanyagárak túl gyakori változása miatt a rendelet módosult, ettől az időponttól az APEH negyedévenként közleményben írja elő az elszámolható üzemanyagárakat. A táblázat is ezeket közli. Fenti áraknál magasabb költséget csak szabályszerű számlák alapján lehet érvényesíteni, ebben az esetben is figyelembe kell venni azonban az APEH által elfogadott – típusok szerinti – fogyasztási normát.

Iparüzési adó

Év	Mértéke	Adómentes határa
1997	1,2%	500.000 Ft
1998	1,4%	500.000 Ft
1999	1,7%	500.000 Ft
2000	2,0%	500.000 Ft
2001	2,0%	500.000 Ft
2002	2,0%	700.000 Ft

Megjegyzések:

Hosszú évek után végre elmozdult az iparüzési adó adómentes határa az 500.000 Ft-ról, és 700.000-Ft-ra változott. Másik fontos módosítás, hogy ez a 700.000 Ft már a korrigált nettó árbevétel, tehát az összes bevétel anyagköltséggel csökkentett része.

Az adatok Budapestre vonatkoznak. Más településeken ettől eltérő százaléktételek is lehetnek (a maximum azonban 2%), illetve az adómentes határ összege is változó. Ritkán előfordul, hogy a helyi önkormányzat nem vet ki iparüzési adót.

Az adó alapja a korrigált nettó árbevétel.

Az adómentes határ alatti bevétel esetén adót fizetni nem kell, a bevallás azonban ekkor is kötelező.

Az adómentes határt meghaladó árbevétel esetén az adót a teljes összegre meg kell fizetni.

A korrigált nettó árbevétel a taxiórán lévő teljes (áfásoknál áfa nélküli) összegből levonva 1998. évre az anyagköltség 33%-a, 1999-re 66%-a, 2000. évre és azt követően, pedig teljes összege (taxisok esetén jellemzően az üzemanyagköltség).

Az anyagköltség számlák alapján, vagy az APEH norma szerint is érvényesíthető (ha az önkormányzatban mást mondanak, akkor is).

Jegybanki alapkamat

Dátum –től-ig	Kamat mértéke
1996.10.01-1997.01.15	23,00%
1997.01.16-1997.02.28	22,50%
1997.03.01-1997.06.30	21,50%
1997.07.01-1997.09.14	21,00%
1997.09.15-1998.01.31	20,50%
1998.02.01-1998.04.07	20,00%
1998.04.08-1998.05.31	19,50%
1998.06.01-1998.07.31	19,00%
1998.08.01-1998.12.14	18,00%
1998.12.15-1999.01.31	17,00%
1999.02.01-1999.05.31	16,00%
1999.06.01-1999.11.14	15,50%
1999.11.15-1999.12.21	15,00%
1999.12.22-2000.01.19	14,50%
2000.01.20-2000.02.28	13,00%
2000.03.01-2000.04.02	12,00%
2000.04.03-2001.07.12	11,00%
2001.07.13-2001.09.09	11,25%
2001.09.10-2001.10.24	11,00%
2001.10.25-2001.11.12	10,75%
2001.11.13-2001.12.10	10,25%
2001.12.10-2001.12.31	9,75%
2001.12.11- 2002.01.07	9,75%
2002.01.08 – 2002.01.21	9,50%
2002.01.22 – 2002.02.18	9,00%
2002.02.19 – 2002.05.21	8,50%
2002.05.22 – 2002.07.08	9,00%
2002.07.09 – 2002.11.18	9,50%
2002.11.19 – 2002.12.16	9,00%
2002.12.17-től	8,50%

Megjegyzések:

A jegybanki alapkamat mértékének ismerete azért szükséges, mert adóbevallásunk visszamenőleges önellenőrzése során ezzel kell az esetleges adókülönbötetet felszozni.

Késedelmes adóbefizetés esetén a jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel az adóhivatal.

Gépkocsi-költségátalány

Év	Költségátalány
1997 – 2002	3 Ft/km

Megjegyzések:

Érdekes, hogy az elszámolható összeg tekintetében, mintha nem is létezne infláció... A magyarázat nyilván az, hogy az adóhivatal a tételes költségelszámolásban érdekelt, hiszen akkor kérünk mindenholnan számlát.

Az átalányköltség illetően állandósága egyébként valóban felveti a tételes elszámolás megfontolását. Hiszen jóformán a biztosítási díjakra, gépjárműadóra és az autósosítására kifizetett összegek is meghaladhatják az átalányt, relatíve kevés összes kilométer megtétele esetén.

Adótáblák

1997	
0 - 250 000 Ft	20%
250 001 – 300 000 Ft	50 000 Ft és a 250 000 Ft-on felüli rész 22%-a
300 001 – 500 000 Ft	61 000 Ft és a 300 000 Ft-on felüli rész 31%-a
500 001 – 700 000 Ft	123 000 Ft és az 500 000 Ft-on felüli rész 35%-a
700 001 – 1 100 000 Ft	193 000 Ft és a 700 000 Ft-on felüli rész 39%-a
1 100 001 Ft-től	349 000 Ft és az 1 100 000 Ft-on felüli rész 42%-a
1998	
0 - 250 000 Ft	20%
250 001 – 300 000 Ft	50 000 Ft és a 250 000 Ft-on felüli rész 22%-a
300 001 – 500 000 Ft	61 000 Ft és a 300 000 Ft-on felüli rész 31%-a
500 001 – 700 000 Ft	123 000 Ft és az 500 000 Ft-on felüli rész 35%-a
700 001 – 1 100 000 Ft	193 000 Ft és a 700 000 Ft-on felüli rész 39%-a
1 100 001 Ft-től	349 000 Ft és az 1 100 000 Ft-on felüli rész 42%-a
1999	
0 - 400 000 Ft	20%
400 001 – 1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 000 001 Ft-től	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2000	
0 - 400 000 Ft	20%
400 001 – 1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 000 001 Ft-től	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2001	
0 - 480 000 Ft	20%
480 001 – 1 050 000	96 000 Ft és a 480 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 050 001 Ft-től	267 000 Ft és az 1 050 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2002	
0 - 600 000 Ft	20%
600 001 – 1 200 000 Ft	120 000 Ft és a 600 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 200 001 Ft-től	300 000 Ft és az 1 200 000 Ft-on felüli rész 40%-a

Minimálbér

Év	Bér bruttó összege
1996.02.-	
1996.12.	14.500 Ft
1997	17.000 Ft
1998	19.500 Ft
1999	22.500 Ft
2000	25.500 Ft
2001	40.000 Ft
2002	50.000 Ft

Megjegyzések:

Főállású taxisnak a TB-járulékot (2000. évtől egészségügyi és nyugdíjjárulékra bontva) legalább az érvényes minimálbér alapján kell fizetnie az alábbiak szerint.

1998-ig a tárgyhónapot megelőző évi minimálbér volt a mérvadó. (Mégpedig a januári állapot, ezért volt jelentősége annak, hogy a minimálbér csak februártól emelkedett.)

1998-tól a tárgyhónapot (ill. a tárgynegyedévet) megelőző havi minimálbér értékét kellett figyelembe venni.

Általános Forgalmi Adó (ÁFA)

Év	Adómentes határa
1997	2.000.000 Ft
1998	2.000.000 Ft
1999	2.000.000 Ft
2000	tételes adózó esetén 2.000.000 Ft átalányadózó esetén 4.000.000 Ft
2001	tételes adózó esetén 2.000.000 Ft átalányadózó esetén 4.000.000 Ft
2002	tételes adózó esetén 2.000.000 Ft átalányadózó esetén 4.000.000 Ft

Megjegyzések:

Mértéke egységesen 12%

Az adómentes határ alatti árbevétel esetén áfát fizetni nem kell és nem is igényelhető vissza.

Az adómentes határ átlépésekor az áfa hatálya alá be kell jelentkezni, és a határt meghaladó összeg után forgalmi adót kell fizetni. A következő két adóév esetében teljes egészében áfa-köteles, függetlenül a bevétel mértékétől.

2001-től a személygépkocsi-beszerzés áfája bizonyos feltételek teljesülése esetén visszaigényelhető. Az egyik ilyen feltétel, hogy a beszerzés évét megelőzően az e tevékenységből származó árbevétel meghaladja a 4 millió forintot.

TB-járulék

Év	Főállású vállalkozó			Munkaviszony melletti vállalkozó		Nyugdíj melletti vállalkozó		
	TB-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás	TB-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Tb-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás
1997	49%	10.130.-	1.800.-	45%	0.-	10%	0.-	1.800.-
1998	49%	11.655.-	2.100.-	45%	0.-	10%	0.-	2.100.-
1999	44%	13.500.-	3.600.-	41%	0.-	5%	0.-	0.-
2000	44%	15.120.-	3.900.-	41%	0.-	5%	0.-	0.-
2001	42%	16.800.-	4.200.-	39%	0.-	5%	0.-	0.-
2002	40%	20.000.-	4.500.-	37%	0.-	5%	0.-	0.-

Megjegyzések:

Az 1998-ban bevezetett magánnyugdíj-pénztári befizetés lehetősége a főoglalkozású vállalkozók befizetendő járulékait az alábbiak szerint befolyásolja (természetesen csak akkor, ha beléptek valamely magánnyugdíj-pénztárba): TB-járulék címén 6%-kal kevesebb fizetendő az állami kasszába, ez a 6% pedig (ill. választás szerint egészen 10%-ig terjedő összeg) az illető magánnyugdíj-pénztárnak fizetendő szintén kötelező jelleggel.

2000. évtől a TB-járulékot két részre bontva, egészségügyi- és nyugdíjjárulék címen külön számlaszámokra kell fizetni. A magánnyugdíj-pénztári tagok tehát rendszeresen négy különböző csekkre, számlaszámra fizetnek (egészségügyi járulék, nyugdíjjárulék, egészségügyi hozzájárulás, magánnyugdíj-pénztári tagdíj), a többiek háromra.

Kedvezményes értékesítés taxisoknak



Mint ahogy az Opel Toth cégvezetőjétől lapunk megtudta, 2003-ban is folytatják a már hagyományosnak mondható taxiértékesítési programot. A kollégák 2002-ben is jelentős számú autót vettek a népszerű márkakereskedésben. Nem véletlenül itt, hiszen az Opel Tothnál a taxisok komoly kedvezményeket kapnak. Elég az autó értékének 20%-át befizetni, a fennmaradó összeget tetszés szerint, 3-6 éves futamidőt választva fizethetik ki a kollégák. A márkakereskedésben elmondták, hogy többnyire az alacsony befizetési százalék mellett az 5 éves futamidő a legnépszerűbb. Természetesen az autók árából a taxisok speciális kedvezményt kapnak, melynek nagyságáról

megy, akkor a lehető legrövidebb időn belül megoldják. Ez természetesen érvényes a karosszériamunkákra is. A helyszínen a biztosítási ügyintézés is elvégezték, sőt a gyors ügyintézés érdekében a kifizetendő összeget megelőlegezik. A gyári alkatrészek árából a taxisok kedvezményt kapnak.

Ahogy az Opel Tothnál megtudtuk, a Zafirát nagyon sokan keresik. Talán nem véletlenül, hiszen szükség esetén plusz két ülés elővároszolható a csomagteréből. Ez pedig egyre több utasnak szimpatikus. E típus alapára 1.6-os (100 LE) motorral, Club felszereltséggel 4.187.000 Ft., melyből természetesen „lejön” a speciális és

a márkakereskedésben adnak pontos felvilágosítást.

Az Opel Toth által működtetett, és a taxisok között egyre népszerűbb Üllői úti szerviz reggel 7.00-tól 17.00 óráig van nyitva, ahol figyelembe veszik, hogy az autó a kollégák munkaeszköze. Ezért a javítást a lehetőségekhez képest soron kívül, vagy ha így nem

akciós taxikedvezmény. Nem mellesleg e típus Európában is népszerű a taxisok között.

Kelendő az új Astra Viva is. Ára ötajtós változatban 2.549.000 Ft., mínusz taxikedvezmény. Ebben az árban az új 1.2 literes, 75 LE-s motor található, de benzinesből még kétfajta, illetve egy dízel variáció áll a vásárlók rendelkezésére. A Caravant kedvelőknek az ár taxikedvezmény nélkül 2.7 millióról indul. Minden további kérdésben segítenek az Opel Tothnál.

Aki a nagyobb autót kedveli, annak a Vectra C taxikedvezménnyel már jóval 5 millió Ft. alatt rendelkezésére áll 1,6 literes motorral. Ez az autó minden taxitársaságnál a legfelső kategóriába kerül.

Az autók megvásárlásához pedig igen jó pénzügyi konstrukciókkal járulnak hozzá a partner bankok. Az Üllői út 194. szám alatt minden érdeklődőt szeretettel várnak, így természetesen a kiemelt vevőkörhöz tartozó taxisokat is.

Könyvelés adótanácsadás
Egyéni vállalkozók – taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés.

Novotax Kft.

1097 Bp., Vágóhid u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos.

§ Tel.: 215-1483 §

ÉV ELEJI KÖSZÖNET A KÖZLEKEDÉSSZERVEZŐKNEK

Mint minden évben, idén is mondjunk rövid köszönetet a közlekedésszervezőknek egész éves munkájukért. Tudom, néhányan most erősebben fogják a kormányt, vissza-idézve a decemberi örületet, amikor délutánoként nem lehetett megmozdulni a városban. Nem vigasztaló, de karácsony tájkán ez máshol is így van...

Kicsit nézzünk tovább, messzebbre. Vegyük számba 2002 eredményeit: Itt van a repülőtéri gyorsforgalmi út. Végre felszerelték a magasságkorlátozó kapukat, így most nem hajthatnak be a magas felépítésű kamionok, turisztabuszok.

Mindez nektek, taxisoknak (is) köszönhető. Heteken, hónapokon keresztül jelentettétek a gondokat, én csak továbbítottam a problémákat az illetékeseknek, rendszeresen. Vagy itt van a VI. kerületi Andrásy út-Bajcsy-Zs. út sarok. Hányszor kértétek, kértük a jobbra fordulás engedélyezését az Andrásy útról a Nyugati felé. Kérésünk meghallgattatott, teljesítették.

Folytathatnánk a sort. Ebben az évben is

több mint száz javaslatot tettünk le a közlekedésszervezők asztalára. Ezek többségét megfogadták vagy folyamatban van a forgalmi rend változtatása, módosítása.

Röviden a nem továbbított kérésekről. Folyamatosan érkeznek kérések olyan témákkal kapcsolatban, amelyek már egyszer felmerültek és megkaptuk rá a korrekt választ. Például, hogy a X. kerületi Kőrösi Csoma Sándor úton befelé, vagy a XIII. kerületi Béke úton befelé miért van „piros hullám”? Szándékos dologról van szó, ezért nem továbbítottam az újabb és újabb felvetéseket, mert már megkaptuk rá a választ!

Mi történne, ha az összes, külvárosból érkező autó bezúdulna a belvárosba? Teljes káosz lenne! Éppen ezért a számítógéppel vezérelt forgalomszervezés szakaszosan engedje be a városba a forgalmat, ahogy erről már többször volt szó!

Gyakorlatilag annyi autó mehet a centrumba, amennyi onnan kimegy! Amennyit még tud kezelni a számítógép, és így a járművek még folyamatosan tudnak ha-

ladni! A végleges megoldás az M 0-ás körgyűrű teljes kiépítése lesz, az új Duna-hidakkal. Nagyon kellene egy híd Békásmegyér és Újpest között! Vagy például a közúti alagút az V. kerületi Alkotmány utca és az I. kerületi Csalogány utca között. Ezek után már „csak” egy tucat parkolóházra lenne szükség a főváros belső részében. És persze el kellene tüntetni azt a pár ezer roncsot, ami most feleslegesen foglalja el a közutat.

Vannak „kisebb” jelentőségű kérések, például miért nincs tükör az Egyetem téren, segítve a kihajtást a Károlyi kert felől. A kérést már egyszer elküldtem, elutasították. Most várni kell, hogy mi történik az elkövetkező hetekben, hónapokban. Ha történnek balesetek, akkor ismét jelentkezem a közlekedésszervezőknél.

Ezek technikai jellegű kérdések. A lényeg, hogy van értelme a munkánknak! Figyelnek ránk, a taxisokra!

Juhász Péter
(a Lámpafelelős)

Erről írt a Taxisok Világa 1993 januárjában 10 éve történt

Deregulációs káosz Svédországban

E hasábkon is többször említettük már a stockholmi példát, ahol egy jól működő, szigorúan szabályozott és korlátok között tartott taxipiacot felszabadítottak, szabályozásmentesítették, „dereguláltak”. Ugyanez történt néhány más svéd városban is, például Malmöben. Az eredmény? Néhány idézet a cikkből: „A svéd taxisszakma egyre gyorsabban csúszik lefelé egy óriási káoszba...” „230 taxink volt, most körülbelül 700 van, de a pontos számot senki sem tudja” „A helyzet kaotikus-sá és átláthatatlanná vált. A felügyelő hatóság már nem tudja ellenőrizni a parttalanná vált taxisszakmát” „Már 300%-al magasabb fuvardíjakat is legomboltak a gyanútlan taxiutasokról” „A jelenlegi helyzetnek tulajdonképpen csak vesztesei vannak.”

Adózási változások

1993-ban kezdett csak igazán bonyolódni az adórendszer, a nyilvántartási és bevallási kötelezettségek mértéke minden addigi határt felülmúlta. (Ez a helyzet azóta is tart, sőt még rosszabb lett...) Az adóbevallás időpontját ekkor hozták előre február 28-ról február 15-re. Az áfa-mentességet külön be kellett jelenteni január 31-ig. A taxizás áfája 15%-ról 6%-ra csökkent (azóta 12%-ra emelkedett). Ettől a dátumtól kell a számlákon és nyugtákon az ún. SZJ számot feltüntetni. Szóval mindenki

„anyázott”, káromkodott, de még a legsötétebb rémálmaiban sem tudta elképzelni, hogy ez mivé fog fejlődni tíz év alatt, amikor is egy egyszerű TB-járulékot is négy különböző csekken kell feladni, és a bevallásban hat részre bontva kell közölni...

Amerikai útinapló

Az akkori Taxis Kamara elnöke tanulmányúton vett részt az Egyesült Államokban. Tapasztalatairól hosszabb beszámolót közölt a Taxisok Világa. Megtudhattuk például, hogy a New York-i Kennedy repülőtéren az utas nem válogathat a taxik között, csak az első kocsiba szállhat be, mert az autók egy „karámrendszeren” keresztül érkeznek a bejárathoz, kikerülésre tehát nincs lehetőség. New Yorkban a taxik licencét a motorházfedélre szegecselik, ami messziről látható. A taxik létszáma már évtizedek óta korlátozva van, jelenleg (1993-ban) 12000 Yellow Cab fut az utcákon. (New York lakosainak száma 8 millió). A gépkocsi csak nyolcéves koráig lehet taxi, és amikor elkezdene vele taxizni, nem lehet több kétévesnél. Az adattárolás, nyugtaadás taxióra ott már akkor követelmény volt.

A taxis licenc (akkori) értéke 130.000 dollár, ami óvatosan átszámítva is megközelíti a harmincmillió forintot. Az ellenőrzést egy 100 tagú testület végzi, mégpedig igen szigorúan. Az éves becsült átlag bevétel egy taxisnak 54.000 dollár, amiből fedezi a fenntartási és egyéb költségeket is. A tarifa egységes, megállapítása egy bizottság dolga, amely természetesen szakmabelieket is magában foglal. Szóval jóformán minden más, már 1993-ban korszerűbb és hatékonyabb volt, mint nálunk ma, 2003-ban...

-oli

A „cégtábla-rendelet”

- és vadhajtasai -

Bizonyára hallottál róla: az üzletek cégtábláin, a közterületeken lévő reklámokon, feliratokon az idegen nyelvű szöveg helyett vagy mellett, azonos nagyságban magyar nyelven is fel kell tüntetni az információkat. A rendeletet sokan vitatják (és még többen egyszerűen csak nem tartják be), ebből is látszik, hogy szövegével, szellemével valami baj lehet. Meggyőződéses ugyanis, hogy ha egy előírást emberek nagy tömege figyelmen kívül hagy, megszeg, akkor az a rendelet hibájáé és nem azoké az elvett-műlt embereké. Lássuk például mi lenne, ha betű szerint értelmeznénk ezt a „cégtábla-rendeletet”, és igyekeznénk mindenben alkalmazkodni hozzá. A „hívok egy taxit SMS-ben ide a drosztra” szöveg például így hangzana: hívok egy bérkocsit rövid telefonos üzenetben a taxiallómasra. Persze még ez sem jó, hiszen a taxi sem magyar szó. Képzeld el, ha a szabadjelződön a következő felirat lenne: berautó (ajjaj, az autó nem magyar szó...), tehát bérgepkocsi

sofőrrel (állj! a sofőr sem jó) tehát bérgepkocsi gépkocsivezetővel. Ha beült az utas, nem taxiórárt vagy taxamétert kell elindítani, hanem a viteldíjjelző készüléket. A spanodat ezentúl kénytelen lesz tisztességesen váltótársnak hívni, és ha fel akarod hívni a figyelmét kollégáidnak (ez magyar szó...?) arra, hogy valahol traffipaxos rendőrautó áll, azt kénytelen lesz „önerejéből mozgó rádióhullámok útján a gépjárművek sebességtülpépését rögzítő és fényképen megörökítő hatósági gépjármű” kifejezéssel illetni. Vagy, ha tovább akarunk élcélni, vizsgáljuk meg a reklámokat. Ott aztán bőven találunk magyarítani való! De biztos, hogy érdemes...? És fogja valaha, valaki a mobiltelefont „hordozható távbeszélő készüléknek” nevezni? Ugyan!

Véleményem szerint jobb lenne a nyelvet hagyni a maga útján fejlődni. Az ügyis megtalálja azokat a kifejezéseket, amelyekkel élve pontosan tudjuk, miről van szó. És ha kell, ön-

működően magyarít is. Nézzünk példákat akár az autópárból, amely rohamosan fejlődik, így rengeteg új kifejezés keletkezik és honosodik meg nálunk. ABS-ről beszélve minden szakmabeli tudja miről van szó, ugyanakkor az „airbag” nem honosodott meg, pedig rövid és könnyen kiejthető szó, mégis lett belőle légszák, ami pontosan kifejezi azt az eszközt, amiről beszél. De így lett annak idején a karburátorból porlasztó, az indexből irányjelző és a reflektorból fényszóró. Vagy a számítástechnika: amit lehet, és ami nem erőltetett, azt ma már magyarul mondjuk; kedvencem például a programokban használt angol „Help” helyett a „súgó”. Jobb, mint az eredeti! Nemigen használjuk az idegen printer szót, kiválóan helyettesíti a „nyomtató” kifejezés. De térjünk vissza az üzletekhez. Patika, vagy gyógyszerár? Mindkettőről tudjuk, mi az! De például a „pub”, az biztos, hogy söröző? Vagy kocsmá? Esetleg étterem? Szerintem egyik sem, mert mindegyiknél egy kicsit több, és egy kicsit más. A szuper- és hipermarketek, valamint a shopping cityk helyett kezd elterjedni a bevásárlóközpont kifejezés. Frappáns, találó, és pontosan kifejezi a lényegét. Pedig senki nem hozta rendeletbe, hogy így kell hívni.

Szóval beszéljünk magyarul, ha lehet, de ne essünk át a ló másik oldalára. Most, az Európai Unióba való belépésünk küszöbén jobb, ha hagyjuk, hogy olykor a hozzánk látogató külföldiek is eligazodjanak. Szükségünk lesz rájuk...

Idealista

Forgalmirend-változások

Télen kevés útépités, építkezés van, ezért most csak a tervekről tudunk beszámolni.

Sétálóutcák

2003-ban folytatódik a sétálóutcák, csillapított forgalmú övezetek kialakítása. 2002-ben elkészült a Szabó Ervin tér, Reviczky utca, Ötpacsirta utca (VIII. kerület) és a Nagymező utca, Hajós utca (VI. kerület) átépítése. 2003-ban folytatódik az építkezés, a gyalogos-, sétálóutcák csillapított forgalmú övezetek kialakítása a következő helyszíneken: VI–VII. kerületi Király utca, XIII. kerületi Pozsonyi út, I. kerületi Fő utca.

Csepeli Vasmű

Egymás után „szabadulnak fel” a régi gyárvárosok utcái, terei. Az elmúlt években megnyitották a Ganz Villamosági Művek (II. kerület) területeit, a BHG gyártelepét (XI. kerület), a GAMMA utcáit (XI. kerület).

Már beszámoltunk róla, hogy a GANZ MÁVAG (VIII. kerület) gyáróriás is „felszabadul”, azaz átjárhatóak lesznek az utcái. Itt a legújabb elképzelés: a Csepeli Vasmű területét is megnyitják a forgalomnak. Lebontják a kerítéseket. A gyár valamikori főutcáján fog végighaladni az új csepeli lakóövezetet elkerülő körgyűrű.

ADOMÁNY SKODA OCTAVIÁK A BUDAÖRSI RENDŐRSÉGNEK

3 darab Skoda Octaviát adott át adományként ünnepélyesen Wittinghoff Tamás budaörsi polgármesternek Eppel János, a Porsche Hungaria ügyvezető igazgatója a Porsche Pest Skoda bemutatótermében. Az ezentúl a budaörsi rendőrkapitányság kötelékében szolgáló fehér Skoda Octavia Cool modelleket 1.4-es benzinmotor (75 LE) hajtja.

Az átadás előzményeihez tartozik, hogy a Porsche cégcsoport Parts Center Budapest (PCB) néven logisztikai központot épít Budaörsön. A beruházás gördülékeny megvalósítása érdekében a Porsche Hungaria jó együttműködésre törekszik a budaörsi önkormányzattal, és a helyi adó fizetésén túl is szeretne hozzájárulni a város fejlődéséhez, valamint az EU-csatlakozás feltételeinek minél magasabb szintű megteremtéséhez. A beruházás megvalósítását követően a cég támogatni kívánja Budaörs város fejlesztését az oktatás, a közbiztonság és a közlekedés terén. Ennek a támogatásnak az egyik formáját jelentik a helyi rendőrség számára most átadott Skoda Octaviák.

Nem népszerű az EVA

Hivatali forrásokból származó információink szerint a várt kétszáz ezres vállalkozói létszám helyett alig több, mint hatvanezren választották az egyszerűsített vállalkozói adót, az EVA-t. Taxis körökből néhányszor tíz jelentkezőről van tudomásunk. A mi szakmánk művelőinek nyilvánvalóan jobban megéri a kedvezményes átalányadó alkalmazása, illetve adott esetben még a tételes elszámolás is. Aki mégis az EVA-t választotta, annak adószáma megváltozik. A kilencedik karakter, ami az alanyi áfa-menteseknél 1-es, az áfa-soknál 2-es, az EVA adóalanyoknál egységesen 3-ra változik. Az adóhivatal átvezeti saját nyilvántartásában a változást, de az EVA-alanyoknak ki kell cserélniük vállalkozói igazolványukat (az újat is!). Ez a csere az okmányirodákban illetékmentes.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

II. Margit körút 14.

Jelenleg „Mindennemű forgalom tilos” minden irányban, kivéve áruszállítás” jelzőtábla található a Margit körút és Feketes utca sarkához közel. Jó lenne odateni kiegészítésként a „TAXI” szöveget is, hiszen itt több lakóépület és egy forgalmas étterem (Paksi Halászcserda) található.

• **A Margit körút felújítása során a BFFH által jóváhagyott tervnek megfelelően lett kialakítva itt a forgalmi rend. Ez a terület csak áruszállításra vehető igénybe. Az ide behajtó teherautók hosszabb-rövidebb ideig, a rakodás ideje alatt itt várakoznak. Az utasoknak a szabályosan megálló taxikhoz nem kell nagy távolságra gyalogolniuk. Taxik behajtásának engedélyezését nem támogatjuk.**

V. Molnár utca - Nyáry Pál utca sarok

Egyértelműen fel van festve, hogy hol és meddig lehet parkolni a Nyáry Pál utcában a belvárosban. Most viszont kihelyeztek egy „Megállni tilos” jelzőtáblát pont a parkolóhelyhez! Jó lenne leszerelni a felesleges jelzőtáblát.

• **A Nyáry Pál utcai „zsákban” az úttest szűk keresztmetszete miatt helyeztük el a „Megállni tilos, 10 méter” jelzőtáblát. Ezzel biztosítható a szemben lévő garázsból a ki- és behajtás.**

X. Könyves Kálmán körút - Üllői út sarok

Egyetlen sávból fordulhatnak a Könyves Kálmán körútról az Üllői útra az új autóbusz-pályaudvarnál. Sajnos nagyon rövid a zöld jelzés, így a jobbra kanyarodók hosszú sorban várakoznak (vagy szabálytalanul, az egyenesen haladó sávból fordulnak jobbra). Célszerű lenne kialakítani még egy jobbra forduló sávot.

• **A kérdéses irányból vegyes egyenes-jobbos forgalmi sáv kialakítására nincs mód, mivel a két továbbhaladó irány nem azonos időben kap jelzést. Az Üllői útra az Ecseri út felé jobbra kanyarodó sáv a szemből érkező, balra kanyarodó járművek és bejelentkezés esetén a keresztező kerékpáros-irány szabad jelzése idején kap tilos jelzést. A csomópontban jelenleg folyik a Volán buszpályaudvar létesítéséhez kapcsolódó felülvizsgálat, melynek során felhívtuk a tervező figyelmét a jelzett problémára.**

X. Maglódi út - Panka utca

Leaszfaltozták a kőbányai Panka utcát és ezzel egy újabb balesetveszélyes helyzet állt elő. A Maglódi út hosszú kilométereken keresztül főútvonal. Itt „balra fordul” a

főút, de sokan egyenesen haladnak tovább. Az elágazás után van egy eldugott kis utcácska, ami most jobbkezes lett. Célszerű lenne kihelyezni egy „Elsőbbségadás kötelező” táblát.

• **Nyilvántartásunk szerint a Maglódi út a jelzett szakaszon védett útvonal, így a jelzőtáblák helyreállítására intézkedtünk.**

X. Repülőtéri út

A Kőbánya-Kispest csomópontnál levő kijáró mellett található egy elrejtett tábla kompozíciót, ha valaki nagyon keresgél. „Lakott terület kezdete”, „Egyirányú utca”, „Sebességkorlátozás”, „Vigyázz, egyenetlen úttest”. Valamennyi táblának jól kellene látszani, de egyiket (!) sem lehet látni a bokortól. Jó lenne az úttest bal oldalán is megismételni a táblákat, persze vigyázva arra, hogy ne tévesszék meg a gyorsforgalmi úton haladókat a kihelyezett jelzőtáblák.

• **A fák gallyaztatására intézkedtünk.**

VI. Podmaniczky utca - Izabella utca sarok

Egy házat lebontottak a sarkon, és épült egy új ház, egy új háztömb. A gyalogosok védelme érdekében faállványzatot ácsoltak, de oly módon, hogy teljesen eltakarták a jelzőlámpát az Izabella utcában. Jó lenne áthelyezni a jelzőlámpát, főleg azért, mert az építkezés még - feltehetően - sokáig fog tartani.

• **A jelzőlámpa láthatóságát a helyszínen ellenőriztük. A lámpa 30 m távolságból látható (az állványzatot szeptember elején módosították), ezért további intézkedés nem szükséges.**

VII. Klauzál utca

Két kerékkel a járdán állnak az autók, a gyalogosok alig férnek el mellettük. Jó lenne, ha az egyik oldalt megtiltanák a megállást, a másik oldalán pedig az úttesten állhatnának meg az autók. Hasonló volt a helyzet a közeli Csányi utcában, ott ügyesen megoldották a változtatást.

• **Az utca fizető parkolási övezet része, mely kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján lett kialakítva. Üzemeltetőként a forgalmi rendet módosítani nem kívánjuk.**

XX. Kakastó utca - Szilágyság utca

Leaszfaltozták az eddigi „mellékutcat”, így most jobbkezesé vált a jelzett helyszín Pestszenterzsébeten. Jó lenne „Vigyázz, jobbkezes szabály!” jelzőtáblákat kihelyezni, mert az eddigi „főúton” BKV autóbuszok is járnak.

• **Az útépités befejezése után a kérdéses irányból elhelyezésre kerül az „Egyéb veszély” jelzőtábla „Forgalmi rend-változás” kiegészítő jelzőtáblával. A XX. kerületi Polgármesteri Hivatal jelezte szándékát, hogy megtervezeti a Szilágyság utcát is magában foglaló térség forgalomtechnikai felülvizsgálatát.**

XIII. Lehet utca - Róbert Károly körút

Amikor balra fordulnak a járművek a Lehet útról a Róbert Károly körútra, közben jobbra kis ívben mehetne a forgalom a Róbert Károly körútról a Lehet utca felé. Elegendő lenne csak egy kiegészítő jelzőlámpa.

• **A kiegészítő jelző felszerelését támogatjuk. A megvalósításra előreláthatólag a jövő évben, az e célra előirányzott pénzügyi keret függvényében kerül sor.**

XIII. Fiastyúk utca 45.

A növényzet teljesen eltakarja a „Vigyázz, gyalogátkelőhely” jelzőtáblát. Jó lenne a jelzőtáblát áthelyezni, vagy megismételni a bal oldalon is, a növényzet eltávolításával egy időben.

• **A Gallyazásra, illetve a jelzőtábla bal oldali megismétlésére intézkedtünk.**

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével, balesetveszélyes helyszíneivel kapcsolatban. Ezenkívül írjátok meg azt is, hogy

- Hol szeretnének még taxiállomásokat?
- Hol látjátok feleslegesnek azokat?
- És egyéb észrevételeiteket a taxiállomásokkal kapcsolatban.

SMS: (0620)9247-645

FAX: (061)2801-864

Üzenetregizitő: (061)3222-176

E-mail: lampafelelos@freemail.hu,
lampafelelos@axelero.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

Ismét Haltenberger Samu-díj taxisoknak

Tavaly a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya a Taxis Szakmai Kollégium javaslatára úgy döntött, hogy célkitűzéseinek megvalósításához eredményesen hozzájáruló, kiemelkedő szakmai és gazdasági tevékenységet végző gazdasági társaságok és egyéni vállalkozók munkájának elismerése céljából **Haltenberger Samu Emlékplakettet** adományoz. Az évente átadásra kerülő plakett egy gazdasági társaság és három egyéni vállalkozó tulajdonába kerül. A kitüntetés a Budapesten dolgozó, engedéllyel rendelkező taxisok, taxis vállalkozások, valamint a taxis vállalkozások érdekében kifejtett munkássága, személyes tapasztalata és betöltött tisztsége alapján kiemelkedő személy részére adományozható.

Az emléklakett odaítélésének nem előfeltétele a kamarai tagság, de amennyiben a java-

solt személyek száma miatt döntési kényszer áll fenn, ez esetben előnyt jelent.

Kérjük olvasóinkat, hogy javaslataikat **írásban, megfelelő indoklással** juttassák el a következő címek valamelyikére:

BKIK VI-os Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégium:
 1016 Budapest, Krisztina krt. 99.
 Tel.: 06-1-488-2154, fax: 06-1-488-2158,
 e.mail: szanita@bkik.hu,
 bármelyik fővárosi taxitársaság vezetőjéhez
 (illetve megbízottjához),
 bármelyik taxis érdekképviselethez,
 a BTI-be,
 szerkesztőségünk címére.

A javaslatokról a Taxis Szakmai Kollégium dönt majd.

Előfizethető a Taxisok Világa

A féléves előfizetői díj 1560 Ft, az egyéves 3120 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Sorompó nélküli vasúti átjáró”.
- Helyes a „B” válasz.** Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát a „Lakott terület kezdete” táblával együtt helyezik el, a sebességkorlátozás hatálya a teljes lakott területre kiterjed.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Legkisebb követési távolság”.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Csúszós úttest”.
- Helyes a „C” válasz.** A személygépkocsiból és kéttengelyes pótkocsiból álló járműszerelvény behajtását mindkét jelzőtábla tiltja.
- Helyes a „C” válasz.** A taxi akár 5 percnél hosszabb ideig is tartózkodhat a tábla alatt, ha a taxis a járművénel marad és áruszállító jármű érkezésekor annak rakodóhelyre való beállítását haldéktalanul lehetővé teszi.
- Helyes a „B” válasz.** Az útburkolati jelek egyenrangú utak veszélyes keresztződésére hívja fel a figyelmet.
- Helyes a „A” válasz.** A megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek részére minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni.
- Helyes a „B” válasz.** Lakott terüle-

ten kívül az úttesten vagy a leállósávon levő elromlott taxit elakadást jelző háromszöggel meg kell jelölni.

10. Helyes a „B” válasz. A balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg.

11. Helyes a „A” válasz. A teljes sorompó lezárásának a megkezdését, valamint záródását és zárva tartását (a teljes felnyitáshoz) két egymás mellett levő, felváltva villogó piros fényjel jelzi.

12. Helyes a „A” válasz. Gépjárművel egyenrangú útkereszteződésben a kétkerékű segédmotoros kerékpár megelőzhető.

13. Helyes a „B” válasz. Balra bekanyarodás esetében egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélére kell – az útkereszteződés előtt kellő távolságban – besorolni.

14. Helyes a „A” válasz. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol valamelyik forgalmú sáv megszűnik, annak a járműnek van elsőbbsége, amelyik terelővonal átlépése nélkül halad tovább.

FAVORIT - FABIA - FELICIA - OCTAVIA

SKODA alkatrészek
 egyenesen Csehországból!

Taxisoknak 10-20 % kedvezmény!

CLASSIC.HU BT.

1153 Bp. Arany J. u. 31.

Nyitva: H-P 8.30-17.30 SZ. 8.00 - 13.00

Tel: 306-4313, 20-218-1015,

30-528-4871, 70-209-7896

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
 Akkumulátor és kenőanyag
 akció taxisoknak!

Akkumulátor már
 7000 Ft-tól 1 év garanciával!
 Kenőanyagból 20% engedmény.

Nagy választék,
 korrekt kiszolgálás!

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.

Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig



HomePC
 Számítástechnika
 1036 Budapest, Kiskorona u. 2.
 Tel: 436-0312 Fax: 436-0313

Gyári új
Maxon
Yaesu
Kenwood
 URH készülékek
 kódadóval
 0% előleggel
 elvihetők,
6-36 havi részletre!