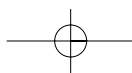


XV. évf. 12. sz.

2005.

December



TARTALOM

Van-e kiút a taxis szakma válságából?	5.
Egyenruhában a volán mögött	10.
„Ketreceben a taxisok”	11.
Maximált ár	12.
Karácsonyra...	12.
Csináld magad!	15.
Nagy és szép	15.
Összefoglaló értékelés a taxiállomásokról	16.
Miért dühítjük a lakosságot? II.	16.
Sokan felismerik az ellenőroket	17.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Fizetés helyett harapott	23.
Szabályos a számlád?	23.
Változások a 6x6 Taxinál	24.
Megújult az Octavia Combi 4x4	25.
Megdöbbenő mondat:	
A taxiállomások ellenőrzése nem rendőri feladat!	26.
10 éve történt	31.
Hasznos karácsonyi ajándékok taxisoknak	32.
Morfondáriák	34.
Ötéves a Weltauto	35.
Több mint kétszázszáz kár	37.
Feljelentés	37.
Regisztrációs adó	38.
A hűvösebb napok előtt...	39.
Agresszió a volán mögött	44.
BÜÉK 2006!	45.

Sikerekben gazdag, boldog újesztendő
és kellemes karácsonyi ünnepeket kíván
a Taxisok Világa szerkesztősége



Adóváltozások 2006

Bár a kormányzati kommunikáció mindenhol az adókulcsok csökkenését emeli ki, ezzel azt próbálva érzékeltetni, hogy „több marad a zsebünkben”, ez valahogy mindig csak másokra vonatkozik. Az egyéni vállalkozó, ezen belül a taxis, számításaink szerint megint csak nem jár jobban.

Változik az adótábla. Az alsó sávban ezúttal is 18% adó terheli a jövedelmet, de a sávhatár másfél millió forintról egymillióöttszázötvenezerre emelkedett. Hogy érint ez minket? Egymillióöttszázötvenezer forint éves jövedelem, az havi 129 000-nek felel meg. Többet keres ennél a taxis vállalkozó? Talán néhányan igen, de a többség biztos, hogy inkább a minimálbér környékén, vagy alig a felett jár. Számunkra tehát a sávhatár emelése nem hozott különösebb hasznot, az alsó sávban meg az adókulcs ugyanannyi. Mondjuk, hogy e téren változatlan a helyzet. Az 1 550 000 Ft-nál többet keresők szja-kulcsa 38%-ról 36%-ra csökken. Ez jó hír. De kinek? Ha mondjuk kétmillió forint az éves jövedelmünk (nem a bevétel!), akkor 9 000, azaz kilencezer forinttal, vagyis havi 750 Ft-tal jobban járunk. Meg fogjuk ezt érezni? Nem valószínű. Ha azonban valakinek a jövedelme évi húszmillió (talán észrevehető: itt már nem taxisról beszélünk...), vagyis havi egymillióhatszázvalahányezer, akkor ezen az adóváltozáson már közel évi négyszáz ezer forintot fog megtakarítani.

De menjünk tovább. Változik a gyermekek után adható adókedvezmény. Az egy- és kétyerkesek adókedvezménye megszűnik, a három vagy több gyermeket nevelőké pedig gyermekenként 10 000 Ft-ról

4 000 forintra „nő”. Igaz, a családi pótlék összege ezzel párhuzamosan emelkedik. Miután az érvényesíthető adókedvezmény nagyrészt az adó mértékétől függ, mindenkégyenileg tudja eldönteni, hogy számára most jobb vagy rosszabb a helyzet. Gyanítom, hogy legtöbbször számára, akik a minimálbér magasságában tengődnek, és három, vagy több kiskorúról gondoskodnak, jobb lesz, hiszen a minimálbér után fizetendő adóból eddig sem lehetett százezres adókedvezményeket érvényesíteni, tehát a családi pótlék növelésével jobban járunk. Kicsit. De nincs még vége...

Az önkéntes nyugdíj- és egészségbiztosítások után érvényesíthető adókedvezmény ezután nem igényelhető vissza, hanem a nyugdíjpénztárnál vezetett számlánkra kerül. Nem vész el tehát, csak ezután megszabják nekünk, hogy hogyan és mikor használhatjuk fel.

A Sulinet kedvezmény ezután csak komplett számítógép vásárlása után vehető igénybe, mert aki olyan hülye volt, hogy eddig nem használta ki a lehetőséget a rengeteg keresete utáni rengeteg adójából, már meglévő gépei fejlesztésére, digitális fényképezőgép vásárlására meg meggyámsára, az most már ne is tegye.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1191 Bp. XIX. ker., Attila u. 49-53.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

FIGYELEM!

2006-tól kötelező minden egyéni vállalkozónak is havi járulékbévallást készíteni! A jogszabály szerint ezt elektronikus formában kell megtenni, amihez egyszeri előzetes regisztráció szükséges. A regisztráció a BTI-ben elintézhető. A továbbiakban a bevallás elkészítésében is segítséget nyújtunk. Az idő rövidsége miatt kérjük a mielőbbi jelentkezést.

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógommbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

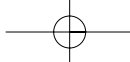
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



Az egyéni vállalkozó – ha tételes adózó – a vállalkozói adóalapjából 5 millió forintig 16 százalék helyett csak 10% adót fizet. Ezen akkor mulattam nagyon jól, amikor a feltételeket is elolvastam. Például azt, hogy legalább a minimálbér másfélszeresének megfelelő TB-járulékokat fizessen saját maga és alkalmazottja után. Tehát, ha a vállalkozó havi 35.000 forinttal több bér után fizeti a közel ötven százalék járulékot, azaz éves szinten több mint kettőszázezer forint pluszt, akkor hárommillió forint társasági-adó-alap esetén akár 180 000 forintot is megtakaríthat! De ne nagyon beszéljünk itt három meg ötmillió forintos adóalapokról, mert a mi szakmánkban ennyi pénz – mint Wagner úr mondotta volt – csak a számtanpéldában van ...

Az átalányadózó vállalkozók adóalapjában, a vélelmezett költségnyadban nincs változás, az adót azonban ezentúl az összevont adóalapnál megállapított kulcsok alapján kell kiszámítani. Esztünkben ez konkrétan azt jelenti, hogy a főállású taxis vállalkozó 7 500 000 Ft bevételű jövedelme után 18% adót fizet, ha esetleg ennél többet termel (bruhaha!), akkor a 36 százalékos adókulcsba kerül. Az átalányadó további szabályai nem változtak, tehát esztünkben továbbra is nyolcmillió forintos árbevételű lehet választani, csak „főállású” és nyugdíjas vállalkozók alkalmazhatják, és a költségnyad is változatlan marad. Vagyis főállású taxinál a bevétel 80%-a számít költségnek, 20% pedig jövedelemnek, nyugdíjasnál ez az arány 75-25.

Tételes elszámolást választónál az iparűzési adó teljes megfizetett összegével csökkenthető az adóalap, feltéve, ha a vállalkozónak egyéb adótartozása nem áll fenn. Ez a szabály már a 2005-re vonatkozó adóbevallásnál érvényesíthető!

Szintén a tételes elszámolóokra vonatkozó változás, hogy kizárólag a vállalkozás célját szolgáló tárgyi eszköz beszerzése esetén az eddigi ötvézezer helyett százezer forint egyedi értékig az eszköz egyösszegben elszámolható.

Alkalmazottakat foglalkoztatókat (vagy alkalmazottként dolgozókat) érinthet,

hogy emelkedik az adómentesen adható étkezési juttatás mértéke. Melegétel-utalvány esetén 9000, étel-miszer-vásárlási utalványnál 4500 forintra. Az iskolakezdési támogatás 19 000 forintra és a lakáscélra adható támogatás 1 millió forintra (ötvévenként egyszer adható).

Gépkocsi- költségelszámolásunkban eddig a 60/1992-es kormányrendeletben szereplő alapszabályokat alkalmazhattuk. Amely gépkocsi típus fogyasztása nem szerepelt ezen a listán – és egyre több nem szerepelt, mert a táblázat „karbantartása” bizony hagyott kívánnivalókat maga után – azt műszaki szakértő által kiadott igazolás alapján lehetett érvényesíteni. Ez a szabály úgy változik, hogy ezentúl a gyártó által megadott érték is alkalmazható, akár a kocsinhoz adott gépkönyvben lévő adatok alapján is.

A személygépkocsira igazolás nélkül elszámolható normaköltség (az üzemanyag-költségen felül) 3 forintról 9 forintra emelkedik. Ezek szerint valami elképesztő, 300%-os infláció volt ebben a szegmensben az elmúlt húsz évben...

A bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárak mértékét az adóhivatal ezután nem negyedévenként, hanem havonta, a tárgyhónapot megelőző hó 25-ig teszi közzé.

Az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hónap 12-ig köteles bevallani az adóelőleget. Eddig csak befizetni kellett.

A tételes EHO, melynek mértéke 2005 januártól októberig 3450 forint, majd november decememberben 1950 forint volt, 2006. novemberől megszűnik. (mértéke addig 1950 Ft/hó). Januártól viszont mindazon járulékköteles jövedelmek után is meg kell fizetni a 4 százalékos egyéni egészségbiztosítási járulékot, amelyek eddig mentesek voltak ez alól a kötelezettség alól. Ilyenek például a mellékfoglalkozásból, a másodállásból vagy a tőzsdei árfolyamnyereségből származó jövedelmek.

Na és most jön a feketeleves: január elsejétől személyre lebontott adatok feltüntetésével **havonta** a tárgyhónapot követő hó 12-ig **be kell vallani a adó-, ill. TB-köteles jövedelmeket. Magyarán havi TB bevallást kell csinálni.** Régi kollégák talán emlékeznek rá, jó néhány évvel ezelőtt volt már ilyen. Ezúttal azonban még

egy újdonság jelentkezik: ezt a fajta bevallást **kizárólag elektronikus úton, vagy gépi adathordozón lehet teljesíteni.** Vagyis interneten keresztül, egy bonyolult regisztrációs folyamatot követően, illetve floppy vagy CD-lemezen. Mindegyik módszerhez számítógép szükséges. A döntéshozók nyilván elfelejtettek arról tájékozódni, hogy hazánkban még nem mindenki rendelkezik számítógéppel. A valószínűbb ok azonban nyilván az, hogy megpróbáljanak minden vállalkozót könyvelőkhöz irányítani.

Az alkalmazottakkal dolgoztatók eddig is kötelezettek voltak az alkalmazott után havi bevallást tenni, most azonban már az egyedül dolgozó egyéni vállalkozókra is vonatkozik a szabály.

A bevallási kötelezettségét nem, vagy nem szabályosan teljesítőt a vonatkozó legmagasabb összegű mulasztási bírsággal sújthatják, ezt azonban, némi türelmi idő után csak 2006. július 1-jétől kell alkalmazni.

Fenti bevallási szabállyal egyidejűleg a befizetési szabály is változik. Az összes társadalombiztosítási járulékot (egészségbiztosítási járulék, nyugdíjbiztosítási járulék, egészségügyi hozzájárulás) az eddigi negyedéves szabály helyett havonta kell fizetni. Talán némi könnyítés, hogy a tervek szerint egységesítik a TB-számlaszámot, tehát a fenti járulékokat összevonva, egy csekken fizethetjük. Az első ilyen bevallási és befizetési kötelezettség 2006. február 12-én jelentkezik. A 2005-ben bevezetett vállalkozói járulékot a fentiekhez hasonlóan szintén be kell vallani.

A BTI-Taxicentrum irodában természetesen ezel az új bevallási kötelezettséggel kapcsolatban is **segítünk** tanácsadással és adatrögzítéssel a hozzánk forduló kollégáknak. A megfelelő műszaki és infrastruktúrállal rendelkezésünkre áll.

Bevezetik a luxusadót. Akinek százmillió forintnál értékesebb ingatlana van, plusz adót kell fizetnie. Az érintett kollégák szíveskedjenek sürgősen hozzám fordulni. Pénzügyi tanácsokat kérnek tőlük...

A társadalombiztosítási járulékok mértékéről szóló törvény lapzártáig nem jelent meg. Megbízható információkból azonban úgy tudjuk, hogy a százalékos mértékek nem változnak (eü.-járulék 15%, nyugdíjjárulék 26,5%). Szintén nem ismert még a minimálbér jövő évi mértéke, a legvalószínűbb azonban a 62.500 Ft-os érték.

Isten megteremté a Világmindenséget, és látá, hogy az szép.

Isten megteremté a Földet, és látá, hogy az szép.

Isten megteremté a természetet, és látá, hogy az szép.

Isten megteremté az állatokat, és látá, hogy azok szépek.

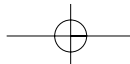
Isten megteremté a férfit, és látá, hogy az szép.

Isten megteremté a nőt, és mondá: – Na mindegy, majd kifesti magát.

Rádiótaxinál
Chevrolet Lacetti
típusú gépkocsi
kedvező feltételekkel
kiadó
Tel: 06-30/740-8671

**TELJESKÖRŰ
AUTÓÜVEGEZÉS**
Tel: 06-70-546-5586

Web: www.autouveges.hu
E-mail: autouveges@freemail.hu



Összefoglalva: az adókulcs nem emelkedik, de a befizetendő összeg a minimálbér emelkedése miatt több lesz, a TB-százalékok nem változnak, ám a fizetendő összeg szintén magasabb lesz a minimálbér emelkedése miatt, az EHO csökkent 1.950 Ft-ra, majd 2006. novembertől megszűnik, ugyanakkor új 4%-os járulékot vezettek be bizonyos jövedelmekre.

Az adminisztrációs terhek nagymértékben emelkednek a havi TB és negyedéves adóbevallások miatt, ugyanakkor a TB befizetése egyszerűsödik az eddigi négy különböző csekkreól egy csekkre.

Költségeink tehát nőnek, nyilvántartásunk nem egyszerűsödik. Adónk nem csökken, sőt új adónemet vezetnek be. Aki megtalálta ezekben az intézkedésekben a hivatalos közleményekben oly gyakran hangzottatott „vállalkozásbarát” kifejezés lényegét, értesítsen...

Bár megszűnik az egy- és kétgyermekes családok adókedvezménye, ezt a megemelt összegű családi pótlék ellensúlyozza. Az egygyermekes családok éves szinten 36 000 forintnyi, a kétgyermekesek szintén éves szinten 96 000 forintnyi adókedvezmény veszítenek el.

Ugyanakkor az egy gyereket nevelők családi pótlékja évi 66 000-ról 132 000 forintra, míg a kétgyerekeseké évi 161 000 forintra 288 000 forintra emelkedik. A növekedés mindkét esetben meghaladja az elvesztett adókedvezmény mértékét.

A minimálbér várhatóan havi 5500 Ft-tal való emelkedése miatt a TB járulékokban kb. havi 2500 Ft-os emelkedést várhatunk. Az egészségügyi hozzájárulás közel múltban történt 1500 Ft-os csökkenése (3450-ről 1950-re) ellenére tehát még így is havi ezer forinttal többet kell befizetnünk a TB számlára... **-oli-**

Tanácskozás Szegeden

Van-e kiút a taxis szakma válságából?

A címben feltett kérdésre egyszerűen megadható válasz: van. Bővebben kifejtve – talán az iróniát sem nélkülözve – viszont érdemes már úgy fogalmazni, hogy természetesen a közeli, belátható jövőben nincs. Ugyanis a komplex módon történő, minden szakmai elvárásnak eleget tevő rendezésbe – az utóbbi több mint egy évtized alatt – már szinte minden jószándékú kezdeményező bicskaja beletörött. Ezt is lehet természetesen ennél árnyaltabban fogalmazni. Mert korábban több olyan jogszabály is megszületett, melyeknek következtében az elmúlt évszázad kilencvenes éveinek elején (szörnyen hangzik, ugye?) még húszszesre (!) tehető budapesti taxislétszám mára már 6000 körülire olvadt. Köszönhetően annak, hogy a szakma akkori vezetése érdekképviseletekbe, majd a kamarába is tömörülve, hosszú egyeztetéseket követően megfogalmazta a személyi és tárgyi feltételrendszer szigorítására vonatkozó ajánlásait. Amit az akkori minisztérium(ok) vezetése elfogadott és jogszabályokban rögzített. Jelenleg ott tartunk, hogy a közlekedésnek már önálló minisztériuma sincs. A fuvarozói szakma – benne a taxisok – gondjait-bajait évtizedek óta ismerő főosztályvezető sem ezzel foglalkozik már. Tehát ez az út kissé nehézkesnek látszik, ha a szükséges jogszabály-változtatásokról és azok elfogadtatásáról beszélünk...

Ugyanakkor arról sem szabad elfeledkezni, hogy az elmúlt évek során a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnöke, Rusznák Imre, segített többek között a hatósági maximált ár bevezetésében, majd az Ártörvény újabb módosításával a fix taxitarifa lehetőségének megteremtésében is. Természetesen a jogszabály-változtatás elsősorban a főváros érdeke volt, ám szakmai támogatást is élvezett, így a törvény módosítások kölcsönös elégedettséget eredményeztek. Az már egy másik kérdés, hogyan lett a gyakorlatban a várva várt fix tarifából szakmai skandalum, a bonyolult, igen sok összetevőt tartalmazó költségszámításból az egy liter benzin ára = egy kilométer díjaként rögzíteni tervezett „szakszerű” javaslat...

Az előbbieket ellenére mégis csak a politikai lobbizás az egyetlen lehetőségünk, mellyel esetleg élni lehet, ha szakmai oldalról a jogszabályok változtatásának igénye merülne fel. Ám ehhez már az kellene, hogy ideális viszony alakuljon ki a politikusok és a taxisok képviselői között. Ebben finoman szólva mindkét félnek lenne javítanivalója. Érdemes volna túllépni a vélt vagy valós sérelmeken, mert az idő szalad, és a nyugodt, kiszámítható, igazságos munkakörülményeket sokan szeretnék még a négyes metró tényleges megépülése előtt élvezni...

Jelenleg ugyanis úgy tűnik,

hogy a komplex rendezés – benne a tarifa-létszám-droszt-ellenőrzés kérdéskörének egyidejű megoldásával – beláthatatlan ideig csak álom marad. Jövőre a választásokkal lesz elfoglalva minden párt (már most is ez köti le többnyire az idejüket), majd jönnek az önkormányzati megmérettetések. Amikor ezt követően, az ősszel már meglesznek az újra osztott pozíciók új-régi tulajdonosai, jöhetnek a politikusok számára „fontosabb” ügyek. Mielőtt bárki is tévedésbe esne: ezek közül egyik sem a taxi lesz! A szakma – szerencsés helyzetének köszönhetően – várhatóan megelőzi az üvegcsipő-készítőket és a bakonyi bálnavadászokat, így a várható érdemi döntések 2007-2008 tájé-

kán kerülnek majd szóba, ha minden jól megy. Tehát nincs kiút, hacsak nem változnak a körülmények. És mielőtt ezt bárki félremagyarázná, nem politikai értelemben gondolom. Ez a lap 15 éve nem politizál, és ezt követően sem áll szándékunkban belefolyni a „nagyok” játékába. Mindössze arra gondolok, hogy folyamatosan változik a világ, aminek következtében előbb-utóbb Magyarországon is elfogadhatatlan lesz az, hogy a taxitól féljenek a bel-, és külföldiek, hogy az árak néhány kilométeren 5-8000 (!) forinttal térjenek el egymástól. Egyszer a sorozatos panaszok csak rádöbbenek az éppen illetékeseket arra, hogy lehetne ezt komplex módon „egykalap alatt” és rá-



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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

adásul hosszú távra rendezni. Talán akkor, hogy ettől az évtizedes „nyűgtől” egyszermind megszabaduljanak kedvelt politikusaink (akiket azért tényleg mi választunk!), lépnek majd. Csakhogy ehhez akkor kellene egy átfogó elképzelés-rendszer, amit kérésükre elő lehet terjeszteni. Ennek elkészítése igényel néhány lelkes embert a fővárosból és a nagyobb városokból, akik értenek a taxizáshoz, akik ingyen, saját szabadidejükből képesek akár heteket áldozni a felkészülésre, fizetik a szükséges útiköltséget stb. Talán annak még örülhetünk, hogy ha nem is túl sokan, de vannak még ma is megszállott önkéntesek, akik hajlandók erre az egyre kevésbé népszerű, költséges feladatra vállalkozni, és időnként egyeztetni elképzeléseiket. Hátha egyszer megtörténik az, ami a Rejtőkönyvekből ismert Potrien őrmesterrel megtörtént. Őt a regényben sok-sok évtizednyi várakozást követően maga a (francia) köztársaság elnöke kérdezte meg. Hátha egyszer a taxisoktól is megtudakolja valaki, hogy milyen javaslatok vannak a problémamentes szolgáltatás biztosítására? Bizonyára lennének jó ötletek, már csak egy kérdező hiányzik...

Szegeden évek óta hagyományosan közlekedési konferenciát szervez a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara. Itt is lelkes csapat dolgozik azon, hogy a közúti és vasúti közlekedés résztvevői, a különféle személy- és árufuvarozói vállalkozások ott lehessenek a számukra

fontos előadásokon, és felmerülő kérdéseikre választ kapjanak. Néhány éve a szomszédos országok közlekedési vállalkozóit is meghívják ide, egy kis tapasztalatcserére. A rendezvény üzletileg is hasznos lehet, hiszen új lehetőségekkel ismerkedhetnek meg a résztvevők.

E konferencia részeként a szegediek a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarával (MKIK) közösen minden évben külön taxis ülést is szerveznek, melyhez a helyet a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara biztosítja. Az idén már az impozáns új székházban került sor a kamarába tömörült taxis képviselők találkozására. Az MKIK Közlekedési és Infrastrukturális Kollégiumának Egyéb Közlekedési Bizottsága elnöke, Dudás Zoltán, vitaindítóként a megjelenteknek előre elküldte az utóbbi években a hatóságoknak benyújtott anyagokat. Így a kissé hosszúra nyúlt megbeszélés tervezhető mederben folyt. Sajnálatos, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium meghívott helyettes-főosztályvezetője egyéb elfoglaltsága miatt nem tudott a szakmai fórumon részt venni. Talán majd legközelebb...

Udvardi Sándor, a Vas Megyei Kereskedelmi és Iparkamara képviselőjében kezdte a problémák felsorolását. Kifejtette, hogy első-

sorban a pályára kerülés szabályait kellene tovább szigorítani. Jelenleg ugyanis még mindig túl könnyen lehet valakiből taxis. Náluk, Szombathelyen a drosztok nem jelentenek problémát, ez inkább csak a fővárosiakat bosszantja. A bevételeik is másképpen alakulnak. Ahogy elmondta, ott nem kötnek különféle megalázóan alacsony összegekre szerződéseket a multicégekkel. Így természetesen azok is a lakossági tarifával utaznak. Egyébként fuvarjaik többségét a magánmegrendelő kör adja. Ezt követően ismertette a jelenlévőkkel azt a felmérést, mely Győr-Moson-Sopron, Vas és Zala megyében készült. E szerint e megyékben a taxisok túlnyomó többsége egyszemélyes vállalkozásban dolgozik. Többségüknek átlagosan 2-3 órás várakozást követően jut egy-egy 500-1000 Ft-os fuvar. Ezért Udvardi Sándor változatlanul a „centrumár” bevezetését látta elsősorban üdvöztőnek. A fix árat támogatja, ám azt csak olyan formában tudná elképzelni, ha a helyi önkormányzatok képviselői az érdekképviselet és a kamara által szakmailag kidolgozott javaslatát vennék figyelembe. Komoly gondot okoz a „O”-ás papírok beszerzésének módja is. Jelenleg ugyanis, ha egy tartozásokat felhalmozó vállalkozó megegyezési szándékáról biztosítja a hivatal illetékeseit, úgy számára az igazolást ugyanúgy kiadják, mint a rendszeres fizető kollégája számára. Javaslatot tett a megjelenteknek arra, hogy a taxisok műszaki vizsgáztatásának időtartamát változtassák meg. Ugyanis – ahogy mondta

– ma már nagyon sok különböző vállalkozás keretein belül működtetett autó fut jelentősen többet, mint egy taxi. Véleménye szerint elegendő lenne a taxikat két évente vizsgáztatni. A FUVOSZ-nál már elkezdtek egy ilyen irányú javaslat kidolgozását, mint ahogy a

„O”-ás papírokra is azt javasolták, hogy azt évente kötelező legyen bemutatni. Ez egy idő után biztosítaná azt, hogy ne legyen ebben a szakmában létszámkérdés. Javaslatot tett arra is, hogy 24-25 éves kor alatt ne lehessen taxit vezetni.

Werner Jenő Tolna megyéből érkezett. Ő – hasonlóan a megjelentek többségéhez – másfél évtizede minden országos taxis rendezvényen részt vesz. Szo-



morúan hívta fel a megjelentek figyelmét arra, hogy a vidék problémái ez alatt a hosszú idő alatt sem változtak. 17 éve csak beszélnek a változtatások elengedhetetlenségéről, azonban érdemi változást nem sikerült ennyi idő alatt sem elérni. Az idősebb taxisok a megyében már nem tudnak máshol elhelyezkedni, számukra nincs már más munka, így nagyon kiszolgáltatottakká váltak.

Bobkó Attila a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara képviselőjében egyben házigazdánk is volt. Így udvariasan röviden csak arról szólt, hogy ő a hatósági fix árat nem támogatja. Ahogy elmondta, nem összehasonlítható ugyanis egy Suzuki és egy Passat költsége. Ugyanakkor a Magyar Taxis Szövetség által ko-



ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között áll a citys kollégák rendelkezésére. Más taxisok és a családtagok részére jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.

rábban javasolt centrumrát, melytől egy bizonyos mértékben felfelé és lefelé is el lehet térni, támogatná. A droszt-probléma, melytől a főváros miatt sűrűn hangos a sajtó, Szegeden nem értelmezhető, mert nincs vele gondjuk. Itt az önkormányzat ezt kifogástalanul megoldotta. Ahogy a városi Közlekedési Felügyelet is teszi a dolgát, konfliktusok nélkül. A „O”-ás papírok meglete véleménye szerint csak úgy értelmezhető, hogy az vagy van valakinek, vagy nincs. Szerinte sem jó az a jelenlegi gyakorlat, miszerint a hatóság a fizetési hajlandóság kimutatása után jogszerűen kiadja a további taxizásra jogosító papírt, majd azt a későbbiekben már nem ellenőrzi. Nem kevés iróniával végül megjegyezte, hogy a felsorolt problémák halmaza egy 17 éve rágott gitthez hasonlít...

Szarvas Miklós a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei kamara képviselőjében beszámolt arról, hogy Miskolcon nő a taxisoförök létszáma. Már 290 taxiengedélyre 410 taxivezetői papír jut. Mintegy 33%-kal szaporodott a magánautók száma is. Így a fuvarszám ter-

sen kijelölve, ám a kamara ezek kezelését szívesen átvinné az önkormányzattól. A fix taxiár bevezetésével a helyi önkormányzat nem is foglalkozott. Az érvényes maximált ár is csak papíron létezik, mert a valóságban jóval ennek felső határa alatt járnak. A taxikra vonatkozó kötelező megbontásos vizsgálatot szükségtelennek és bosszantónak nevezte. Ugyanakkor a ellenőrzést hiányolta.

Dr. Horváth György, a Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara képviselőjében fejtette ki véleményét. A létszámkorlátozásról részletesen szót, hiszen e konkrét kérdésben egy évtizede sok elképzelés látott napvilágot. Véleménye szerint azonban ezek többsége nem állná ki az alkotmányossági próbát, ezért csak olyan megoldásokkal érdemes foglalkozni, amelyek ez utóbbi szempontnak is megfelelnek. Ilyen lehet a

pályára lépő taxisok képzésének szigorítása, melyre például a Magyar Taxis Szövetség keretein belül konkrét javaslatok születtek. A fix árral kapcsolatban kifejtette, hogy ahhoz konkrét járműkategóriáknak kellene kapcsolódnia és a személyi feltételeket is ehhez kellene igazítani. Tapasztalatai szerint a hazai fogyasztók az olcsóbb ár felé tolódnak el. A sárga rendszám megszüntetésével nem

nem támogatja, mert egyrészt pillanatnyilag az egyetlen rendszeres ellenőrzés, másrészt taxiüzemben a taxik futásteljesítményének jelentősen magasabbnak kellene lennie, mint az átlag autókénak. Ugyanakkor a megbontásos vizsgálatot csak pénzbeszedési célú előírásnak nevezte ő is. Jelenleg hasonlóan látszik az időszakos orvosi vizsgálat is: nem jellemző, hogy egészségügyi alkalmatlanság miatt hagyná abba valaki a taxiást. Tájékoztatta a megjelenteket arról, hogy jogilag tényleges köztartozásról csak akkor lehet beszélni, ha lejárt és elismert követelesről van szó. Vita esetén tehát



csak akkor, ha a tartozás tényét és összegét a bíróság jogerősen megállapította. Elmondta még, hogy az IRU-hoz, a nemzetközi közúti árufuvarozói szövetséghez igen sok statisztikai adatot kellene eljuttatnia a Magyar Taxis Szövetségnek, ám erre jelenleg nincs lehetőség. Ugyanis ezeket az adatokat nem gyűjti össze egyik hatóság sem. Így a kamarának sincs módjuk a törvényben előírt feladataik teljesítésére, nevezetesen a gazdaságról adatok és információk gyűjtésére ebben a szakmácsoportban sem.



Lossó Géza a Bács-Kiskun megyeiek képviselőjében elmondta, hogy Kecskeméten a taxisok évente 18 300 Ft-ot fizetnek a parkolásért, miközben egy autósnek ez évente 48 000 Ft-ba kerül. Ezt az eredményt a BÁTESZ, a taxisok megyei érdekvédelmi szövetsége érte el. Korábban a drosztdíjat ez a szervezet szedte be, ám mára a helyzet változott, ami a kiskapuk keresését is magával hozta. A helyi Közlekedési Felügyelet ezt ellenőrzi, ám mást sajnos nem. Ahogy elmondta, Kecskemét gazdag város, szinte mindenhol van már autó a családban, néha nem is egy. Így a taxira egyre kevesebb az igény. Inkább csak a szegényebbek veszik igénybe ezt a szolgáltatást. Vagyis a taxisoknak meg kellene találni a megfelelő célcsoportot. Az eltérő szolgáltatási színvonal miatt a fix ár nem támogatható, ám a + - 5-10%-os eltérést megengedő centrumár igen. Szükség van a sárga rendszámra is, bár a kórházi fuvarok 60%-át következmények nélkül elviszik a fehér rendszámú betegszállítók. A műszaki vizsgákat az alacsony futásteljesítmény miatt könnyíteni kellene.



mésztesen csökkent, hiszen a kínálatbővüléssel a kereslet nem növekedett arányosan ott sem. A drosztok közül egy sincs szabályo-

ért egyet, mert mint azt kifejtette, ez az ellenőrzés hatékonyságát tovább rontaná. A taxik műszaki vizsgáinak könnyítését jelenleg

A férj elmegy a pszichológushoz.

– **Mi a panasz?**

– **Doktor úr, nem velem van baj, hanem a feleségemmel. Időtlen idők óta nem szeretkezik velem, állandóan fáradtságra, meg fejfájásra hivatkozik...**

Az orvos behívja a feleséget.

– **Doktor úr, lehetek őszinte? Azért nem szeretkezem a férjemmel, mert reggel mindig elalszom, mert fáradt**

– vagyok, ezért aztán kénytelen vagyok taxit hívni. Persze a nagy rohanásban a pénztárcámat általában otthon felejttem, és a taxis megkérdezi: rendőrt hívjon, vagy megoldjuk másképp? Általában megoldjuk másképp, ezért aztán késve érek be az irodába, ahol a főnök megkérdezi: kirúgjon, vagy megoldjuk másképp? Megoldjuk másképp, és mivel a főnök csak este ér rá, ezért kénytelen

vagyok megint taxit hívni, de pénzem az még mindig nincs. A taxis persze újfent megkérdezi, hogy rendőrt hívjon, vagy megoldjuk másképp? Természetesen megoldjuk másképp. Mire aztán hazaérek, hullafáradt vagyok, és csak aludni akarok.

Erre az orvos:

– **Értem asszonyom. Elmondjam ezt a férjének is, vagy megoldjuk másképp?**

Sipeki József a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara képviselőjében az elmondottakat ki egészítve arra hívta fel a figyel-



met, hogy a szakmai kommunikációra sokkal jobban oda kellene figyelni, mert például a fix tarifa bevezetését követő nyilatkozat-özön a szakma ellehetetlenüléséhez is vezethet. Először a személyi és tárgyi feltételrendszer, a piaci viszonyokat kellene rendezni, csak ezt követően kerülhet sor a fix tarifával kapcsolatos egyeztetésekre.

Dudás Zoltán az MKIK Közlekedési és Infrastrukturális Kollégiumának Egyéb Közlekedési Bizottsága elnöke megköszönve a hozzászólásokat, arról szól, hogy a vizsgáztatók esetén már az is előrelépés lenne, ha a meglévő szabályokat szigorúan számon kérnék. A problémák jelentős része a drosztokhoz és a fix tarifához kötődik. A taxiállomások

használatát a taxisok 70%-a elutasítja a fővárosban és ebben szinte mellékes kérdés, hogy ezek többsége egyszerűen használhatatlan. Problémát okoz az is, hogy Budapesten a megnövekedett forgalom miatt az egy fuvarra jutó idő jelentősen megnőtt. Ennek következtében a taxisok csak kevesebb fuvar tudnak teljesíteni. Ami a fix tarifát illeti,

annak kialakítását „alulról” kellene kezdeni, és nem szabadna annak mértékét az üzemanyagárhoz kötni. Szükség lenne egy taxis fórum létrehozására, ahol egymás nézeteit ismerhetnék meg a kollégák. Az ellenőrzés hiánya nagyon sok gond forrása.

Ebbe be kellene vonni a kamarát, az önkormányzatot és a taxis cégek képviselőit is. Szükséges lenne a kamarák szerepének jelentős növelésére. Véleménye szerint a helyzet megoldását könnyítené, ha a taxikérdés a Kamara aktív részvétele mellett az önkormányzatokhoz kerülne, ahol a helyi viszonyokat legjobban ismerik. Ugyanakkor a kamara felelőssége egy olyan szakmai anyag összeállítása és az érdekképviselettel történő egyeztetése, amely mellé felsorakoztatható a szakma többsége. Ezért az összegyűjtött infor-

mációk alapján a bizottság előkészít egy szakmai vitára alkalmas anyagot.

Végezetül annyit, hogy ezeket a problémákat már mindenki ismeri, sőt a többségnek a könnyökön jön ki. Ugyanakkor emlékez-



tetem régebbi olvasóinkat arra, hogy hasonló volt a helyzet a nagyobb és az apróbb szabályozások előtt egyaránt. Szinte senki sem hitt bennük, aztán egy részük mégis csak megoldódott. Tehát így a végén ismét térjünk vissza Rejtőhöz: Fel a fejfel! **-kő-**

Fehér ing, kék pantalló, fekete cipő

Egyenruhában a volán mögött

Egyre többet számít a kulcsin, ezért nem mindegy, hogy egy-egy országot hogyan ítélnék meg a külföldiek. Márpedig az országimázshoz hozzátartoznak a taxisok is. Megjelenésük, viselkedésük és vendégszeretetük e területen is meghatározó. Csak-hogy a fuvarozókra érvényes szabályokat legtöbb esetben tőlük függetlenül hozzák meg a jogalkotók, s ez némi felháborodásra ad okot a tengerentúl is.

A világ számos pontján próbálják uniformizálni a személyszállítással foglalkozó vállalkozókat. Magazinunkban több olyan kezdeményezésről is hírt adtunk már, amelyben a városatyák megpróbálták nyomást gyakorolni saját taxis társadalmukra, hogy a külföldiekkel történő kapcsolatkiállítás pozitívan végződjék. Ennek érdekében volt, ahol nyelvtanfolyamot írtak elő a fuvarozóknak, máshol a város kultúrájának ismeretét, idegenforgalmi nevezetességek részletes történelmét tették a taxis engedély megszerzésének feltételévé. Az ilyenfajta regulázásokat a mediterrán éghajlat alatt élők nehezen viselik. A taxisok sokszínűsége tökéletesen leképezi a társadalmat, így nem csoda, hogy a forróságban a rövidnadrág, köldökig kigombolt ing, valamint a pacsker éppúgy elfogadott a fuvarozók körében, mint a hozzájuk érkező nyaralók laza öltözete.

Legutóbb Costa Rica előljárói fogadtak el egy új viselkedési kódexet, ami pontosan előírja,

hogyan kell viselkednie egy taxisofőrnek. Számos etikai kritérium mellett a legnagyobb felháborodást mégis az öltözetre vonatkozó fejezet váltotta ki. Eszerint a sofőr csak az előírt egyenruhában ülhet be a volán mögé. Az uniformis pedig ropogósra vasalt rövid ujjú fehér inget, kék, élére vasalt hosszú pantallót, valamint fényesre suvickolt fekete cipőt takar.

A felháborodás a taxis tábor két meghatározó csoportja felől fogalmazódott meg. A munkavállalók egy része azért fogalmazta meg ellenérzését, mert ez legalább két váltás egyenruha beszerzését követeli meg tőlük – s ez minimum 100 dollár –, amit a munkáltatók nem hajlandók megfinanszírozni, mondván, aki taxiként kíván dolgozni, az vegye meg magának az ehhez szükséges ruházatot. A másik csoport az a vállalkozói kör, akik saját pénzükből vásárolt autójukat nem csak fuvarozásra használják, hanem – szolgálaton kívül – a családi utakat is ezzel végzik. Az előírás szerint viszont taxiba csak egyenruhában lehet beülni. A fiatalok legnagyobb gondját e passzus azon része képezi, amely kifejezetten tiltja a hosszú, sörényszerű frizura viselését.

Egyelőre nem tudni, hogy az érintettek ellenérzései eljutnak-e egyáltalán a rendelet alkotóihoz, s ha igen, az bármiféle változást hozhat-e? Egy biztos a Costa Ricában dolgozó taxisok most kissé morcosak az új viselkedési kódex miatt.

Cash

– Ma úgy vagyok a munkakedvvel, mint egyszeri lány buli után. Vagy megjön, vagy nem.

* * *

– Megházasodott a munkaverseny. Elvette a munkakedvem.

KÖNYVELÉS

- Az **elektronikus havi bevallások** teljeskörű ügyintézése a regisztrációtól az elévülésig.
- Számítógépes adatrögzítés.
- Bérszámfejtés, béranalitikák.
 - Teljeskörű elektronikus ügyintézés, adatszolgáltatás.
 - Tanácsadás, képviselet.

A szolgáltatások a **BTI**-ben is igénybe vehetők!

(1191 Budapest, Attila u. 49-53.)

TAX-Info Könyvelő Iroda

(1165 Budapest, Zsemlekes u. 62/b.)

402-4365 / (30) 342-2767

www.taxikonyveles.hu

putz.gyorgy@taxikonyveles.hu

BÉRSZÁMFEJTÉS

Privatizáció előtt a repülőtér

„Ketreceben” a taxisok

A 4-es út Vecsést elkerülő szakaszának építése nem várt fejleményeket hozott a lassan egy évtizede a prérin, hóban-sárban álló taxisok helyzetében. Ugyanis az építkezés miatt innen is kiszorultak. A ferihegyi útépités újból rávilágított, hogy a (rendelésre váró) taxik várakozása akut probléma a reptéren, melyre jó lenne végre megnyugtató, végleges megoldást találni. Átmenetileg sikerült orvosolni a problémát azzal,

hogy 42 megállóhelyet kaptak a taxik a ketrecben, a volt bérautó-parkolóban. Bár a kijelölt helyen semmilyen infrastruktúra nincs, jelenleg sikerült elodáznai a teljes káosz kialakulását. A fenti ügyben azért írt levelet a BKIK, hogy arra az átmeneti időre, amíg a privatizáció következtében a helyzet véglegesen nem rendeződik, a taxisok a lehetőségekhez képest kulturált körülmények között tudjanak várakozni.



BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA

VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály

Budapest Airport Rt.

Budapest

Dr. Hárskúti János Úr
Vezérigazgató részére

Tárgy: Taxi szolgáltatás Ferihegyen

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A Ferihegy II. terminálhoz vezető út építési munkálatai miatt 2005. november 14-én megszüntették azt a parkolót, amelyet taxi társaságok alakítottak ki a repülőtéri rendelkezések gyors, sorrendszerben történő kiszolgálására.

A helyzet megoldása érdekében a társaságok vezetői megállapodtak, hogy az eddig csak egy társaság által igénybevett taxi parkolót (volt rent a car parkoló) valamennyi taxi társaság igénybe veszi. A korlátozott lehetőségek miatt a nagyobb társaságok 6 helyet a közepes méretűek 5 helyet a kicsik 3 helyet kapnak a parkolóban.

A taxi parkolóban jelenleg semmilyen infrastruktúra nincs. A szemét tárolására a társaságok maguk telepítenek konténert, és szükségessé válik mobil WC-k kihelyezése is. A várható zsúfoltságból eredő konfliktusok megelőzése érdekében a társaságok, az általuk igénybevett helyekre, fel kívánják festeni a vállalkozás nevét.

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Kérjük hozzájárulását, hogy a területet a taxis vállalkozók kulturált körülmények között használhassák. Ennek érdekében engedélyezze illetve támogassa:

- A parkolóban a taxi társaságok által használt helyek egyértelmű helymeghatározását burkolatfestéssel. A felfestést mindenki maga hajtja végre.
- A szemetes konténer kihelyezését.
- Mobil WC-k telepítését.

Fentiek megvalósítása sem tekinthető azonban a repülőtéri taxi szolgáltatás végleges, komplex megoldásának. A kulturált várakozás, a színvonalas utas felvétel és – leadás, a rendelt és a „repteres” taxisok szabad munkavégzése a szakma igénye. Várjuk a BA Rt vezetésének megoldási javaslatát, amely kivitelezéséhez ezúton ismét felajánljuk közreműködésünket.

Budapest, 2005. november 17.

Tisztelettel:

Antal Attila
elnök
BKIK Közlekedési Osztály

Sipeki József
vezető
Taxis Szakmai Kollégium

Másolat: Vértés János Igazgató Úr

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. Tel: 488-2154 Fax: 488-2158



– Mostanában annyit dolgozok, hogy kezd az ivás rovására menni!

* * *

– Elmentem lángososnak. Végre egy zsíros állás!

* * *

– Olyan nincs, hogy nem látsz semmit, mert akkor meg a sötétet látod.

* * *

– A mi irodánkban mindenki örömet okoz nekünk. Egyesek azzal, hogy bejönnek, mások azzal, hogy kimennek.

* * *

– Olyan jó vagyok az ágyban, hogy néha már a saját nevem sikongatom.

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórák
fekete doboza!

Printax tarifaállítás: **3.000 Ft**
(adatmódosítás is)

OMH hitelesítés: **8.500 Ft**

Ugyanitt:

Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló

árusítás, beszerelés.

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

MAXIMÁLT ÁR

Bizonyára több fővárosi kollégának is feltűnt, hogy a Budapest területén alkalmazható legmagasabb taxitarifa, vagyis a maximált ár, egy ideje nem változott. Nos, utána néztünk, és kiderült, hogy ez az „egy ideje“ egy kicsit több mint öt év!

Az első tarifaszabályozást 1998-ban alkotta meg a Fővárosi Közgyűlés, a 31/1998. (VII.16) Főv. Közgy. rendelet 1998. szeptember elsején lépett hatályba. A maximált tarifa értéke akkor a következőképpen nézett ki: nappali tarifa alapdíja 200 forint, kilométerdíja 200 forint/km, várakozás 50 Ft/perc. Az éjszakai tarifában 280 forintos alapdíjat, ugyanilyen összegű kilométerdíjat és 70 forintos kegyőt lehetett alkalmazni.

Az akkor megállapított maximált tarifa nem volt hosszú életű, alig másfél év múlva, 2000. év tavaszán máris módosítani kellett. A fővárosi közgyűlése az alapdíjakban 50%-os, a vitél- és várakozási díjban 20%-os emelést tartott helyesnek, ami az akkori éves inflációt meghaladó mértékű volt. A nappali alapdíj 300 Ft-ra változott, 240 Ft/km lett a kilométerdíj, és percenként 60 forintért várakozhattunk. Az éjszakai taxis este 10-től 420 forintos alapdíjat, 336 forintos kilométerdíjat és 84 forintos percdíjat alkalmazhatott. A taxisok elégedettek voltak az emelés mértékével, a társasági tarifák abban az időben meg sem közelítették ezt a mértéket.

Na de! Azóta eltelt több mint öt év! És a főváros által megszabott tarifamaximumok egyetlen forintot sem változtak! Ami nem lenne baj, ha nem lenne infláció, de mint tudjuk, van. Ha nem is olyan magas, mint a rendszerváltás környékén, de még mindig több mint nulla!

A taxitársaságok tarifái a bebetonozott maximált árat egyre inkább megközelítik. Ma már a 300 forintos alapdíj szinte minden társaságnál érvényesül, és az utcai kilométerdíjak is elérték a maximumot. Kijelenthetjük, hogy csak az üzletpolitikai szempontból mesterségesen alacsonyan tartott telefonos és szerződéses fuvarok díjai állnak alacsonyabban, mint a legmagasabb alkalmazható ár, ám valószínűleg már ezek sem sokáig.

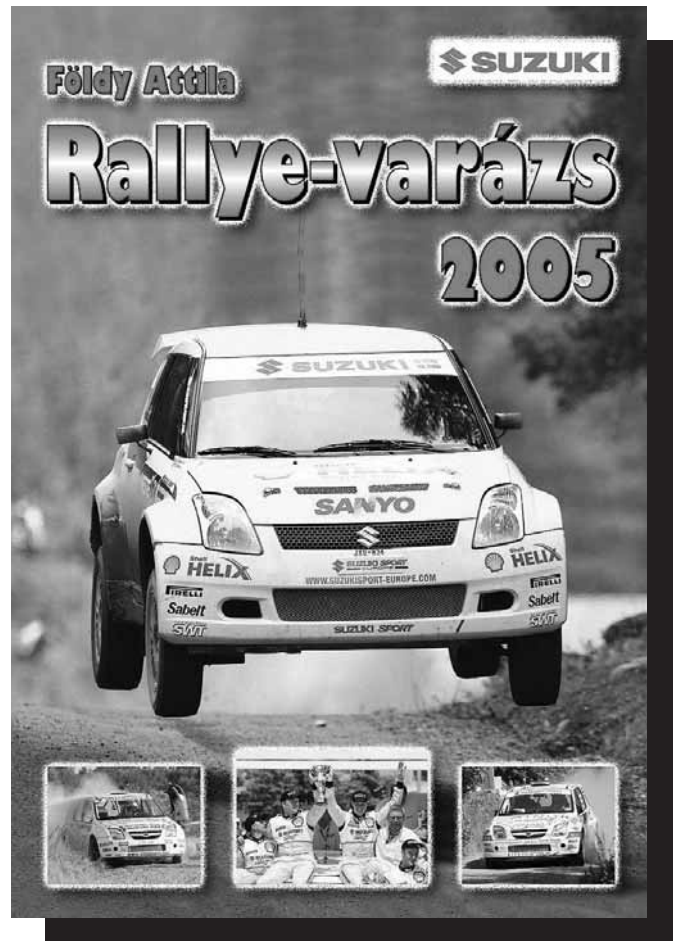
Bár megtehetjük, hogy várunk addig, míg mindenki gazdaságossági szempontból, vagy egyszerűen kényeszerből kénytelen lesz a maximált árat alkalmazni, és ezzel kvázi meg is valósítottuk a fix tarifát, azért nem hiszem, hogy ez lenne a helyes megoldás. Hanem inkább az, hogy aki megteheti, hivatalosan jelezze a megfelelő kormányzati szerv felé – jelen esetben a Fővárosi Önkormányzat irányába – hogy a Budapesten alkalmazható legmagasabb taxitarifa mértéke ma már messze elmarad a reálistól. Egy szakmai lap nem reklámozhat a hatóságoknál, legfeljebb felhívja a figyelmet a problémára. Ezenel ezt megtettük... **N.Z.**

KARÁCSONYRA...

Talán maga Földy Attila, a Rallye-varázs sorozat szerkesztője, írója sem hitte 1994-ben, hogy 2006-ban a tizenkettedik Rallye-varázs jelenik meg. Az akkor egyedülálló mű, amelynek évekkal később azért akadtak vetélytársai, a mai napig is megtartotta azokat az erejéit, amelyekkel berobbant eme hihetetlenül népszerű sportág köztudatába. A teljes magyar bajnokság keresztmetszete, részletes eredmények az első- és másodosztályban, sztorik tömege úgy, ahogyan azt a pilóták látják. A szerző ugyanis, aki korábban maga is versenyző volt, maximálisan az embert, a párosokat helyezi a középpontba, mert hiszi és vallja: az ő hajuk kócolódik össze a bukósikak alatt. A versenyzőkért megy ki a több tízezer néző a pályák szélére.

A 328 oldalas **Rallye-varázs 2005** részletesen elemzi a világbajnoki futamokat, megrajzolja a kétszeres világbajnok, a Magyarországon is hihetetlenül népszerű Carlos Sainz portréját, és átfogó képet ad a XXI. század utolsó Nagy Kalandjáról, a Dakar Rallye-ről. A szerző köztudása amúgy többször az autóhoz és az autózáshoz, hiszen egyetemista éve alatt öt éven át másodállásos taxisofőr volt, és dédelgetett álma, hogy egy évre visszaüljön egy taxi volánja mögé. A motiváció ezúttal már egy taxisokról szóló riportkönyv. Az Alexandra Kiadó terjesztésében megjelenő könyv médiapartnere a Magyar Rádió.

A Rallye-varázs autót és az autózást kedvelőknek ideális karácsonyi ajándék lehet.



– A szennelésben az a legjobb, hogy saját magad elöl dughatod el a karácsonyi ajándékokat.

– Amíg keresed az igazit, jól érezheted magad az esélyesekkel is.



Csináld magad!

Bár a címben jelzett felszólítás legtöbbször a ház körül barkácsolóknak szól, azt hiszem a taxis szakma is megérett rá, hogy „megbarkácsoljuk”. Az, amit ma készen kapunk, az recseg-ropog, folyton össze akar dőlni, nem működik, vagy rosszul működik. Ráadásul már a „garancia” is lejárt, vagyis sohasem volt...

Ami eddig a szakmán kívülről kaptunk, amit rendeletileg intéztek el nekünk, az kivétel nélkül mind rosszul sült el:

Itt van például mindjárt a sárga rendszám: remek ötlet volt (nem véletlen, a taxis szakma akkori vezetőitől származott), akár jól is működhetne. Biztosíthatná a kontárok kiszűrését, a szakmai színvonalat, a taxiengedély tényleges értékét. Ezzel szemben ami ma megkülönböztetett rendszám címen működik, az csak egy teljesen felesleges adminisztrációs halmaz.

Centrumár: jó lett volna, lehetett volna belőle idővel fix tarifa. Kaptunk helyette maximált árat, ami érdekes módon öt éve nem emelkedett egyetlen forintot sem.

Taxióra: na ezt aztán tényleg nem kértük, de megkaptuk. Kellett ez nekünk?

Droszt. Jó lett volna, ha évekkel ezelőtt normális és használható rendelet születik. Ma már gyakorlatilag ebben a formában idejétmúlt, felesleges, végrehajthatatlan.

Ami viszont magunk intéztünk, saját szabályaink szerint, az ma is remekül működik. Csak egy példát említenék, a taxitársaságok kérdését. Bár ma már sokan szidják a „vérszívó” taxiscsapatokat és azok vezetőit, gondoljunk csak bele, hogyan kezdődött. Összeállt néhány lelkes kolléga, valamelyikük otthoni telefonszámát meghirdették, aztán a gyesen lévő feleség vette a telefonokat. Később béreltek egy kisebb helyiséget, majd egy nagyobbat. A CB-eket URH-ra cserélték, bevezették a csekkes fizetés lehetőségét, szerződéseket kötöttek, hirdettek. Ma a nagyobb taxitársaságok százezeres forgalmú komoly cégekké váltak. Ezt nem más intézte, nem felülről irányították! A taxisok tették azzá, ami – pozitív és negatív értelemben egyaránt –, és nem kellett rendeletileg taxitársaságokat alapítani. Biztos vagyok benne, hogy továbbra is csak az működik a magunk elvárásai szerint, amit mi magunk hozunk létre, okulva a hibáinkból, és felhasználva a pozitív tapasztalatokat.

Találó reklámfelirat az autón

Nagy és szép

Magyarországon a Jettával egyszerre mutatták be az új Passat Variant modellt is, mellyel a Volkswagen újabb rajongókat nyerhet meg a későbbiekben. A megújult autón meghatározóak az előlől hátrafelé erőteljesen emelkedő oldalsó vonalak, illetve az ablakok e kontextusba foglalt grafikája. Általában véve is igaz, hogy ez a formavilág kedvet csinál az új Passat Variant mo-



de l -
hez, il-
le t v e
mindah-
hoz, ami a

Volkswagen aktuális termékoffenzívája keretében a közeli jövőben várható.

Az új méretek szintén felkeltik az érdeklődést. A Passat Variant 4,77 méter hosszú és 1,82 méter széles, ami az elődhöz képest 9,2 (hosszúság), illetve 7,4 centiméter (szélesség) növekedést képvisel. Noha az új Variant alacsonyabbnak és dinamikusabbnak hat az ötödik generációnál, 1,52 méteres magasságával 1,9 centiméterrel (a szériakivitelű tetősínnel) múlja felül azt. A csomagter tőrfogata a rolóig / az ablakok alsó széléig 513 liter. A hatalmas csomagteret teljesen kihasználva 1.641 liter áll rendelkezésre. Nincs az az utas, akinek bőröndjei ebbe az autóba ne férnének el úgy, hogy attól még ülni is kényelmesen lehet a taxiban.

Az új Passat Variant négy, Trendline, Comfortline, Sportline és Highline felszereltségi változatban kapható. Már a Trendline

alapfelszereltségében is szerepel többek között az ESP, a Climatic, a hat légszák, a 16 colos keréktárcsák, az első elektromos ablakemelők, a rádió-távírányítási központi zár, az elektronikus rögzítőfék, az elektromechanikus szervokormány, a Press&Drive indítórendszer, a LED-irányjelzők és hátsó lámpák (vészfékezéskor a vészvillogó automatikus bekapcsolásával), a felnyitható csomagter-padló, az aszimmetrikus osztású és síkba lehajtható hátsó ülés (üléfelület és támla), illetve a tetősínek.

Európában nyolcféle motor áll rendelkezésre. A teljesítményválaszték: 75 kW / 102 LE-től egészen 184 kW / 250 LE-ig. A benzinesek és a dízelek közül hét közvetlen befecskendezésű, négy motor turbófeltöltős is, s mindegyikük teljesíti az EU 4



s z a b -
vány kö-
vetelményeit. Az alapmotorok öt-, míg az összes többi hatfokozatú sebességváltóhoz csatlakozik, még a DSG és a

Tiptronic automatikus váltózatok is hatfokozatúak.

Az új Passat Variant modell már 5 505 000.- Ft-ért megvásárolható. A speciális taxis-árról a márkakereskedések adnak felvilágosítást.

Összefoglaló értékelés a taxiállomásokról

Dörzsölhetik a kezüket a főváros vezetői, ismét kipipálhatnak egy gondot. Látszólag... A taxiállomások területén rend van. Budapesten van egy rakás droszt ismét, melyeken a taxisok szépen sorban állnak. Tehát minden rendben. Valóban?

Azért nézzük meg precízebben, hogy is állunk taxiállomás ügyben. A mellékelt táblázat tény. Tükörkép egy szakmáról. Jelzi az eredményeket, de jelzi a gondokat is! A fővárosban kétfajta taxiállomás létezik. Hivatalos, illetve nem hivatalos. A nem hivatalos az, ahol a taxisok „csak” úgy megállnak. Ők tudják, miért. Persze mi is tudjuk... az más kérdés, miért nem lehet ott hivatalos taxiállomás.

A hivatalos taxiállomások, egy részét mindenki használhatja, másik részét meg csak a „kiválasztottak”. A harmadik részüket viszont a kutya sem... Elbeszélgetnék azokkal, akik ezeket a felesleges drosztokat vagyonokért kialakították. Persze nekik semmi sem drága... 5000 taxissal számolva, évi 20 000 Ft az 100 millió. Évi százmillió! Öt év alatt félmillió! Ebből a pénzből már lehet taxiállomást kialakítani Kőbányán a Tavasz utcában, ahol

nemhogy utast nem találni, de ember se jár! Ugyanis – gyakorlatilag – lakott területen kívül van... És akkor még nem beszélünk a reklámbevételekről, ami a taxiállomások után beszédhető. Egyébként a drosztok listáját bárki megtekintheti – ha kíváncsi rá – az interneten a Taxiállomás Kht. honlapján. (www.taxiallomas.hu)

A nem hivatalos taxiállomások szintén két csoportra oszthatók. Mindenki, illetve nem mindenki állhat meg. Gyanúsan sok az olyan „nem hivatalos” droszt, ahol mindenki megállhat. Egyszerű a magyarázat. Ez a sok hely tulajdonképpen a „rádiós” autóknak „tuti” hely. Ott bárki megállhat. Ráadásul ezeken a helyeken a lakosság is „kiszúrja”, hol talál rendszeresen taxit. És sokszor odasétál. Itt bárki várakozhat, de valószínűleg a rádiós kocsit jut először munkához.

Persze a hivatalos taxiállomás listán található néhány „kakuktkojást”. Például a Szentendrei – Raktár sarkon ne keressük a drosztot, a „BUSZ-sáv” elsöpörte. Már csak a statisztikában él. Ugyanígy nem korrekt betenni a felsorolásba a szállodák melletti taxiállomásokat, ahol csak azok állhatnak

meg, akik szerződésben állnak a szállodával. A szállodák környékén, a szállodák parkolójában kialakított „taxiállomások” éppen ezért nem szerepelnek a „nem hivatalos” felsorolásban sem. (Vegyük például a Novotel Szálló parkolójánál lévő „csapatot”. Ott nyilvánvalóan csak az állhat meg, aki a szállodával szerződést köt).

Külön témakört képeznek azok a taxiállomások – ezekből is van jó néhány – amelyeket civil, idegen autóktól nem tudunk használni. Ezeket már hónapok óta jelezzük a Taxisok Világában. Izgalmas kérdés, hogyan néptelenedett el néhány régi, jól pörgő droszt. Például a II. kerületi Tölgyfa utcában se utas, se taxi. Persze a felsorolásban szerepelnek, hiszen jó he-

lyen vannak, csak most éppen nem kellene az utasoknak. Majd biztos beindulnak egyszer...

Végezetül egy érdekesség. Jó néhány elnéptelenedett hivatalos taxiállomástól néhány méterre találunk jól pörgő, nem hivatalos taxiállomást. Erre is egyszerű a magyarázat. A taxinak kell az utas elé menni, nem pedig annak kell rohanganálni autó után. Például hiába a taxiállomás a Fehérvári út – Hengermalom saroknál a hentes előtt, a fák, a bokrok takarásában, a taxik ott várakoznak a sarkon, az újságosbódé előtt. Hogy szem előtt legyenek. Vagy nem a Hermina utcába állnak be hanem a főútvonalra, a Thököly útra, a járdára.

Most nézzük a táblázatot!

	Hivatalos taxiállomás	Nem hivatalos taxiállomás
Mindenki által használható	189	23
„Foglalt”	36	20
Felesleges	74	0
Időszakos	3	0
Megszűnt	3	0
Összesen	305	43

Juhász Péter

Miért dühítjük a lakosságot? II.

Az alábbi írást egy taxis kollégánál juttatta el szerkesztőségünkbe. Az előző számunkban ugyanis megjelent egy rövid anyag arról, hogy sok esetben a taxisok helytelen magatartásukkal váltják ki az ellenszenvet önmaguk ellen. Példaképpen egy fotót is közöltünk, mely a Baross utca és a Körút sarkán lévő gyorsétterem előtt készült. Ezen jól látszott, hogy az egymástól kb. 40 cm-re álló két taxi parkolása miatt a gyalogosok a járdáról az úttestre szorultak. Cikkírónk úgy fogalmazott, hogy a taxisok „valószínűleg” a közeli gyorsétterem felatoloznak. Nos, az egyik érintett levelet írt. Íme:

Válasz annak a tisztelt kollégának, aki a Taxisok Világa novemberi számába írt egy cikket, ami a 18. oldalon jelent meg. Én sosem egyoldalúan ítélek meg valamit, ha már egyszer véleményt alkotok. A „valószínűleg” az pedig csak egy feltevés. Szomorúan tapasztaltam, hogy a te autód nincs rajta a fotón. Mert ha emlékeim nem csalnak, te abszolút a megállni tilosban álltál, s miattad sem a busz, sem a trolis nem tudott beparkolni a megállóba. Igen, igen, nyakkendős, szemüveges kollégám! Arra is emlékszem, ahogy rám ripakodtál, de a választ már nem vártad meg. Íme, az én történetem: életemben először fordult az elő velem, hogy vezetés közben rosszul lettem és az első kézen-

fekvő helyen leállítottam az autót, hogy bemehessenek a közeli mosdóba. Azt is megmondom őszintén, nem szeretném tovább cifrázni az ügyet, mert ez nem az én stílusom.

Én ugyan nem számítok a „nagy öregek” közé, de a régi kollégák közül többen azt mondták, korábban nagyobb volt az összetartás. Most kérdem én, van még ilyen? Mert szerintem először a házuk táján kellene rendet tenni. Ja, és őszintén sajnálom, ha a kismamának valóban kerülnie kellett, és abban is reménykedem, hogy a legközelebbi számban lesz egy kis helyreigazítás.

Tisztelettel:

egy kollégánál

- Ha véghezviszed a lehetetlent, a főnököd felveszi a napi teendőid közé...
* * *

- Nem az a kurva, aki a placcon áll, hanem akinek megveszed a bundát meg a kocsit, aztán este fáj a feje...
* * *

- „Kurvára megy a pénz!” - mondogatta apám is, anyám is, csak más-más hangsúllyal...
* * *

- Mindig így fogsz szeretni? - Mindig. Csak lehet, hogy nem mindig téged!
* * *

- Az élet harc. Délelőtt az éhséggel, délután az álmosággal.
* * *

- Ezelőtt - minden különösebb ok nélkül - dohányoztam, ittam, kábítószereztem és káromkodtam. Mióta itt dolgozom, jó okom van rá!

Évi egymillió próbautakra

SOKAN FELISMERIK AZ ELLENŐRÖKET

A taxis szakma legsarkalatosabb kérdéseit már a kezdő kolégák is ismerik. Nem véletlen, hiszen közel húsz éve ugyanarról a megoldatlan problémahalmazról van szó. A 90-es évek elejétől megjelenik minden e témával foglalkozó szakanyagban a létszám-tarifa-droszt kérdéskör, melyhez néhány év elmúltával csatlakoztatták az érdekképviselők, majd a kamara illetékesei az ellenőrzés hiányából adódó problémákat is. Így az utóbbi évtizedben a korábban csak „három problémakör”-ként emlegetett óhaj kibővült, és négyeleművé vált. Röviden nézzük ezeket külön-külön: A létszám szabályozása direkt módon szinte kizárt. Nincs olyan önkormányzat, amelyik ezt a vállalkozás korlátozó döntést bevállalná. Esetleg a városokban kialakított taxiállomások számához lehetne igazítani a kiadható engedélyek számát, ám jelenleg úgy látszik, hogy ezzel is több a macera, mint amit politikailag hozhat a megoldás precíz, támadhatatlan kidolgozása. Tehát a létszámkorlátozásba ne nagyon élje bele magát senki. A taxiállomások kialakítása, fenntartása a fővárosban jelenleg megoldottnak mondott (nem a taxisok által!), vidéken pedig eddig sem jelentett gondot. A tarifa

szabályozását, az Ártörvény két alkalommal történt módosításával, lehetővé tették politikusaink a települési önkormányzatok számára. Három lehetséges változat is adott jelenleg erre: a szabadon választható, a maximált és a fix ár. Hogy egy adott településen melyiket lehet alkalmazni, arról a választott képviselők döntenek. Ez sem hoz azonban feltétlen örömet a szabályozni akaróknak és a mindezt elviselőnek, mint ahogy azt a fővárosi, rosszul sikerült kezdeményezés hangos bukása is megmutatta. Látszólag a legkönnyebben megoldható kérdés az ellenőrzés lenne, hiszen „csak” a meglévő különböző szintű jogszabályokat kellene betartatni a taxisokkal. Ugyanakkor a gyakorlat azt mutatja, hogy a szinte naponta előforduló súlyos problémákat sem képesek az illetékesek megfelelő módon kezelni. Többnyire nem azért, mert nem akarják, hanem azért mert nincs rá törvényes eszközüik. Az egyik „hivatalból” ellenőrzést végző szervezet, a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala által létrehozott és működtetett Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály, melynek vezetőjét, Tóth Attilát kerestük meg kérdéseinkkel.

• **A taxisok ennek az ügyosztálynak a tevékenységéről nagyon keveset tudnak. Mit ellenőriznek, mi a feladatuk?**

• A Főpolgármesteri Hivatal ellenőrzési lehetőségét a 121/98-as kormányrendelet teremtette meg, ami a települések jegyzőinek, Budapestén a főjegyzőnek ad jogot arra, hogy többek között a taxis szolgáltatást ellenőrizzék. Ezt a jogot Budapesten a fő-

jegyző ügyosztályunkhoz telepítette, mert feladataink között eleve szerepel a fogyasztóvédelem, és ebbe a körbe jól beleilleszhető e szolgáltatás ellenőrzése. E tevékenységhez kaptunk két státuszt, vagyis alkalmazhatunk két ellenőrt. A taxiellenőrzésekkel kapcsolatos költségeinkre 1999-ben kaptunk évi egymillió forintot, mely összeg azóta nem emelkedett, még az infláció

szintjével sem. Nekünk a próbautákat, melyeket a taxisoknak számla ellenében minden esetben kifizetünk, ebből a pénzből kell fedezni minden évben. Ezért érthető talán, hogy hat évvel ezelőtt jóval többet tudtunk ellenőrzési céllal utazni, mint ebben az évben. Ugyanis a taxiviteldíjak '99 óta jelentősen emelkedtek. Szerencsénkre az APEH-hel jelenleg is nagyon jó a kapcsolatunk, velük sok esetben közösen szoktunk ellenőrizni. Így a költségeink is megoszlanak, bár sajnos a múlt évtől már ők is kevesebb pénzt kapnak erre a célra. Korábban a Fogyasztóvédelmi Felügyelőséggel és a Közlekedési Felügyelettel is hasonlóan jó viszonyban voltunk, ám sajnos ezek a hivatalos szervek valamiért már évek óta nem hangolják össze velünk akcióikat.

• **Hány ellenőrzést végez az ügyosztály éves szinten, és ebből mennyi az, amely valamilyen hiányosságot tár fel?**

• Évenként körülbelül 800-850 ellenőrzést

A nyuszigyerek sírva megy haza. Az apja megáll előtte, feltűri karjain az ingét, és így szól: – Ki bántott, fiam?
– A medve – szipogja a kisnyuszi.
Az apja lehúzza karjain az ingét, és így szól: – Te bajod. Miért szívóztál vele?

* * *

– **Hogy hívják a jós legkisebb fiát?**
– Jóska.

* * *

– **Hogy hívják a Pinokkió csaját?**
– Fabula.

* * *

– **Hogy hívják az olvasó juhász?**
– Nyájas olvasó.



Tóth Attila: – A figyelmetlenebbek még a próbaút végén is hamis rendszámot írnak a számunkra kiállított számlára

tudunk a rendelkezésünkre álló keretből végezni. A statisztika szerint átlagosan kb. 20-25% az a fuvar, aminél valamilyen kisebb-nagyobb kifogás merül fel, és 75-80 %-nál mindent rendben találnak kollégáim. Ha problémát látnak, például a taxis viselkedésével, a számlaadással, a nappali vagy éjszakai tarifa helytelen alkalmazásával, a tarifatablázat elhelyezésével, szövegével, a taxisigazolvánnyal kapcsolatban, ak-

• **Ezeket a hiányosságokat, figyelmeztetéseket, retorziókat valamilyen formában nyilvántartja az ügyosztály? Tehát ha valaki már sokadszor kerül a látókörbé, azzal szemben esetleg súlyosabb szankció alkalmazható?**

• Ilyen formában nem tartjuk nyilván a szabálysértéseket. Az észlelt hiányosságokat orvosoljuk saját hatáskörben – ahogy azt az előbb mondtam, behívjuk a taxist, aki bemutatja a kijavított hibát – a komolyabbakat pedig továbbítjuk az illetékeseknek. Vagyis a Közlekedési Felügyeletnek, a kerületi jegyzőnek, vagy a Taxiállomás Kht.-nak.

• **Akkor hogy derül az ki, hogy például már harmadszor találkozik ugyanazzal a szabályt szegő fuvarossal az ügyosztály ellenőre?**

• 6000 fővárosi taxisról nem tudunk nyilvántartást vezetni. Az általunk felvett jegyzőkönyvek megvannak, de nincs arra kapacitásunk, hogy ilyen adatokat is tartalmazó napi nyilvántartást vezessünk. Azért, ha kapunk egy olyan levelet, amiből például kiderül, hogy ült a panaszos egy fehér Passatban, ami tizenvalahány ezer forintért vitte Pestről Budára, akkor azt az esetek többségében be lehet azonosítani. Mi általában megtaláljuk. Sajnos sokszor a rendszámot nem írják fel a levélírók, csak számlát kérnek, amiből a taxisok egy részének három is van. Így az semmit nem bizonyít. Sokan ebből sportot üznek. A figyelmetlenebbek még a próbatuk végén kért számlák egy részére is automatikusan hamis rendszámot írnak...

• **Sokan nehezményezik, hogy az ellenőrzések szinte kizárólag a társasági taxisokra koncentrálnak. Őket lehet hívni telefonon, és szinte biztos, hogy nagyobb gondot nem találnak náluk, hiszen saját ellenőrzésük többnyire szigorúbb, mint amit a jogszabályok megkövetelnének. Ugyanakkor a panaszokban többségben előforduló mezítlábas taxisokat kerülik az ügyosztály ellenőrei, mert tartanak az erőszakosabb fellépésüktől.**

• Van erről nyilvántartásunk. Az ellenőrzésekben átlagosan 70% a társasági, és 30% a mezítlábas taxis. Sőt, az ellenőrzött cégekhez tartozókat még társaságonként is nyilvántartjuk (lásd a mellékletet). Amit a céges taxisok szoktak mondani, hogy kizárólag őket kergetjük, az nem így van. A százalékos arány tükrözi a fővárosi helyzetet. A fuvarozók mintegy 70-80%-a valamelyik fuvarszervező irodához tartozik, 20-30%-uk pedig társaságon kívüli vállalkozó. Az ellenőrzési arányok is ezt tükrözik. Kétségtelenül, a társaságokat

telefonon lehet hívni, emiatt biztos, hogy egy kicsit oda billen a mérleg nyelve, de jelentősen többen is vannak. Megalapozott az az állítás is, hogy azok, akik szabálytalanul dolgoznak, általában nem társaságnál dolgoznak, mert a társaság előbb-utóbb kivetí magából a renitenseket. A problémák jellemző része abból adódik, hogy vannak olyanok, akiknek 5-6-8 taxijuk van, és azokra úgynevezett „négerket” ültetnek. Tehát szereznek sofőrt valahonnan, és azok taxinak céges felségjelzések nélkül. Valószínűleg olyan felállásban, hogy le kell adniuk naponta egy összeget, és amit azon felül meg tudnak keresni, az az övék. Ezzel eleve rákényszerítik alkalmazottaikat a szabálytalanságokra. Számtalanszor találkoztunk olyanokkal, akik még magyarul sem igazán tudtak. Ezek a szerencsétlenek sokszor nincsenek tisztában a szabályokkal sem, rákényszerülnek arra, hogy megkeressék a napi betevőt, és ezek között elég sok olyat találunk, akinek akár a papírjai, akár a tevékenysége kifogásolható.

• **Velük mi történik?**

• Átküldjük a Közlekedési Felügyeletnek, illetve az illetékes önkormányzatnak az általunk felvett jegyzőkönyvet. Az igazság az, hogy a háttérben mindig áll egy vállalkozó, aki természetesen „tisztá” marad, mert mi csak a taxist tudjuk elkapni a szabálytalanságokért. Meg lehet állapítani, hogy a taxigépkocsi kinek a nevében van, de mi csak jellehetjük a hatósági jogkörrel rendelkező szervek felé a tapasztalt kihágást vagy szabálysértést. Más lehetőséget számunkra a jogszabályalkotó nem biztosított.

• **Tudnak arról, hogy mi lett a komolyabb szabálysértések következménye? Vontak-e vissza engedélyt valakitől? Egyáltalán, jön valamilyen visszajelzés azoktól, akiknek az ügyeket továbbítják?**

• Sajnos a további szankciókról mi már semmit sem tudunk! Ez pedig baj. A Közlekedési Felügyelet már nem értesít bennünket, ha például visszavont egy engedélyt. A kerületi önkormányzatok visszajelkeznek arról, hogy megbüntették a taxist X ezer forintra árdragításért, vagy egyéb szabálytalanságért, ami az ő hatáskörükbe esik. Ugyanígy tesz az APEH is, mely szerve-

KIMUTATÁS a 2004. évi ellenőrzésekről

Sorsz.	Taxitársaság megnevezése	Ellenőrzések száma összesen
1.	Budataxi	57
2.	Budapest Taxi	53
3.	City Taxi	53
4.	Főtaxi	125
5.	Rádió Taxi	93
6.	Taxi 2000	69
7.	Tele 4	45
8.	Tele 5	67
9.	Volán Taxi	9
10.	6x6 Taxi	90
11.	Tourist Taxi	-
12.	Magántaxi	139
13.	Taxi M	20
Össz.		820

820 ellenőrzésből 681 céges autót, 139 magántaxi. Összesen 91 hibát találtak az ellenőrök.

kor jegyzőkönyvben rögzítik a tapasztalt hiányosságot, amit a taxis vagy aláír, vagy nem. Többnyire ez sem okoz gondot. Az esetek többségében ketten mennek a kollégáim, hogy a problémás esetekben felmerülő egy állítás-egy tagadás jogi csapdája elkerülhető legyen. Ha mondjuk formai hiányosságot tapasztalnak, például a tarifatablázat nem ott van, ahol lennie kellene, más a betűmérete, vagy a fényképes igazolvány nem jól látható helyen van, esetleg valamilyen kellék hiányzik, akkor a taxist hiánypótlásra bekérik a Városházára. Általában abban maradnak, hogy a fuvarozó egy héten belül jöjjön be ide hozzánk és mutassa be, pótolta a megkifogásolt hibát, minden különösebb szankció nélkül. Amennyiben olyan szabálysértést tapasztalnak, hogy az már büntető kategóriába tartozik, akkor azt az illetékes hatóságnak jelzik. Ilyen például, ha lejárt a taxiengedély, a jogosítvány, vagy az autó műszaki vizsgálata. Amennyiben utasmegkárosítás történik, akkor azt a vállalkozói engedélyt kiadó, lakóhely szerint illetékes polgármesteri hivatal jegyzőjének küldjük meg, hogy az saját hatáskörben, mint elsőfokú szabálysértési hatóság, szankcionálja.

**NINCS NÁLAM
BÉRLET, JEGY, DIÁKIGAZOLVÁNY
SEMILYEN IRAT
A BÜNTETÉSRE SINCS PÉNZEM
ÉS BESZÉLGETNI SEM SZERETNÉK
A KÖVETKEZŐ MEGÁLLÓNÁL
LESZÁLLOK**

www.Tegalja.hu

zettel az esetek többségében együtt ellenőrzi.

• **Térjünk még egy kicsit vissza az ellenőrizni kívánt taxisok kiválasztásához. Sokan nehezményezik, hogy az ügyosztály dolgozói szinte kizárólag a társaságoktól rendelnek autót, és elsősorban olyan problémákkal foglalkoznak, mint a tarifatabla elhelyezése, ahelyett, hogy a városban jól ismert problémás helyszíneket keresnék fel. Telefonos rendelés helyett oda kellene menni, és ezeken a helyeken kellene beülni próbautazásra.**

• Az túlzás, hogy csak telefonon rendelnek kollégáink ellenőrizni kívánt autót. Erről már beszéltem az előbb. Természetesen, amikor itt a Városházán kezdenek, akkor iderendelnek egy taxit, majd valahol kiszállnak és ott már egy droszton ülnek be, vagy leintenek egy másik autót.

• **A két nyugdíjas ellenőr képes egy nagydarab taxissal szemben szükség esetén fellépni? Nem az történik inkább, hogy a két bácsi megkeresi a hasonló „súlycsoportú” és feltehetően nem agresszív céges taxist és azt ellenőrzi, nem a hiénákat?**

• Ez is megtörténhet, hiszen emberek vagyunk, senki sem szeretne verekedésbe keveredni, vagy esetleg pofont kapni. Ilyenre nem kényszeríthetnek az ellenőrök. Egyébként a két kolléga, akik tényleg nyugdíjaskorúak voltak, már nem dolgoznak nálunk. Most két határozottabb fellépésű munkatársunk van, mindketten fegyveres testületnél szolgáltak ezt megelőzően. Ennek ellenére őket sem küldenék például a Nyugatiba kötözködni...

• **Menyí atrocitás érte az utóbbi években az ellenőrzést végzőket? Esetleg megfenyegették őket? Van erről nyilvánvalóság?**

• Egyszer-kétszer előfordult fenyegetés is. Megtörtént, hogy a taxis, aki az évek során megismerte az ellenőrzést végző kollégáinkat, egyszerűen megtagadta a fuvart. Közölte, hogy ő most nem dolgozik, a feleséget várja. Volt, hogy beültek munkatársaink a temetőnél, hogy onnan majd visszafelé jönnek, a taxis szépen elindult, kérdezte, hogy hová megyünk? Majd mikor megtudta, hogy a Főpolgármesteri Hivatalba, mentek még egy párt métert, a kocsi megállt, taxis kiszállt és szitkozódni kezdett, hogy elromlott az autója. Megkérte ellenőreinket, hogy legyenek szívesek átszállni egy másik autóra, ne haragudjanak. Ilyen-

kor mit csinálnak, menjenek oda megnézni, hogy valós-e a hiba? Kiszálltak, elmentek 50 métert, amikor látták, hogy a taxis beült, indított és elment. Nyilván a bement címből rájött, hogy kik ültek be hozzá. Ilyenek vannak, ezekkel nem lehet mit kezdeni.

• **Az elmondottakból kiderült, hogy az ügyosztálynak nincs szankcionálási lehetősége. A rendelkezésre álló pénzügyi keretük szűkös, a személyi állomány nem bővíthető, mert erre sincs elegendő pénz. Nincs lehetőség arra, hogy javaslatot nyújtsanak be a változtatásra? Mert az látható, hogy a fogyasztókat továbbra is megkárosítják, a TV-ben több alkalommal is bemutatott jelentős árdrágításoknak sem lett következménye. Pedig ott rendszám, taxis és tanú is volt. Minden szankcionálásra jogosult hatóság a másikra mutogat, miközben például ennek az ügyosztálynak, a Taxiállomás Kht.-nak vagy a kamarának sincs érdemi intézkedési joga. A főváros főjegyzőjétől pedig nem várható el, hogy ilyen kérdésekkel érdemben foglalkozzon.**

• A kérdésben a válasz. Legalábbis részben. Kértem még két embert, mert jelenleg, ha az egyik szabadságon van vagy beteg lesz, a másik sem tud mit csinálni. Egyedül nem lehet ellenőrizni. Legfeljebb elmegy az APEH-hez, vagy a Fogyasztóvédelemhez, hátha akad párja a tervezett próbautakhoz. Hasonló problémát jelent a szabadságolási időszak is. Hiszen az egyik ekkor, másik meg akkor tud menni nyaralni. Mindenesetre aki dolgozik, az vagy talál magának párt a többi társhatóságnál, vagy sem. Túlzottan hatékonyak ez az ellenőrzés így nem nevezhető. A szabálysértések többnyire, főleg a kirívó esetek, nem a mi hatáskörünkbe tartoznak, hanem a Közlekedési Felügyeletébe, illetve a rendőrségébe. Ők viszont nem tudnak a próbautakban közreműködni, mert a nagyobb esetekhez sincs elegendő kapacitásuk. Nem tudnak kergetni néhány taxist. Olyan helyeken, mint a Nyugati pu., vagy éjszaka a Mammut melletti rész, csak rendészeti eszközökkel lehetne a problémákat megoldani. Nekünk erre semmilyen eszközünk nincs. Ráadásul munkatársaink köztisztviselői munkaidőben dolgoznak. Hasonlóan a közterület felügyelethez, akik jelentősen több pénzt kapnak a taxiellenőrzésre és hatósági jogkörük is van. Ám az este, illetve a

hétvége ellenőrzése náluk sem megoldható. Gyakorlatilag abban, amit mi végzünk, visszatartó erő van. Jelenlétünk fontos, mert a taxisok egy jelentős része tud ró-lunk, ami egyfajta tartást eredményez attól, hogy nehogy lebukjanak.

• **Ha azt a pénzt mind összeadom, amit a felügyelet, a kht., az APEH és ez az ügyosztály kap erre a célra, abból létre lehetne hozni egy komoly jogokkal felruházott, szakmailag támadhatatlan, megfelelő pénzügyi eszközökkel rendelkező taxiellenőrzési hivatalt. Így a hatóságoknak nem kellene olyan dolgokkal küszködni, melynek megoldására évek óta képtelenek. Ezzel az utasok, a fogyasztók is jobban járnának. Egyébként úgy tudom, hogy a közelmúltban voltak Prágában tanulmányúton. Onnan is érdekes hírek érkeztek a taxisok problémáiról. Mik az Önök tapasztalatai?**

• Voltunk Prágában egy tapasztalatcserén, ahol szóba került, hogy ők hogyan oldják meg ezeket a problémákat. Ekkor kiderült, hogy ott a rendőrséget valamilyen oknál fogva joga van utasítani a hivatalnak, hogy vegyen részt az ellenőrzésekben. Ebben egyébként több szerv is tevékenyen részt vesz. A budapestiekhez hasonlóan összevont ellenőrzéseket végeznek, és elég keményen büntetik a taxisokat. Problémáik szinte megegyeznek a miénkkel, csak nekik sokkal több joguk van. Tehát lehet összevont ellenőrzésekkel is eredményt elérni, csak a jogokat kell optimálisan elosztani. Szóba került, hogy ők hogyan oldották meg a repülőtéri veszekedéseket. Úgy, hogy a prágai repülőtér megpályáztatta a taxifuvarozást. Amit elnyert egy taxitársaság, azóta ez végzi ott a szolgáltatást.

E cégnek elemi érdeke, hogy a rendet fenntartsa, amiben a rendőrség és a repülőtéri szolgálat is segít nekik. Csak ők állhatnak be fuvarszerzési joggal a repülőtéri sorba. Más taxis is vihet ki a repülőtérre utast, de az csak kijebb állhat meg, ahonnan az utas kiszállása után el kell mennie. A rendelt autó sem állhat meg az épület előtt, csak a számukra kijelölt távolabbi helyen. Vagyis a problémát ez esetben sem csak az ellenőrzés oldotta meg, hanem a körülmények megfelelő változtatása. Csak ezt követően lehet eredményesen számon kérni a feltételek betartását.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

–Berkó–

 **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

Könyvelés, adótanácsadás

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

Novotax Kft.

1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos,
§ Tel.: 215-1483 §

STRONG Digitális Televíziózás akár az autóban is!

Földi sugárzású adás az Antenna Hungariától!



Strong SRT 5155 földi digitális vevőkészülék:
Tökéletes vétel, teletext, játékok, vékony kivétel, 12/24 V szivargyújtó adapter külső infraszem csatlakoztatási lehetőség.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Ráhajthat-e az ilyen táblával megjelölt útra, ha taxiját hólánccal szerelte fel, mert a sűrű havazás miatt vastag hóréteg borítja az úttestet?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha legalább 60 km/h sebességgel fog haladni az úton.
- c) Nem.



2. Országúton 90 km/h sebességgel közeledik a táblával jelzett hely felé. A továbbhaladáshoz mi a helyes közlekedési taktika?

- a) A centrifugális erő mérséklése érdekében szorosan az úttest jobb szélére lehúzódva kell haladnia.
- b) Az útkanyarulatban állandó íven célszerű haladnia, és közben szakaszosan fékezve kell a taxija sebességét mérsékelnie.
- c) A kanyar előtt kell lelassítania taxiját a biztonságos továbbhaladáshoz szükséges sebességre.



3. A jelzést elhagyva visszafordulhat-e taxijával, ha az útszakasz elején a „Megfordulni tilos” táblát helyezték ki?

- a) Igen.
- b) Nem.



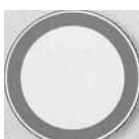
4. Egy ilyen táblát helyeztek el a vasúti átjárónál. Hol kell megállítania a taxiját, ha az úttesten nem jelölték meg útburkolati jellel a megállás helyét?

- a) A vasúti vágányok közvetlen közelében, az úrszelvényt szabadon hagyva.
- b) A jelzőtábla előtt.
- c) A jelzőtábla vonalában.



5. Autótúton taxijával 100 km/h sebességgel közlekedik. A táblával jelzett útszakaszon melyik forgalmi sávon haladhat folyamatosan?

- a) Csak a szélső kapaszkodósávon.
- b) Csak a belső sávon a kapaszkodósávval párhuzamosan.
- c) Tetszése szerint bármelyik sávot igénybe veheti.



09^h–19^h

6. A táblával megjelölt útszakaszon várhat-e tovább taxijával utasára, ha az öt percen belül nem kerül elő?

- a) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban.
- b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
- c) Nem.



7. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt utcába?

- a) Igen.
- b) Csak célforgalomban.
- c) Nem.

8. Egy ünnepi összejövetelen szeszes italt fogyasztott. Feketekávéval megrövidítheti-e szervezetében az alkohol lebomlását annak érdekében, hogy taxiját vezethesse?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha ez nem gátolja meg abban, hogy egy-két órát aludni is tudjon.
- c) Nem.

9. Egy vidám kis borozgatást követő hideg zuhany alkalmassá teszi-e a taxivezetőt a közúti forgalomba való munkavégzésre?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az együtt jár a friss levegőn való kijózanító sétával is.
- c) Nem.

10. Bőséges zsíros ebédet fogyasztott. Az étkezés után, közvetlenül a taxivezetés előtt megihat-e egy korsó sört?

- a) Igen.
- b) Nem.

11. Fokozott verejtékezést okozó nyári nagy melegben megihat-e egy korsó sört, amíg az utasára vár?

- a) Igen.
- b) Nem.

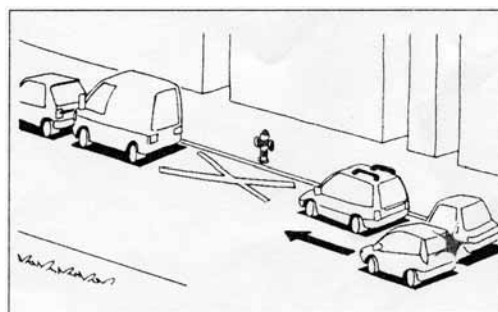
12. Vezetheti-e taxiját „másnapos” állapotban, amikor már nem mutatható ki a szervezetében az alkohol jelenléte?

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Kiszámítható-e, hogy egy ember szervezete mennyi idő alatt bontja le az elfogyasztott alkohol mennyiségét?

- a) Igen.
- b) Nem.

14. Megállhat-e gépkocsijával az ábrán x jellel megjelölt területen, hogy egy utast fölvegyen?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha személytaxi üzemmódban közlekedik.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 42. oldalon találhatók.

Szokatlan per Valenciában Fizetés helyett harapott

Taxizás közben nem csak elretentő történeteket hallhat a sofőr, de bizony saját maga is képes elképesztő helyzeteket átélni, néha olyan ártatlannak tűnő pillanatokban, amelynek elsőre nem is tulajdonít különösebb jelentőséget. Valenciában egy hölgy a viteldíj körüli vitában például harapott.

Az elégedetlen utas megnyilvánulásainak számtalan formája ismert a hazai fuvarozók körében is. Nagydoktori disszertációt lehetne írni abból a viselkedéstanulmányból, ami összegyűlné egy-egy vizsgált időszakban. Arra azonban eddig nyilván kevesen gondoltak, hogy az elégedetlen kuncsaft, érvei fogytán, egyszerűen úgy próbál meglógni a fizetés elől, hogy megharapja a sofőrt, mindössze 2 euróért.

A történet spanyol földön, pontosabban Valenciában történt. Éjszaka az utcán intette le a taxit egy asszony, majd egy közeli címre fuvaroztatta magát. A taxióra mindössze kettő eurót mutatott, ám a viteldíj szabályzatnak megfelelően a sofőr négy eurót kért, mivel este tíz óra és reggel hat között ennyi a minimális díj. A kuncsaft látva az órát és hallva az összeget, előbb méltánytalanságának adott hangot, majd tapasztalva, hogy a taxis továbbra is ragaszkodik a négy euróhoz, előbb üvöltöni kezdett vele, melynek során a taxis – pestiesen szólva – minden volt, csak rendes ember nem, majd miután ez sem hatotta meg a sofőrt, megpróbált fizetés nélkül távozni. A mindaddig békésen hallgató taxis ekkor rádióon rendőri segítséget kért és vissza akarta tartani az utast, aki ütött, rúgott, csikart, csakhogy szabaduljon a helyzetből, mignem gondolt egyet és beleharapott a sofőrbé. E váratlan fordulat meglepte a fuvarozót is, de a nőnek már nem sikerült elmenekülnie, mert az időközben helyszínre igyekvő járőr elfogta.

Az egyenruhások meglepve tapasztalták a konfliktust kiváltó okát, és nem értették a nő kirohanását, de hát az esetből úgy lett, amit így ki kellett vizsgálni.

Orvosi látélet, gyógykezelés és minden, ami egy ilyen attackhoz hozzátartozik. Végül a bíróságra került az ügy, ahol a bíró megállapította: az utasnak ki kellett volna fizetnie négy eurót, tehát a taxis követelése jogszerű volt, a hölgy felépésével ellentétben. A gyógyulás 10 napot igényelt, amely időszakban a sofőr fájdalomcsillapítókat kellett, hogy szedjen és a harapás miatt munkát sem tudott vállalni. Ennek alapján a bíróság 724 euró megfizetésére kötelezte a harapós utast, aki ezt az egész hercehurcát – végül is – a négyeurós fuvardíj megfizetésével elkerülhette volna.

Cash

Szabályos a számlád?

Ha az utas számlát kér, mi természetesen adunk neki. De biztos, hogy szabályos az a számla tartalmi és formai szempontból? A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara etikai bizottsága a következő tartalmú levelet kapta:

Tisztelt Hölygem/Uram!

Cégünk német vezetője a Ferihegyi repülőtérrel hente igénybe veszi valamely taxitársaság vagy egyéni vállalkozó szolgáltatásait. Sajnos nem először fordul elő, hogy a gépkocsivezetők olyan szabálytalan számlát állítanak ki, amely sem az ÁFA, sem az SZJA törvénynek nem felelnek meg. Az APEH álláspontja szerint, ha ezeket a számlákat beállítjuk a könyvelésünkbe, mi is szabálytalanságot követünk el, amely egy esetleges ellenőrzés során bírságot vonhat maga után. Mivel nem áll rendelkezésünkre a taxiengedéllyel rendelkezők adatbázisa, az APEH részére a mellékelt számlát megküldtük egyeztetés céljából, és ugyanezt a gyakorlatot fogjuk követni a jövőben is, amennyiben a számla nem szabályosan lesz kiállítva.

Nem várható el egyetlen utastól sem, akár külföldi, akár magyar állampolgár, hogy a számla alakjára vonatkozó jogszabályokat teljes körűen ismerje, – a számlát elfogadhatja-e, vagy sem.

Kérjük, hogy a fentiekre vonatkozóan vizsgálatot kezdeményezni és a törvényeket betartatni szíveskedjen.

Budapest, 2005.08.16

Tisztelettel:

cégvezető

A levélhez mellékelt számlamásolat egy ún. „taxiszámla” volt, vagyis a kimondottan taxisok részére gyártott tömb egy lapja. Formai követelményeiben megfelelt az egyszerűsített számla követelményeinek, nem is ezzel volt gond, hanem a kitöltéssel. A számlakibocsátó neve, címe, adószáma rovatban csak egy majdnem olvashatatlan név szerepelt. Sem cím, sem adószám nem szerepelt a számlán. Az utas neve, címe rovat üresen volt hagyva, pedig a számla esetén ezt is mindig kötelezően ki kell tölteni. Ennek hiányában a számla csak nyugtának minősül. A gépjárművezető neve és címe rovat ugyan ki volt töltve, de megjegyzem, ezek nem kötelező tartalmi elemei egy számlának. Szerepelt rajta a gépkocsi rendszáma is, amelynek feltüntetése szintén nem kötelező.

Bár már több alkalommal foglalkoztunk vele, talán érdemes újra felidézni a számla formai és tartalmi elemeiről szóló jogszabály vonatkozó passzusait.

Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény (a továbbiakban: áfa-törvény) 13. § (1) bekezdés 16-17. pontja az egyszerűsített számla adattartalmára vonatkozóan a következő előírásokat tartalmazza (egyszerűsített, tehát készpénzfizetési számláról van szó):

Egyszerűsített számla: adóigazgatási azonosításra alkalmas bármely olyan papír alapú, vagy a vevővel történt megállapodás alapján – külön jogszabály által meghatározottak szerint – elektronikus úton kibocsátott bizonylat, amely legalább a következő adatokat tartalmazza:

a) a számla sorszáma,

b) a számla kibocsátásának kelte,

c) a termékértékesítést teljesítő, szolgáltatást nyújtó adóalany neve, címe és adószáma,

d) a vevő neve, címe, a 29/A. § szerinti termékértékesítés esetén, illetve ha a 40. § alapján a vevő az adó fizetésére kötelezett, annak adószáma,

e) Közösségen belüli adómentes értékesítés esetén, amennyiben a Közösségen belülről történő termékbeszerzés során a vevő az adó fizetésére kötelezett személy, ennek közösségi adószáma,

f) a termék (szolgáltatás) megnevezése, valamint besorolási száma, amely legalább szükséges az e törvény szerinti hivatkozás beazonosításához,

g) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi természetes mértékegységben kifejezhető – mennyiségi egysége és mennyisége,

h) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi egységre vetíthető – adóval együtt számított egységára,

i) a termék (szolgáltatás) adóval együtt számított ellenértéke összesen,

j) a 44. § (2) bekezdésében meghatározott százalékték.

A számlakibocsátás során figyelemmel kell lenni a számviteli törvény számviteli bizonylatokra vonatkozó előírásaira is (számviteli törvény 167. §):

A számviteli törvény módosulása miatt nem kötelező a számlakibocsátónak a számlát aláírnia, azonban az adóalany dönthet úgy, hogy az általa kibocsátott számlák hitelességének továbbra is az aláírás a feltétele.

A számlakibocsátás során a következőkre is figyelemmel kell lenni:

Ha az adóalany adófizetésre nem kötelezett (például alanyi adómentességet választott vagy tárgyi adómentes értékesítést végez), a számlában áthárított adóösszeget, felszámított adómértéket nem tüntethet fel. Ilyen esetben a számlában a „mentes az adó alól” kifejezést kell szerepeltetni.

Az áfa-törvény 13. § (1) bekezdés 16, illetve 17. pontja csak a számla, egyszerűsített számla minimális kötelező tartalmát írja elő. Ez azt jelenti, hogy a kötelező adattartalmon túl bármely más adat is szerepeltethető a számlán. (forrás: www.afeh.hu)

Fentiek mellett a személyi jövedelemadó törvény az egyéni vállalkozókra még külön szabályt is alkalmaz, amely szerint a számlán az egyéni vállalkozó köteles vállalkozó engedélyének számát is feltüntetni, ellenkező esetben a kifizető a számla összegéből adóelőleget levonni jogosult. Az ún. taxis számlatömbökön szereplő egyéb adatok, úgymint forgalmi rendszám, megtett kilométer, viteldíj mértéke, gépkocsivezető neve feltüntetése nem kötelező. „Hivatalos” készpénzfizetési számlatömbök kizárólag nyomtatványboltban szerezhetők be, ahol a forgalmazó csak névre és adószámra adhatja ki a tömböt. Ennek ellenőrzésére is jogosult, tehát nem elég a „bemondás”. Az eladott számlatömbök listáját a forgalmazó a sorszám, valamint a vásárló neve és adószáma feltüntetésével köteles az APEH-ba továbbítani. Szabályos esetben tehát az adóhivatal csupán a számla sorszáma alapján is be tudja azonosítani a vállalkozót. A régebben egyes elvetemült egyének által alkalmazott ún. „kamu számla” gyakorlata ezért ma már nem járható út. Szabályos esetben...

Nem lesz könnyebb a bejutás

VÁLTOZÁSOK A 6X6 TAXINÁL

Az év vége változásokat hozott a 6X6 Taxinál. Október végén Orbán Lajos ügyvezető igazgató távozott a cégtől. Acsádi György, aki eddig az ellenőrzési csoportot vezette, vidékre költözött. Nagyon sokan kíváncsiak az okokra, illetve arra, hogy mit hoz a jövő, mi az, ami változik, esetleg puhulnak a korábbi szigorú szabályok? Megkerestük Lengyel Sándort, a 6x6 Taxi új taxiüzletág-vezetőjét, hogy tájékoztassa olvasóinkat.



Lengyel Sándor: – A megszerzett fuvarjaink mintegy 10%-áról taxihiány miatt kénytelenek vagyunk lemondani

• **Változnak a gépkocsi-kategóriák, a különböző szintű vétségeket enyhébben bíráljátok majd el, könnyebb lesz bejutni a 6X6-hoz. Sokfajta hasonló pletyka kering, mi az, ami ezekből igaz?**

• Szinte semmi. Előjáróban azt érdemes az olvasóknak tudni, hogy Orbán Lajos eddig is nyugdíj mellett végezte ügyvezetői tevékenységét, ám nyáron megromlott egészségi állapota miatt döntött a végleges visszavonulás mellett. Acsádi György pedig rá két hétre – november 15-től – vidékre költözött. Magánélete úgy alakult, hogy ez a változás számára fontos volt. Mi pedig nem tehattünk mást, tudomásul vettük döntését, és sok sikert kívántunk elképzeléseihez. Változás annyiban lesz, hogy Surányi Attila tulajdonos ezt követően az ügyvezető igazgató feladatait is ellátja. A cég mindennapos ügyeiben tevékenyen részt vesz. Ez is csak a látszat szerint újdonság, mert eddig is a döntést hozó „csapat”

része volt, mint tulajdonos. Nekem korábbi feladatköröm kibővült a taxiüzletág vezetésével. Így a kollégák mindennapos ügyeivel is én foglalkozom a jövőben. A „neccesebb” ügyekben eddig is vezetőségi szinten született meg a közös döntés. A diszpécserközpontban átszervezés történt, visszaálltunk egy másfajta rendszerre. Szolgáltatásokat dolgoznak a két nappalos és a két éjszakai műszakban. Így a diszpécserközpont vezetőjének lesz ideje a fuvarkiadási rendszer korszerűsítéséhez elengedhetetlen elemzéseket elkészíteni. Ami az

egyéb pletykákat illeti, azok természetesen előttem is ismertek. Ezért ez egy jó alkalom arra, hogy leszögezzem: az Etikai Bizottság működésében nem tervezzük lazításokat, sőt hogy mennyire komolyan vesszük a hatékonyság növelését, bővítettük még két fővel az ellenőrzést végző csoport létszámát. Így egy vezető van az irodában munkaidőben, és négy fő – két nappalos, két éjszakai – 12 órás műszakban váltja egymást az utcán. Az autokategóriákat sem változtatjuk meg. Ez elfogadott, megszokott és a kollégáink számára hosszú távon tervezhető döntést

biztosít. Talán nem tűnik szerénytelennek, de a 6x6 Taxi autóparkja önmagáért beszél. A fejlődést a konkurencia és az utazóközönségünk is elismeri. Vagyis korábban a cégvezetés jó döntést hozott, amit eszünkben sincs elrontani.

• **Úgy tudom, hogy több a megrendelések, mint amit jelenlegi létszámotokkal biztonságosan képesek vagytok kiszolgálni. Vagyis taxisokra lenne szükségetek, ehhez pedig engedni kell a követelményekből. Igaz ez így?**

• Nem, ez így nem igaz. Eddig is volt felvétel, persze módjával, hiszen innen is kikerültek emberek. Voltak, akik befejezték taxis pályájukat, vagy esetleg valamilyen vétség miatt szerződést kellett bontani velük. Helyükre természetesen mások kerültek. Tehát folyamatosan van jelenleg is felvétel, de nagyon szigorú követelmények szerint, mind a pénzügyi, mind a személyi és tárgyi

feltételek megítélésében. E mellett nagyon komoly előkészítő alkalmassági vizsga van, ennek letétele szükséges ahhoz, hogy a 6x6-nál tudjon utána megfelelő szintű tevékenységet folytatni az új kolléga. Ezzel nem akarunk senkit sem elriasztani, de tudjuk, hogy hol a határ. Tisztában vagyunk vele, hogy ha bizonyos időszakokban kétszer ennyien lennének, még az is kevés lenne. Viszont annyira sem akarjuk a létszámot bővíteni, hogy azzal már kollégáinknak kárt okozunk. Ugyanakkor az is elfogadhatatlan, hogy megszerzett fuvarjaink 10%-át kénytelenek vagyunk lemondani, vagy átvinni a konkurenciához, mondván, hogy nem tudunk autót küldeni.

A cég megítélése a piacon nagyon jó, a közönség bizalma töretlen, ezért hálás köszönet a kollégáknak, hiszen ez többéves kemény közös munka eredménye. Ezt viszont nem szeretnénk lerombolni semmiképpen. Amire nagyon készülünk és ami-ben komoly feladatok várnak rák, arról néhány lapszámmal ezelőtt már beszél-tünk. Vagyis, másfajta struktúrában szeret-nénk végezni a címkidást azért, hogy a megrendelők szempontjából hatékonyak tudjunk lenni. Ez az elképzelés nagyon fontos azért is, hogy az egyéni vállalkozó-ink a saját boldogulásuk érdekében sokkal hatékonyabban tudják folytatni a vállalko-zásukat. Remélem, hamarosan az eredmé-nyekről számolhatok be a Taxisok Világa olvasóinak, akiknek ezúton is nagyon böl-dog karácsonyt és eredményekben gazdag új esztendőt kívánok a 6X6 Taxi vezetése nevében!

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgás-képtelen gépkocsiját Budapest területén **nettó 6.000.-Ft-ért**, Balesetes gépkocsiját a Fuvosz-Mabisz megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amelyet a biztosítók 100 %-ban megtérítenek.

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

**+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880**

Gördülők 2000 Kft

– Annyit olvastam a szesz és a dohányzás káros hatásáról, hogy elhatároztam, abba hagyom az olvasást!

– Minden rosszat el tudok képzelni magamról, de hiába.

Ha támad a tél, jöhet az összkerék-hajtás

Megújult az Octavia Combi 4x4

Hat éve mutatta be a Skoda ideális szabadidőautóját, az összkerék-hajtású Octavia Combist. Azóta sokan választották ezt a modellt, ami hóban, jégen, homokban vagy átázott talajon egyaránt jól szerepel. Ugyanakkor külsejében csak apróbb jelek utalnak a „terepes” változatra, vagyis a személyautós jelleg egyáltalán nem tűnt el. Amit a jobb szemmel megáldott autós észrevehet, az a 163 mm-re megemelt hasmagasság. Ez bizonyos gyári megoldásokkal biztonságosan tovább emelhető. Természetesen aki a hátsó ajtóra tekint, láthatja a 4x4-es feliratot is.

A lengéscsillapító és a rugózás összehangolását úgy módosították, hogy az a nagyobb terhelés esetén is megfeleljen a követelményeknek. Sőt, extrafelszereltségként rendelhető a 25 mm-es fémlémezzel történő motor- és sebességváltó védelem is az alváz alatt. A 4x4 modellhez kétfajta erőforrás rendelhető: a 2 literes, közvetlen befecskendezésű 110 kW-os FSI benzines, és a 77 kW-os, 1,9 literes PD TDI dízel-motor.

Az üzemanyag-tartályt e modell esetén 60 literesre növelték, biztos, ami biztos. A csomagteret a „normál” Octavia Combi méreteivel megegyező: 580 literes. Ez a 2/3-1/3 arányban dönthető ülésekkel „teherautónyira” növelhető. Az új Octavia Combi 4x4 változatban egy második nemzedékhez tartozó, elektronikus vezérlé-

sű lamellás Haldex tengelykapcsoló adja le a szükséges vonóerőt a hátsó tengelyre. Vagyis az autó többnyire elsőkerék-hajtással működik és csak indokolt esetben válik négykerék-hajtásúvá. Ez pedig az állandó összkerék-hajtással szemben jelentős üzemanyag-megtakarítást eredményez úgy, hogy a biztonság egy pillanatra sem csökken. Hogyan működik?

A Haldex tengelykapcsoló a hátsó tengely áttételével egyetlen, kis helyigényű egységet alkot. A Haldex tengelykapcsoló egy folyadéktöltésű lamellás tengelykapcsoló, amely az olajnyomás növelésére



vezérlőegység jelei alapján működő szabályozószervek végzik.

A vezérlőegység értékeli ki a szabályozási folyamathoz szükséges információkat, mint például a kerekek fordulatszámát, a gázpedál állását, a motor fordulatszámát, a menetstabilizáló rendszerek beavatkozását és számos egyéb paramétert. Ezeket az információkat a vezérlőegység a CAN adatbuszon kapja, és ennek alapján szabályozza a

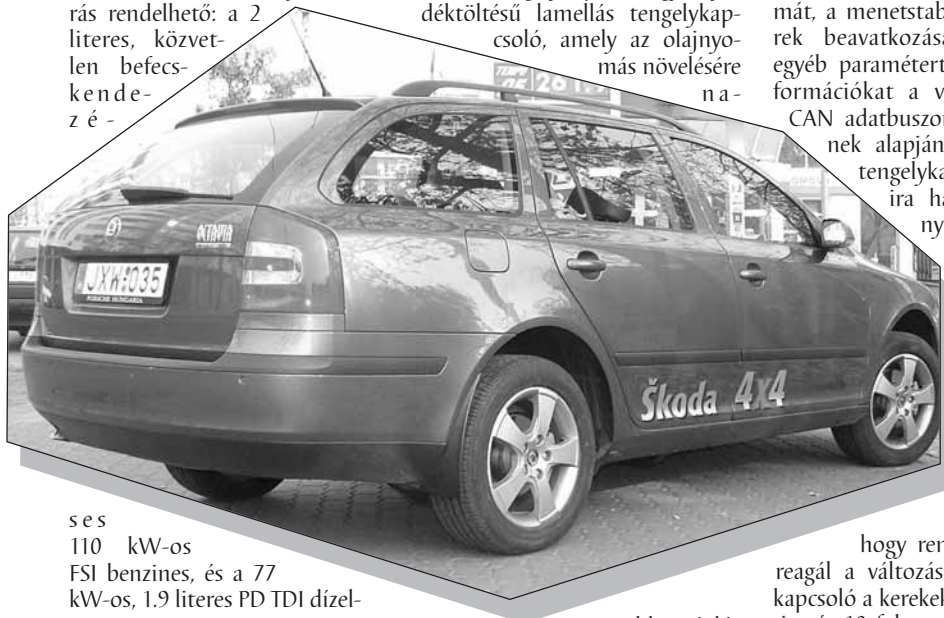
tengelykapcsoló lamelláira ható hidraulika-nyomás értékét, valamint változását. A Haldex tengelykapcsoló nagy előnye a mellett, hogy együttműködik a többi elektronikus rendszerrel,

hogy rendkívül gyorsan reagál a változásokra: a Haldex kapcsoló a kerekek egymás közötti már 10 fokok szögeltérése esetén is elkezd a szükséges nyomást továbbítását a hátsó tengely felé, vagyis a Haldex tengelykapcsoló gyorsan és fokozatmentesen képes a nyomatókat 50:50 százalékos arányban elosztani az első és hátsó kerekek között.

Fékezésnél a Haldex tengelykapcsoló önműködően kiold, ami az ESP- és ABS- rendszerekkel együttesen javítja a fékezés köz-

ben tanúsított menetstabilitást. Az alapvető adatokat szolgáltató érzékelők meghibásodása esetén, vagy amennyiben a vezérlőegység egymásnak ellentmondó adatokat kap, akkor a tengelykapcsoló működését a meghibásodás feltételezett súlyosságában függvényében több lépcsőben egy vészszabályozó program veszi át. Amennyiben azonban a kerekek fordulatszám-érzékelői hibásodnak meg, akkor a tengelykapcsoló biztonsági okokból szétkapcsol és a motornyomaték csak az első kerekre jut el.

Az Octavia Combi 4x4 választható felszereltsége egyébként többnyire megegyezik a hagyományos Combiéval. A részletekről a márkakereskedők adnak felvilágosítást.



se s
110 kW-os
FSI benzines, és a 77
kW-os, 1,9 literes PD TDI dízel-
motor.

Az üzemanyag-tartályt e modell esetén 60 literesre növelték, biztos, ami biztos.

A csomagteret a „normál” Octavia Combi méreteivel megegyező: 580 literes. Ez a 2/3-1/3 arányban dönthető ülésekkel „teherautónyira” növelhető.

Az új Octavia Combi 4x4 változatban egy második nemzedékhez tartozó, elektronikus vezérlé-

gyobb súrlódási nyomatókat biztosít a forgó lamellák között, és ezzel nagyobb nyomatókat ad át a hátsó kereknek. A teljes áttételházban uralkodó olajnyomást két axiáldugattyús szivattyú állítja elő, de kizárólag csak akkor, ha a bemenő és kimenő tengely fordulatszáma eltérő, mert csak ekkor kell nyomatókat átadni a hátsó tengely felé. A rendszer működését a ve-

Felszáll a repülőgép, a kapitány a pilótafülkéből mikrofonon keresztül beszél.

– Kedves utasaink! Köszönjük, hogy a mi légitársaságunkkal utaznak. Amint látják, az ég csodásan kék, a felhők is gyönyörűek, vagyis csodaszép időnk van, és a géppel is minden rend...– Ó, A FRANCBA!!!

Az utasok halálra váltan ülnek a helyükön, moccanni sem mernek, amikor is újból a kapitány hangja hallatszik.

– Elnézésüket kérem, de magamra öntöttem a kávém. Látniuk kéne a nadrágom elejét!

Erre az egyik utas: – Az enyémnek meg a hátulját...

Megdöbbenő mondat: A taxiállomások ellenőrzése nem rendőri feladat!

Megmondom őszintén, pontosan 16 éve (több mint másfél évtizede) dühít az, ami a repülőtéren történik. Hajdanán – hiszik a fiatalok, vagy sem – a repülőtéren még mindenki megállhatott. És érdemes volt, hiszen gyakran beesett egy-egy „síros falat” is. Például Izraelből vagy 40 éven keresztül nem jöhettek haza az ott élők, amikor végre megnyitották a határokat. Aztán persze megindultak és a repülőtérrel mentünk le taxival a kis szatmári falukba megkeresni az ösök sírját, Porcsalmára, Kocsordra, Újfehértóra, Szatmárökörítőfülpösre, amit ma már csak Ökörítőfülpösnek hívnak.

Tehát voltak okosságok a repülőtéren, éppen ezért ott alakult ki először a drosztfoglalás, még 1990-ben. Hiába vezették be a kártyákat, ami elméletileg kellett a sorban álláshoz, mégis boldogboldogtalan beállt a repülőtérre. Aztán megkezdődtek a „csiki-csukik”. Jöttek a „komálósok”, betolattak az „idegenek” elé. Én akkor azt javasoltam a főpolgármesternek, fessenek fel egy záróvonalat a repülőtéri taxiállomás mellé, belülre meg egy terelővonalat. Kifelé bárki, sor elé senki! Ha jön egy utas, aki a nyolcadik taxit választja, akkor a taxi kiállhasson a sorból. De betolakodni senkit se engedjünk!

Annnyit kértem, hogy 14 óra és 18 óra kö-

zött állítsanak egy rendőrt erre a záróvonalra. Sajnos a javaslatból nem lett semmi. Jelenleg ugyanaz a rémálom folyik a repülőtéren, mint akkor. Ismét a rendőrség segítségét kértem a rendteremtéshez. Megjött a megdöbbenő válasz: a taxiállomá-

zik.) Na, mi ilyenről még csak nem is álmodhatunk. Van egy Taxiállomás Kht., amely kialakítja a drosztokat, meg beszedi a pénzt. A többivel ők sem törődhetnek, mert nincs hozzá törvényadta lehetőségük. Vannak ellenőrei a fővárosnak is, két 80

**BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
HIVATALA
Szám: 111-497/2005.P.**

**Juhász Péter úr
részére**

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.)KM rendelet 2. § (8) bekezdése d./ pontjában foglaltak alapján, az út kezelőjének előzetes hozzájárulásával, az abban meghatározott feltételek szerint, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM rendelet (KRESZ) 109. ábrája – „Taxiállomás” – szerinti tájékoztató táblát a létesítmény üzemeltetője köteles elhelyezni (végrehajtani) és fenntartani.

A taxiállomások létesítésére, használatára vonatkozó szabályokat és azok jogellenes használatának jogkövetkezményeit a Budapest fővárosi közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI.18.) Főv.Kgy. rendelet (továbbiakban: Rendelet) tartalmazza.

A Rendelet 13. § (1) bekezdése szerint, a taxiállomások használatával kapcsolatos jelen rendeletben fog-

lalt szabályok betartását, a taxiállomásokat üzemeltető szervezet és a Fővárosi Közterület-felügyelet is jogosult és köteles ellenőrizni.

A Rendelet 13. § (2) bekezdésében foglaltak szerint, aki a taxiállomást a rendeletben előírt érvényes hozzájárulás nélkül, vagy attól eltérően használja, illetőleg a 12. §-ban foglalt szabályokat megszegi, szabálysértést követ el és 30.000,- forintig terjedő pénzbírsággal sújtható. E szabályszegés esetén – 13. § (3) bekezdés – a közterület-felügyelő helyszíni bírságot alkalmazhat, amely a gépjárművezető távollétében is – 13. § (4) bekezdés – kiszabható.

A leírtak alapján megállapítható, hogy a taxiállomások létesítésével, használatával kapcsolatos szabályok betartatása, ellenőrzése nem rendőri feladat.

A Rendelet 10. § (3) bekezdése szerint, a Taxiállomás Kht. a taxiállomások használatával, működtetésével összefüggő feladatokkal kapcsolatosan ügyfélszolgálati irodát tart fenn, ahol mind a szolgáltatást igénybe vevő utasok, mind a személyszállító szolgáltatók észrevételeiket, panaszait előadhatják.

Tisztelettel:

**Dr. Barta Erika rendőrezredes
hivatalvezető**

sok ellenőrzése nem rendőri feladat! Kommentár nélkül mellékelem a teljes levelet, mindenki vonja le a tanulságot.

Sokan szeretnének amerikai típusú „taxirendőrséget”, amely Nyugat-Európában is sok helyen jól működik. (Egyenruhás személyek, akik csak a taxikat ellenő-

éves bácsika, akik csak társaságbeli kocskiba mernek beülni. (Ez a helyzet megváltozott, lásd a 17. oldalon lévő riportot. A szerk.) Marad a rendőrség, amelyben még bizakodhatunk. Bizakodhatunk? A mellékelt levél után nem túl sok reménnyel.

J. P.

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

– Amíg a körömlakk meg nem szárad, a nő gyakorlatilag teljesen védtelen...
* * *

– Akkor van mindenki a helyén, ha a férj autót vezet, a feleség háztartást, az anyós meg áramot.
* * *

– Ha még egyszer élnék, ugyanezeket a hibákat követném el, csak hamarabb.

– Sok káros dolog lehet kellemes, de a szex nem rontja a fogakat.
* * *

– Átmegek öt percre a szomszédba, keverd meg félóránként a levest...
* * *

– Kétféle vélemény van: az enyém és a helytelen.
* * *

– Ha sírsz, nincs aki lássa könnyeid. Ha fáj a szíved, nincs ki észrevegye a fájdalomad. Ha boldog vagy, nincs ki lássa mosolyod. De próbáld meg csak egyszer fingani ...

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol!

• **Bizonyos okokból áfás taxis vállalkozó vagyok. Nyilván nem vagyok vele egyedül. A jövő évi áfaváltozás hogy érint bennünket?**

• Az áfatörvény több ponton is változik 2006. január 1-i hatállyal. Ezek közül a legfontosabb, hogy a legmagasabb adókulcs 25%-ról 20%-ra csökken. A taxis vállalkozók, vállalkozások felszámított áfáját ez a változás nem érinti, hiszen ez a tevékenység eleve az alacsonyabb, 15%-os kategóriába tartozik, ami ezúttal nem változik. Nem kell tehát sem taxiorát átállítani, sem egyéb bejelentési, adminisztrációs tevékenységet végezni.

Az áfakulcs változása a beszerzések kapcsán lesz érezhető, hiszen 5%-al kevesebb bruttó kiadásra kell számítani, igaz, ennyivel kevesebb lesz a levonható áfa is. Az alkatrészek, anyagok ára tehát csökken (bár ebben azért elég szkeptikus vagyok), az üzemanyag ára csak azért nem, mert annak áfacsökkentését előrehozták, és már november óta olcsóbban tankolhatunk. Itt is van azonban kivétel, az egyre népszerűbb autógáz áfája ugyanis csak január 1-jétől csökken 20%-ra.

Fizetendő minimális járulékok 2005. IV. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege	Járulékalap 15%-a	Járulékalap 26,5%-a	Tételes összeg október: 3450 november: 1950 december: 1950 Összesen: 7350 Ft	Járulékalap 4%-a
Negyedév össz.: 171 000 Ft	25 650 Ft	45 315 Ft	7350 Ft	6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 810 Ft	A járulékalap 18%-a 30 780 Ft	A teljes befizetett összeg: 7350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6840 Ft

November 1-jétől változott az Egészségügyi Hozzájárulás (EHO) összege! Az eddigi 3450 Ft helyett 1950 Ft-ot kell fizetni havonta, a negyedév így a következőképpen tevődik össze: 1x 3450 Ft + 2x 1950 Ft, az összesen 7350 Ft. Ezt az összeget kell az EHO csekken befizetni január 12-ig.

Magánnyugdíj-péntári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (31 635 Ft), a magánnyugdíj-péntárba pedig 8%-ot (13.680 Ft), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

20 ÉV A KÖZLEKEDÉSSZERVEZŐK SEGÍTÉSÉBEN

Itt az év vége, számot vehetünk azzal, mit tettünk (és mit nem tettünk) ebben az évben. Idén is rengeteg javaslatot továbbítottunk a közlekedésszervezőknek, ugyanúgy, mint az elmúlt években. Pontosabban az elmúlt 20 évben! Ugyanis 1986 óta jelzem – a ti segítségetekkel – Budapest közlekedési gondjait az illetékeseknek. Úgy gondolom, eredményes munkát végeztünk. Oldalakon keresztül lehetne felsorolni, mennyi eredményt értünk el. Persze vannak sikertelenségek is, amikor elutasító választ kapunk kérésünkre. De ha igazunk van, akkor a kérést, kérdést hónapok múlva megismételjük. Esetleg újabb adatokkal, újabb balesetekkel támasztjuk alá érvelésünk helyességét.

Természetesen itt most nem lehet kitérni a 20 év mintegy 3000 javaslatára! Voltak látványos eredményeink. Például kérésünkre szerelték fel a felsorompót az Üllői út Vecsés határánál lévő vasúti átjáróhoz. Miattunk táblázták le a II. kerületi Tárogató – Bognár sarkot. Vagy emlékeztek a valamikor „jobbkezes” Amerikai útra? Egy taxis balesete után sikerült meggyőzni az illetékeseket. Az M3 autópályán kérésünkre emeltek betonfalat a kétirányú szemközti forgalom közé. A kispesti Kossuth téren mi értük el, hogy „lógassák” be a jelzőlámpát az úttest fölé. Vagy a legújabb eredmény: a VII. kerületi Király utcában leemelték a falról(!) a jelzőlámpát az Izabella saroknál.

Beszélhetnénk a kudarcokról is. De most ne tegyük. Most gondoljuk csak a sikerekre és az elkövetkező 20 évre.

Továbbra is várom kéréseiteket, kérdéseiteket
Juhász Péter

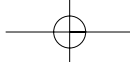
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgy negyedévi 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
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgy negyedévet követő hónap 12-e, a negyedik negyedévre tehát 2006. január 12.



A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, SMS: 30/989-4279,

E-mail: bti@axelero.hu, Web: www.taxicentrum.hu

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

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év	14.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-től
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2005 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-
07.01-09.30.	276.00.-	265.00.-	256.00.-
10.01-12.31.	297.00.-	288.00.-	274.00.-

– A párom azzal vádol, hogy sose figyelek rá. Vagy valami ilyesmivel.

* * *

– Nem az az élvezet, ha nincs semmi dolgunk. Az az igazi, ha sok van, és mégsem csinálunk semmit.

* * *

– Jani bácsi! Használt az erősítőszert, amit a múlt héten írtam fel

magának? - Nem bírtam letekerni a kupakját...

* * *

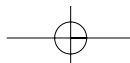
– Az idegbaj öröklődő betegség. Én is a gyerekektől kaptam.

* * *

– Nincs szükségem életbiztosításra. Azt akarom, hogy mindenki valóban szomorú legyen, ha meghalok.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20-tól	6,00%



Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

CISAM KIPUFOGÓK!!!
Forgalmazása, ingyenes szerelése
NYUGATI, KELETI és SUZUKI alkatrészek,
elektromos AC-k.
KO-CSI Autósbolt
Bp., XXI. Szent István u. 171.
Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
Tel.: 278-0198

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

TÁVKÖNYVELÉS
2.000 Ft/hó-tól!
elektronikus bevallások
on-line APEH kapcsolat
tel: (30) 3422-767
www.taxikonyveles.hu

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

**Jap-ker® Mazda, Toyota, Suzuki,
Mitsubishi, Nissan, Honda bontó**
Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

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

MERCI ALKATRÉSZ!!!
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek importőre
EUROPOLITAN Kft.
Üzleteink:
1196 Budapest, Báthory u. 51.
1196 Budapest, Ady Endre u. 47.
Telefon: 280-5167
TAXISOKNAK MINIMUM 10% KEDVEZMÉNY!

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

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

*Üdülés Hévízen
a Majerik
Gyógyszállóban*



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

1 ágyas szoba	reggelivel	6.000 Ft/fő/éj
2 ágyas szoba	reggelivel	11.000 Ft/2 fő/éj
Apartment	reggelivel	15.000 Ft/éj

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



Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium használata díjmentes
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (314 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

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

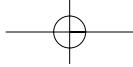
FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa



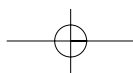
2005-ben is új, minőségi, olcsó bővített árukészlettel állunk az Önök rendelkezésére.
Pl. Citroen Xantia, Xsara, Skoda Octavia, Suzuki, Opel, stb.
Taxisoknak kedvezménnyel
Száraz László
Bp. XIV., Várna u. 4.
Tel/fax: 221-2469, 383-2455
06-70-317-6976

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)
javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
Szombat: 8-12 óráig.
☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!



I



BTI-Taxicentrum hírek

A BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan az év végi ünnepek között zárva tart. Utolsó ez évi nyitvatartás december 21. szerda 10 – 17 óráig.

Az új évben január 2-án, hétfőn 10 óra-ig nyitunk.

Minden kedves kollégának és családjának békés karácsonyi ünnepeket és boldog új esztendőt kívánunk.

* * *

Az adóbevallások kitöltésében ezúttal is készségesen segítünk a taxis kollégáknak. Regisztrált és tagdíjfizető tagjainknak ez a szolgáltatás ingyenes, másoknak a bevallás jellegének függvényében ügyviteli díjat számítunk fel. Az átlagosnál bonyolultabb bevallásokkal (ingatlan adás-vétel, részvényügyletek stb.) időhiány miatt ezúttal is csak korlátozottan tudunk foglalkozni.

Az egyéni vállalkozók adóbevallásának határideje változatlanul február 15. Mivel az új évben sok új adminisztratív kötelezettséggel kell megismerkednünk, és ezek egy része már az év elején, **február 12-ig** jelentkezik, így várhatóan rendkívül zsúfolt lesz ez az időszak. Célszerű tehát az adóbevallásokkal mielőbb felkeresni irodánkat.

* * *

A novemberi számban meghirdetett **Dyno-Tab** üzemanyagfogyasztás-csökkentő és teljesítménynövelő – tableta formában készített – szer a BTI irodában **megvásárolható**. Az eddigi saját tapasztalataim – ha túl messzemenő következtetéseket még nem is lehet levonni – igen kedvezőek. (15 éves, 1,8-as benzines autó: vegyes forgalomban 7,5-8,9 liter közötti fogyasztás)

* * *

A január 1-jétől érvényes új szabályoknak megfelelő havi TB-bevallási és negyedéves adóelőleg-bevallási kötelezettség teljesítésében segítséget nyújtunk a kollégáknak. Fontos ez annál inkább is, mert ezeket **a bevallásokat csak elektronikus úton, vagy gépi adathordozón lehet teljesíteni.** A BTI-ben az ehhez szükséges infrastruktúra és műszaki eszközök rendelkezésre állnak.

* * *

Pénzügyi szolgáltatások a BTI-ben. Eurós befektetések (forintban fizetsz be, euróban kapod a pénzt), forintos befektetések, kötvény-, részvényalapú befektetések.

Hitelek: jelzáloghitel, lakásvásárlásra, használt lakás vásárlására is, szabadfelhasználásra (például autóvásárlásra!). Terhelt ingatlanra is, BAR lista nem akadály. Érdeklődj a részletekről.

Erről írt a Taxisok Világa 1995 decemberében

10 éve történt

Drosztháború '95

Ezzel a címmel jelent meg a vezércikk a Taxisok Világa 1995. decemberi számában. Aki rendszeresen olvassa e rovatot, nyilván tisztában van vele, hogy nem először merül fel ez a téma. És ahogy ismerjük az elmúlt tíz év történéseit, nem is utoljára.

1995-ben már odáig fajult a dolog, hogy a Magyar Taxis Szövetség nyílt levélben fordult a döntéshozókhoz, megkeresve az összes parlamenti pártot és az illetékes szakminisztériumot, valamint külön levélben kérte az országos rendőrfőkapitány intézkedését. E levelekből idézünk:

„Szövetségünket rendkívüli módon megrázta az a múlt heti esemény, hogy a taxisok egymás közötti kenyérharca immár baseballütővel és löfegyverrel vívott háborúvá fajult. ... A taxizásban fel-lelhető anomáliákat, a vadkapitalizmusra jellemző elszabadult indulatokat és ezek várható következményeit időben jeleztük minden érintett számára. ... Átfogó koncepcióként több éve kérjük a budapesti droszthelyzet, a hatósági árszabályozás és a létszámkorlátozás jogszabályi megoldását. „

Az „illetékesek” közül a – ma már parlamentbe se jutott – KDNP és FKGP vette a fá-

radtságot, hogy válaszoljon (még ha válaszuk semmitmondó is volt). A nagy pártok, a hatóságok nem reagáltak. Pedig már vér folyt...

Gyászjelentés

Már tíz éve? Így megy az idő? Biztosan sokan jó szívvel emlékeznek még – és nem csak Budapestről – arra a kollégánkra, aki taxizása mellett szorgosan gyártotta a szabadjelzőket, forgalmazta az akkor még újdonságnak számító mágnesmatricákat, és közben mindenképp volt egy jó szava, egy barátságos mosolya. Bizony, már tíz éve, hogy elment a „Gombóc”. Ma lenne 60 éves...

Csak őszintén!

„Hát kérem, nem lesz rend, mert nem olyan a helyzet. ... Nem lesz rend, kérem, mert minket már nem lehet átnevelni. ... Mi már megszoktuk, hogy a mai betevő falatot MA kell megkeresni. ... Nem lesz rend, uraim, mert disznóólban nem lehet késsel-villával étkezni. ... Nem, lesz rend kérem, mert nekünk nem marad más, csak a lerágott csutka. Hol van már az a középosztály, aki el-tartotta a taxisokat? Ez már nem munka, kérem, hanem átmenet a koldulás és a rablás között. ... Vegyük már észre, kérem szépen, hogy itt egy ki-

Tisztelt Szerkesztőség!

Tetszett az a cikk, amit egy kolléga írt, hogy fix tarifa most is van, a 240-es maximum. Egyetértek. Ma ugyanis az utas a 160-180 forintos telefonos meg szerződéses tarifát veszi természetesnek, nem érzékeli, és senki nem is világosítja fel arról, hogy ez mélyen nyomott ár.

Tudja az utas, hogy tulajdonképpen kedvezményekkel utazik? Nem tudja.

Tudja, hogy néha nekünk is többre van, ha elvisszük őt? Fogalma sincs róla.

Am ha a taxióra az eredeti árat is mutatná, mondjuk a 240 Ft/km összegűt, aztán a nyugtán vagy a számlán emellett feltüntetésre kerülne az eredeti ár mellett az árengedmény százaléka, majd a fizetendő összeg, egész más lenne a kép. A kereskedelemben egyébként ez egy bevett szokás. Nem olcsóbb árut hirdetnek, hanem egy normál áru árut, ám kedvezményrel. A vevő tudja, hogy ez tulajdonképpen drágább lett volna, csak ő, a Vevő Úr, kedvezményt kapott.

Tudom, hogy a jelenlegi szabályok mellett ezt a módszert a taxiban elég nehéz alkalmazni, ám biztosan nem lehetetlen. Különben is, itt csak az elv megmutatása volt a cél, gondoljuk tovább...

Céges fuvarnál mondjuk a taxióra mutassa a maximált tarifát fix tarifaként alkalmazva, az utas ezt fizesse ki a csekkjével, aztán a taxitársaság meg a szerződött partner oldja meg egymás között az elszámolást. Az utas így menet közben az eredeti tarifát látja, azt fizeti, így nem lesz számára furcsa és gyanús, ha magánemberként is az immár fix árrá előlépett maximált tarifával viszik. Ma ugyanis mi a helyzet? Ha elviszem cégesen mondjuk 1600-ért, holnap ha ugyanott leint, ugyanoda megy, csak most nem a cége fizeti, kétezernegyszázért viszem. Azt fogja hinni, hogy be van csapva. És tényleg be van. De nem a kétezernegyszázért, hanem a száznyolcvanossal! Az igazán az lenne tehát, ha mindig látná, hogy mennyi lenne az eredeti ár, és azt is, hogy ebből mennyit engedünk. Akkor nem fogja becsapva érezni magát, sőt jó érzéssel veszi, hogy Ő, az Utas Úr vagy Hölgyszemélyesen! – ennyi engedményt kap. Tóth József

választódás folyik. Aki a másikat eltapossa, az marad életben. De hát milyen élet ez...?

Szabályok és törvények persze mindenütt vannak – különben nem lenne mit megszegni – még a természetben is, a farkasoknál és a hiénáknál is. De ott legalább REND van – még ha egy másik nézőpontból is...

Máig ható üzenete van a mezítlásos kolléga keserű kifakadásának. Levelét, mintegy jelezve a társadalom róla kialakított véleményét, „hiéna” néven írta alá...

PDA és térképszoftver részletre, akár halasztott fizetéssel is

Hasznos karácsonyi ajándékok taxisoknak

Egyre népszerűbbek azok a navigációs eszközök, melyek a taxisoknak segítenek munkájuk végzésében. Ezek a PDA-ként is ismert kis szerkezetek, a megfelelő térképekkel és GPS navigációs berendezéssel ellátva, szinte méteres pontossággal megtalálják a keresett címet és segítenek az optimális útvonal kiválasztásában is. Sokan úgy gondolják, hogy ez a segítség egyben a hagyományosan a kiváló helyismeretre épülő taxis szakma leépülését

is jelenti. Am a már ilyen készülékeket használó kollégák véleménye szerint, a korszerű eszközök felhasználása csak segíti, kiegészíti, nem pedig helyettesíti a taxis városismeretét. A piacon többfajta PDA és térképszoftver is kapható, de arra nehéz korrekt választ adni, hogy melyiket is érdemes megvásárolni. Ezeknek az eszközöknek a beszerzését nem csak a termékismeret-hiány nehezíti, hanem az is, hogy bizony egy százezres kiadást a

taxisok többsége egyszerűen nem is engedhet meg magának. Most úgy tűnik, az év végéig mindkét problémára akad jó megoldás. A Compas Sport GPS Navigációs Üzletből bérleti díj ellenében kipróbálásra el lehet vinni a különféle készülékeket a kiválasztott térképszoftverekkel együtt, sőt az eszközöket részletre, akár halasztott fizetéssel is meg lehet vásárolni. A feltételekről Guttman Zoltánt, a cég vezetőjét kérdeztük.

• **Ahogy azt az előzetes beszélgetés során említette, készülékeiket szoftverrel együtt lehet bérelni, akár egy napra, vagy tetszés szerint hosszabb időre is. Van erre a szolgáltatásra kereslet?**

• Természetesen. Minden kedves ügyfelünknek lehetősége van GPS-t bérelni. Elsősorban azért tettük ezt lehetővé, mert a vásárló előre általában nem tudhatja, hogy az általa kinézett GPS mennyire nyújt számára kézenfekvő szolgáltatásokat. Azt sem, hogy az könnyen kezelhető, vagy nem. Ezt hiába mondjuk el neki szóban, jobb a személyes tapasztalat. Így, mi lehetőséget biztosítunk arra, hogy a különböző típusú GPS-eket a vásárlás előtt kipróbálják. Bérelnek készüléket olyanok is, akiknek csak egy évben egyszer, vagy kétszer van szükségük a GPS segítségére. Ők 1-2 napra, vagy eset-

leg a nyaralás idejére viszik el a megfelelő szoftverrel ellátott PDA-t. Nekik ennyi időre jobban megéri a bérlet, mint a vásárlás. Lehetőséget adunk arra is, ha ezt követően megtetszik valakinek az eszköz, azt akár meg is vásárolhatja. Ez esetben levonjuk a vételárból az előzetesen kifizetett bérleti díjat.

• **Mennyibe kerül a bérlés?**

• Ez változó. Függ attól, hogy milyen készülékről van szó, és azt mennyi időre viszi el ügyfelünk. Egy autós navigációra alkalmas GPS bérleti díja 1 napra általában 3000 Ft. Ugyanakkor ugyanez az eszköz 20 napra nyilván jelentősen olcsóbb, hiszen az így számított bérleti díj ennyi időre már egy fél készülék árát is elérné. Ezért van az, hogy minél hosszabb távra bérlí ki valaki a GPS-t, annak annál olcsóbb a napidíja. Ez a gyakorlatban alku tárgyat képezi az esetek többségében. Talán az is érthető, hogy a bérlet időtartamára bizonyos biztosítékot is kérünk. Ebben is a konkrét igény ismeretében tudunk meg egyezni.

• **Megtanítják az ide belépőket ezeknek a bonyolult eszközöknek a kezelésére, installálására?**

• Az alapszintű kezelésre természetesen igen. Erre azért is szükség van, mert üzletünkben szinte a navigációhoz szükséges összes eszköz megvásárolható, és ezeknek használata sokszor tényleg bonyolult. Azonban azt ne várja el tőlünk senki, hogy komoly tanfolyammal szolgáljunk az ide betérők számára. Vannak olyan vevők, akik minden lehetséges funkció használatát kapásból és azonnal tudni akarják, ehhez viszont egy kb. 2 hetes tanfolyamra lenne szükség. Sajnos nekünk csak arra van lehetőségünk és időnk, hogy az alapvető funkciókat megmutassuk, és szükség esetén az installálást megtanítsuk. Tanácsot is adunk. Elmondjuk, hogy hogyan csinálja ezt, vagy azt, milyen buktatói vannak a szoftvertelepítésnek, milyen nehézségekkel fog szembe kerülni, mire figyeljen oda. A kezdethez szükséges felkészítést mi itt megadjuk vevőinknek.

• **Látom, hogy az üzletben árusítják az iGO térképszoftvert is, melyről azt kell tudni, hogy egy SD kártyára eleve feltelepítette a gyártó, és installálni sem kell. Ez például használható a népszerű GARMIN készülékekben is?**

• Igen, bár ennek nincs értelme, mert ehhez jár egy saját alapszoftver. Miért kellene megfizetni kétszer a térkép árát? A GARMIN-hoz mindössze például egy kiegészítő Magyarország térképre lehet esetleg szükség.

• **A taxisok azért veszik ezeket a PDA-kat, hogy az segítsen rajtuk, ha egy általuk kevésbé ismert területre vetődnek. Ugyanakkor az önök kínálatában is többféle térkép található. Melyik a legjobb?**



A XIII. kerület Lehel út 23. alatt található üzlet berendezése nem csak szép, hanem praktikus is. A PDA-k használatában kevésbé jártas ügyfeleknek így ülve is tudnak segíteni

• A térképes adatbázis egy forrásból származik, ezért tartalmilag szinte alig van eltérés közöttük. Annyi a különbség, hogy a frissítések kicsit elcsúszva kerülnek kibocsátásra, így előfordul az, hogy – mint a mostani állapot szerint – az iGO frissebb térképes adatbázist tartalmaz, mint a NAVIGUIDE. Lehet, hogy ezt követően a NAVIGUIDE fog „erőre kapni”, mert karácsony előtt kibocsátásra kerül egy 4.1-es változata. Mivel nagy valószínűség szerint az újabb frissítésű iGO csak márciusban kerül kibocsátásra, ezért arra a két és fél hónapra „hátrányban” lesz az iGO a NAVIGUIDE-hoz képest. Aztán egy időre újra fordulhat a kocka. Nagyságrendben hasonló adatbázist tartalmaz mind a kettő. A rendszerben csak annyi a különbség, hogy az iGO jelenleg még csak Magyarország térképét tartalmaz, míg a GARMIN-os csúcszoftverek, viszont teljes nyugat-európai bázissal, rácsatolható közép-európai adatbázisokkal rendelkeznek jelenleg is.

• Tehát, ha valaki GARMIN készüléket vásárol, ahhoz már jár az Európa-térkép is? Vagy azt országonként rá kell tölteni a PDA-ra?

• A GARMIN-nál a termékek biztonsági megoldása olyan, hogy installáláskor a készülék belső azonosítójához van regisztrálva a szoftver. Ellentétben az iGO-val, ahol ez a memória-kártyához van hozzárendelve. Ha készüléket akarok cserélni, akkor az iGO-nál ez egyszerű: kártyát ki, kártyát be. A GARMIN-nál viszont az a megoldás, hogy kártyát cserélek, tehát bővítem a kártyámat. Ezt követően kártyát be, kártyát ki és már nem a szoftvertől függök.

• Vállalják, hogy segítenek ilyen térképeket felöltetni a saját maguk által eladott készülékekre?

• Ez így van, segítünk. A munkánk 35-45%-a abból áll, hogy rendbe hozzuk vevőink GPS navigációs rendszerét, amit használnak. Ők nem figyelnek arra, hogy milyen beállítási eltéréseket, vagy torzulásokat hoznak létre, ezáltal működési rendellenességek tűnhetnek

fel, amit állományok rendszerezésével és a felesleges állományok törlésével meg lehet oldani.

• Ha a taxis tudja, hogy neki például szerdán-csütörtökön Németországba kell menni, önként raktoltenek egy német térképet a PDA-jára?

• Természetesen segítünk abban, hogy ezek a térképek megfelelő módon kerüljenek rá a készülékre. Segítünk helyrehozni a hibás installálásokat is.

• Térjünk át a karácsonyi meglepetésre: a Compas Sport GPS Navigációnál mindezeket a berendezéseket részletre is meg lehet vásárolni.

ni. Kérem, ismertesse olvasóinkkal a részleteket!

• Célünk a piaci



igények nek megfelelően felkészült arra, hogy képes legyen az általunk árusított termékekre vonatkozó hitelügyletét is lebonyolítani. Partnereink között megtalálható a Budapest Bank, mely karácsonyra egy olyan konstrukciót állított össze, ami nagyon kedvező. Vagyis, 200 000 Ft alatti vásárlás esetén 3 hónapos időtartamra, kamatmentes halasztott fizetést tud ajánlani. Ez azt jelenti, hogy ha valaki 200 000 Ft értékhatár alatt megvásárolja a termékünket december 31-ig, akkor 3 hónapon belül bármikor befizetheti a teljes vételárát. Ez esetben a hitelt kamatmentesen kapta. Amennyiben szeretné igénybe venni a köl-

csönt ennél tovább is, akkor neki a három hónap után elkezdődik a hagyományos hitelkonstrukció, tetszés szerint választott futamidőre. 12, 15, 18 24 hónapra, vagy annál még hosszabb időtartamra. Összefoglalva: erre a három hónapra kamatot nem kell fizetni, ha a tartozást ez alatt az idő alatt kifizeti. Akkor annyi volt, hogy kiegészítették pillanatnyi szorultságából. Amennyiben 200 000 Ft felett vásárol, akkor ugyanez a konstrukció 5 hónap kamatmentes haladékokat biztosít, azaz húsvégig kell fizetni, vagy elkezdni törlesztést.

• **Mi kell ehhez a konstrukcióhoz?**

• Személyi igazolvány a lakcímgazoló kártyával, TB- vagy adókártya, alkalmazottak esetén jövedelemigazolás. A vállalkozóknak APEH-igazolás. Egyébként, vállalkozók esetén más családtag is vásárolhat ezekkel a feltételekkel...

• **Azt mondta, hogy ez a kedvezményes vásárlási akció az idén december 31-ig érvényes. Ugyanakkor az év végi nyitva tartás miatt az érdeklődők lemaradhatnak a kínálkozó lehetőségről. Mikor lesznek nyitva az ünnepek alatt?**

• December 30-ig tudjuk intézni ezeket a hiteleket, mert 31-én már nincsenek nyitva a bankok. Tehát karácsony és Újév között még nyitva tart a bolt a Budapest, XIII. kerület, Lehel út 23 szám alatt, ahol reggel 10 órától este 18-ig fogadjuk az ügyfeleinket. Telefonon is lehet érdeklődni a részletekről, vagy a 061 239 6013-as, vagy a 061 342 6583-as számon. Karácsonyt megelőzően 23-án még nyitva leszünk.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

–B–

Először is kedves Zoli barátom cikkéről szeretnék egy pár szót szólni. A licenről. Igen. Ez egy korrekt piaci szabályozást tökéletesen ellátó konstrukció. Lenne, ha volna. Vagy csak akarat kérdése az egész. Na de kis hazánkban ilyet csak kigondolni lehet. Megvalósítani? Az az igazi kemény dió. Már csak azért is gond van vele, mert a Zoli találta ki, írta le. Na jó. Ő is valahonnan vette a példát.

Biztosan azért, mert nyitott szemmel jár a világban. Sőt! Ha lát-hall valami olyasmit, ami a tevékenységével függ össze, még arra is veszi a bátorságot, hogy gondolkodni kezd. És vannak ötletei. De ő sajnos nem politikus. Nem ismerik csak a taxisok. Viszont majdnem minden taxis a fővárosban. Sőt még vidéken is. Ez a baj. Ezért nem lesz ebből semmi. Előre látom, hogy mi lenne a sorsa az egész konstrukciónak. Sok ember jól megvitatná. Bizottságok alakulnának. Módosító indítványok. Etc...etc! Aztán a végén, amikor már mindenki kezdené kifújni a levegőt, hoppá! Valaki ügyesen betartana vagy lesöpörné a témát a napirendről. A szokásos honi szisztéma. Mint a Balaton vízszintje. Kezd emelkedni. Jó sokáig alig volt víz a tóban. Most meg már nagyon sok. Mit látok a TV-ben? A síófoki zsilip nyitó kereke le van lakatolva. Mi ebben a különleges? Az, hogy a kulcs a környezetvédelmi miniszternél van. (Erről írtam a múlt hónapban, hogy valahol csak 30-an vannak, nálunk meg 300-an.) El is képzeltem amint testőrök gyűrűjében rohan a fekete táskáért Debrecenbe. Majd vissza a hivatalba, ahonnan felhívja a táskakulcsának az őrzőjét, hogy égetően sürgős ügyben szüksége van a kulcsra. Hogy miért, azt természetesen telefonon nem közölhe-

ti. Azért a biztonság kedvéért értesíti Koltai művész urat is, hogy helyzet van. Majd a parlamentben harmadik kísérletre összejön kellő létszámban a bizottság, és akkor első kísérletre felnyitják a táskát.

Morfondáriák

Majd lőn

döbönt csend és szájak tátva maradása, mert a táskában lévő kazetta kódját csak a legtitkosabb titkos-titkos államtitkár tudja. Ezután futárt menesztenek az államtitkár asszonyhoz, Aki miután megérkezik a fényképész villámgyorsan engedélyt kér a köztársasági elnök úrtól, majd nem szalasztván el egy percet sem, SMS közli a kódot a bizottság elnökével. De mivel az elnök úr koalíciós partner, nem közli csak az első három számot, a többi tizenkettőt feltételekhez köti. Azért zárt ülésen ez is megoldás nyer, és kézben a 3 db gyári Tutó lakat-kulcs. Indul is a konvoj Siófokra. Mire odaérnek, látják ám, hogy a Sióban csak úgy hömpölyög a víz. Mi ez?! Mi történt? Hááá-á-áát. Na mi van, nyöjge már ki! Háááát az a helyzet, hogy a polgármester úr felbérelt egy átutazó hajléktalant, hogy fűrészelje le a lakatot. Micsodaaaa? Honnan volt fűrés? Azt egy másik hajléktalan lopta a bevásárlóközpontból. Hát a lakat hol van? Az meg beleesett a vízbe, mert a süketje részeg volt amikor levágta. Pedig mondtam én a polgármesterünknek, hogy addig ne hozza a kannát amíg a meló nincs kész. És a polgármester hol van? Ő reggel az Inter-City-vel felutazott a fővárosba, hogy írásban jelentse az eseményeket. A minisztériumban a miniszter úrnak elő-

ször csak az ádámcsutkája mozgott egy kicsé, majd határozottan csak annyit mondott: ...szak meg. Na! Igy működik Európa e sarkában a közélet. Se bürokrácia, se korrupció. Minden simán az előírások szerint történik.

Lehet, hogy hülyén, de ...nem törvénytelenül. És ez a lényeg. Most mondhatnám azt is, – viszatérve a taxizáshoz –, hogy a sorelsó, vagy a

drosztrendszerű cimkiadással kapcsolatos véleményeket többször is elolvasván egy icipici hasonlóságot vélek felfedezni. Miért? Mondom. Négy „cégtől” hét taxis nyilatkozik, Mindegyikük elég részletesen kifejti véleményét, és indokaikat is el lehet fogadni. Viszont majd mindegyikük úgy érintőlegesen valahol egyet is ért a rendszerrel. Nézzük csak ezt meg egy kicsit. Le van írva, ki van mondva, hogy a rádiók régi szóhasználattal élve nem éppen postatiszták. Ezt itt most külön nem kívánom részletezni. A lényeg az, hogy a tisztességtelen előnyt élvez a tisztességgel szemben. Előbb lett A kategóriás kocsija, ezáltal több munkája, több jövedelme, meg jobb kedve. Na de az üzletmenet egy kissé visszaesett. Most kellene valami új. Csak ez a technika már nagyon drága. Ki fizeti? Ez nem kérdés. Ki más, mint a taxis. Csak sajnos nem lesz az övé. Itt már nem lehet csak úgy elszaladni a Janihoz, hogy ugyan már csinálj valamit evvel a vacakkal. Na, ez meg majd ezért nem lesz jó egyeseknek. Ez lesz a „Hi-tech” droszt. Azért a hét kolléga sem egyformán nyilatkozott. Tévedés ne essék, nem is várom el. Csak a véleményeket összehasonlítva az indokolások nem tűntek eléggé markánsnak számomra. Még az egy „cégtől” valók között is nagy különbségeket

Folytatás a 37. oldalon

DIGITAXI TAXIÓRA

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280, SOS: 06-20-959-0098 Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.

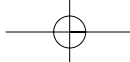
www.eordoghtrade.fw.hu eordogh@axelero.hu

DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!
iGO háztól-házig GPS-navigációs program forgalmazása.
Műholdas OMH hitelesítés.

Amikor a női testet kitalálták, még nem volt építkezési felügyelet, mert a szennyvízcsatornákat nagyon közel rakták a játszótérhez

* * *

– Mi a különbség a Szerelmes, az Igazán Szerelmes és a Hivalkodó között?
– A Szerelmes kiköpi, az Igazán Szerelmes lenyeli, a Hivalkodó gargalizál.



Ötéves a Weltauto Magyarországon. A Weltauto-programot a Porsche Ausztria 1993-ban indította garanciális, minőségi használt autók értékesítésére. A magyarul „vi-

lágautót” jelentő Weltauto szó időközben a környező országokban is közismertté vált, amióta a Weltauto-kereskedések Csehországban, Romániában, Szlovákiában és Szlo-

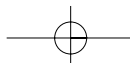
véniában is megjelentek. A minőségi használt autók forgalmazására létrehozott Weltauto-program Ausztria után hazánkban valósult meg másodikként. Az eltelt évek-

ben a magyarországi Weltauto-hálózat a darabszámokat illetően nem, de minőségben és ismertségben egy szintre fejlődött az Ausztriában működővel. Az importőri használtautó-programok között 2002-ben kivívott és azóta tovább erősített piacvezető helyet az értékesített darabszámok is alátámasztják.

2005-ben januártól szeptemberig 2097 garanciális Weltautót és 4166 darab használt autót értékesítettek a partnerek. A Weltauto-programba 2003 tavaszától a kitűnő állapotú személyautókon kívül a hasonlóan jól karbantartott használtautókat is bevonták.

2006-ban a Porsche Hungaria 44 tagúra tervezi bővíteni a Weltauto-hálózatot. A Weltauto-program a jelenlegi partnerszámmal lefedi az országot Szombathelytől Mátészalkáig és Pécestől Miskolcig. Horváth Zoltán márkaigazgató az értékesítés menetének tökéletesítésében és az ügyfelek lehető legjobb minőségű kiszolgálásában lát lehetőséget a további fejlődésre.

Rögtön tudtam, hogy nemkívánatos gyerek vagyok, mikor kenyérpíróval kellett játszanom a fürdőkádban.



Folytatás a 34. oldalról

éreztem. Elnézést, de bennem azt az érzést keltette a riport, mint amikor egy ú. Reprezentatív felmérés eredményét látom. Vagy igaz, amit közölnek, vagy nem. Vagy eltalálják, vagy nem. Bukott így már nyeresben lévő párt választást is kis hazánkban. Ezek után kipipálhatjuk a fix tarifát. Túl vagyunk rajta. A drosztrendszer is elfelejthetjük. Jó ez így, ahogy van. Biztos? Addig persze amíg a megrendelő szinte pillanatok alatt kap taxit bárhol a városban, addig itt kár is erőlködni. Egyet kell hogy értsek Vásárhelyi Tamással: „ez (tényleg) egy tipikusan olyan szakma, ahol aki többet tud többet is keres”. Habár a szakma kifejezést én következetesen inkább tevékenységnek vagy foglalkozásnak nevezem. Mégpedig azért mert szakma az szerintem olyan foglalkozást jelent, amit helytől függetlenül, bárhol egyforma szinten képes a szakember gyakorolni. Tegyük fel, hogy valamelyikünknek holnapról teszem azt Prágában kellene taxizni. Mennyi időbe telne míg bejárnánk? De csak bármelyik megveszék helyre is gondolunk. Sőt egy megörögzött budai kollégára kíváncsi lennék mondjuk Lőrinc külső részén. Tény és való a droszton fuvaréngszer van. Szerintem ezt úgy lehetne megoldani, hogy a diszpécser a rágós fuvcsit a sorutolsónak adná. Csak nehogy közben kiderüljön, hogy bészín lett belőle. Na itt van. Ez sem jó. Mert mindig csak a simliskedés. Na meg a diszpécsernek is néha gondot okozna, hogy ugyan melyik drosztról indítsa a kocsit? Erre van is egy jó kis példám. Egyik „cégnél” rendszeresen a reptéri drosztról küldték Ecserre a taxit. Miközben Keresztúron volt hogy hárman is ácsorogtunk. Volt olyan kolléga, aki úgy jutott ki Ecserre, hogy örömben elnyargalt Üllőig majd onnan jó negyven perc múlva a címen is volt. Elég sokat kellett gyözködnöm a diszpécser vezetőjét, hogy szakmailag sokkal indokoltabb az ecseri címet a 31-es táblára címezni. Ezek a példák is csak azt szemléltetik, hogy minden taxis kedvében járni teljességgel lehetetlen elképzelés. Na de droszt kérdés ide fix tarifa oda, meg a többi probléma, Jönnek a szép napok. Szegény diszpécser. Nem igen lesznek összenyomások. Örülnek, ha egy kódot néha kiír a gép. Hányszor fog elhangzani: „mondjon már valaki egy időt megvár a kedves utas-ka, hol vagytok? Van kint egyáltalán valaki? Ismerős ugye? Azért csak halkán megjegyzem, hogy nem illik nagyon cserben hagyni, akitől egész évben kaptatok a címetek. Kétségtelen jó fül kell hozzá meg hatalmas gyakorlat, hogy ilyenkor mi szolgáljuk ki Öket, ha már egész évben Ők szolgálták ki minket! Az öreg csókák, régi rókák ezt elegánsan meg tudják oldani.

Végezetül kívánok mindenkinek nagyon boldog karácsonyt szebb jobb újszentendőt. Ja, és kevés munkát, sok pénzt.

Tisztelettel:

Kapitány

Elűnt az ügyintézésért kért pénz és az önrész egy része

Több mint kétszázézeres kár

Az alábbi feljelentés

természetesen egy megtörtént esemény következtében született meg. Ebből szerkesztőségünk eltávolította az adott márkakereskedésre vonatkozó információkat. Így a rendőrségnek leadott anyagban természetesen nevével nevezett népszerű taxismárka, illetve a kölcsönt folyósító bank neve helyett a (...) jelenik meg. A feljelentésben szereplő személyneveket kezdőbetűjükkel helyettesítettük, elkerülendő az idő előtti bíraskodást és megtartva azt az elvet, hogy jogerős bírósági döntésig ártatlannak kell tekinteni mindenkit. Ugyanakkor a sértett azért szerepel taxi számmal és telefonszámmal, hogy akit hasonló módon károsított meg ez a taxis, vagy aki esetleg autótársárlásnál ilyen problémával találkozott, az jelentkezzen a megadott mobilszámon. A rendőrségnél tett feljelentést erősíti, ha van több sértett is, aki hasonlóan járt és ezt vállalja is a hatóságok előtt. Mindenesetre el kell mindenkinek gondolkodni azon, hogy az egyébként tényleg csak pénzszedésre jó kétszeres vizsgáztatás (fehér, majd sárga rendszám) helyett az „ügyesebb” megoldás megérennyi idegeskedést. Azt is százszor érdemes átrág-

ni, hogy több mint kétszázézer forintos előleget szabad-e egy bennfentesség látszatát keltő taxis kollégának „csak úgy” átadni. Még akkor is megfontoltan kell lépni, ha a mindennapos tapasztalatok azt mutatják, hogy másképpen nem is mennek olajozottan a dolgok. Tény, hogy a jelek szerint ez egy ilyen ország, itt így működik minden, évtizedek óta. Vannak igen sokan, akik eleve meg sem próbálnak az „ajton bemenni”, mert rögtön a „kiskapukat” keresik. Ráadásul az esetek többségében igazuk is van. Mert az ő autójuk nem bukik meg, őket nem jelenti fel a hatóság, nekik nem kell sorbaállni stb. Ilyen történetekkel Dunát lehetne rekeszteni, az ellenkezőjéről van kevesebb. Az alábbi hivatalos irat sem született volna meg, ha kollégánk nem próbálta volna kihagyni a felesleges és drága átrendszámozást, ha nem szeretete volna minél jobb áron leadni használt régi taxiját, ha lemondott volna az új autónál elérhető legnagyobb kedvezményekről. Nem tette. Hallgatótt a bemutatásra kihelyezett autót kísérő, „mindentudó” taxisra. Így járt, csak az a kérdés, hogy egyedül ő?

Feljelentés

Alulírott M. L., mint sértett feljelentést teszek, T. L. ellen kétszáznyolcvanezer forint elcsalása miatt.

2005. 08. 15-én egy taxis kolléga mutatta be nekem T. L.-t, mint aki tud segíteni nekem abban, hogy a régi taxi-autómat jó áron el tudjam adni, és az új kocsit vásárlásakor minél nagyobb kedvezményt lehessen elérni. Szándékom szerint az első állomás a váci (...) autósalon lett volna, de T. L. előadta, hogy neki nagyon jó barátja a (...) úti (...) autókerekeskedés kereskedelmi igazgatója, V. B., akinek a segítségével kedvező áron beszámítatja a régi Passatomat.

08. 17-én el is mentünk az (...) kereskedésbe, ahol bemutatott a kereskedelmi igazgatónak. Saját szememmel is meggyőződhettem arról, hogy V. B. és T. L. jó viszonyban vannak. Az igazgató a szalonba hívott egy használtautó-kereskedőt, aki vita nélkül elfogadta azt a nyolcszázézer forintos árajánlatot, ami alá én már nem mehettem az egymillió forintos önrész miatt. Az új autó ötmillió-kétszázézer forintos árából négy-öt millió-kétszázézer fo-

rintra banki hitelt vettem fel, amit S. E. a (...) márkakereskedés újautó értékesítője intézett online módon a (...) bankkal. A nagyszámú hitel feltétele, hogy a bank meggyőződik arról, hogy az egymillió forintos önrészt én befizetem. T. L.-vel előzetesen megállapodtunk abban, hogy a többnapos ügyintézésért harmincezer forintot kér, V. B. a segítségéért nyolcvanezer forintot kér, mely összegeket át is adtam neki.

08. 18-án a (...) bank dolgozója felhívott adategyeztetés céljából és később az autókerekeskedés ügyintézője telefonon közölte velem a sikeres hitellebírálás tényét. Az új autó, mivel nem volt Magyarországon forgalomba helyezve, ezért csak ún. „P”-s rendszámmal ellátva jöhetett ki a szalonból, és azt csak a (...) márkakereskedés dolgozója, vagy egy általuk közreműködői szerződéssel megbízott személy vezethette. V. B. kereskedelmi igazgató T. L.-vel kötötte meg ezt a szerződést, amit egy közüti ellenőrzés során magam is láttam.

08. 25-én reggel hét óra

kaptam időpontot a taxióra beszerelésére, de mivel a (...) autókerekeskedés pénztára nyolc órákor nyitott, ezért 08. 24-én T. L. kérésére átadtam neki az önrészből hiányzó kétszázézer forintot, hogy másnap hajnalban ki tudja hozni az autót. Sajnos a taxiórászerviz, új autó lévén, este hat órára fejezte be a taxióra bekötését. Kétségbeesésemben, a déli órákban visszamentünk a szalonba kérve V. B. segítségét, hogy hívja fel a németországi gyárat a felmerült műszaki probléma megoldására, amit ő meg is tett. Egy szóval sem említette, hogy mi van a kétszázézer önrész befizetésével.

08. 26-án T. L.-nek átadtam a „P”-s rendszámot, hogy vigye vissza a szalonba és elbúcsúztunk egymástól.

005.09.14-én a márkakereskedésben pótolták az elmaradt zöld kártya matricát, egyben egy későbbi időpontra visszarendelték az autót egy garanciális probléma kijavítására. Mindkét alkalommal találkoztam V. B.-vel és S. E.-vel, de egyszer sem jeleztek felém, hogy bármilyen tartozásom volna.

09. 14-én kaptam meg tel-

jes körűen a gépkocsi összes tartozékát és a kölcsönszerződés összes anyagát, amely tartalmazza az önerő rendezését. Az, hogy 08.26. óta a fogalmi engedély szerint én vagyok a tulajdonos, nálam van az autó, teljesen meggyőzött arról, hogy mindenben megfelelt a követelményeknek.

10. 27-én S. E. felhívott, hogy rossz hírt közöl velem, miszerint mikor fizetem be a kétszáz ezer forint hiányzó ön-

részt. Ezt hallva követeltem, hogy V. B. kereskedelmi igazgató hívjon föl, mert több dolgot nem értek. Ő vissza is hívott, és elmondta, hogy az én becsületességemben nem kételkedik, de T. L. több mint két hónapja hitegetti őket, hogy viszi a pénzt, de tovább már nem tudnak várni és én pótoljam a hiányt. Ekkor megkérdeztem, hogy megkapta-e a nyolcvanezer forintot az ügyintézés gyorsításáért, de nemleges vá-

laszt kaptam. T. L.-t azonnal hívtam és egy hetet adtam neki, hogy nekem, vagy a (...) márkakereskedésnek adja át a pénzt. Ő naponta többször hitegetett, különböző helyszínekre rendelt. Hol azt mondta, hogy hoz a (...) autószalontól egy igazolást, ami bizonyítja az ártatlanságát, hol azt, hogy éppen a bankban áll sorban és mindjárt hozza a pénzt, hol azt, hogy két nap múlva kölcsönből szerez kétszáz ezer fo-

rintot, azt odaadja nekem és amikor én bemegyek a (...) márkakereskedésbe a pénzzel, akkor kiderül az ő ártatlansága, és én visszaadom neki a pénzt. A sorozatos hazugságok rádöbbenettek arra, hogy T. L. kétszáznyolcvanezer forinttal nem számolt el.

Budapest, 2005.11.14.
Intézkedésüket köszönve maradok tisztelettel:

M. L. (City 290)
Tel.: 0630-951-7436

REGISZTRÁCIÓS ADÓ

2004. februártól alkalmazzák hazánkban az ún. regisztrációs adót. Ez az adó nem a külföldről behozott autók fogyasztási adóját volt hivatott felváltani, melyet az uniós csatlakozás miatt kellett eltörölni. Persze olyan csoda még nem volt, hogy ebben az országban csak úgy megszűnjön egy sarc, így a kieső összeget a kormány gyorsan átkezesztelte regisztrációs díjra. Aztán, ahogy teltek a hónapok, a díj mértéke szépen, lassan elkezdett emelkedni. Ha áttanulmányozzuk a jövő évre vonatkozó adótörvényeket, azonnal megállapíthatjuk, hogy a regisztrációs adó mértéke jövőre sem csökken. Viszont nő...

A használtautó-kereskedők szerint a regisztrációs adó aránytalanul jobban sújtja a használt autókat, mint az újakat. Egyes esetekben az adó másfél-kétszeresére is növekszik az eddigiekhez képest. Az egy éve még egekbe magasztalt - 2001 óta gyártott - Euro-3-as autók a rendelet szerint már elavultak, „büntető” mértékű adót kell fizetni utánuk!

A környezetvédelmi okokat is felsorolható indoklásban valami azért sántít: ha jóformán ellehetlenítik a két-három, esetleg öt-hat éves használt autók behozatalát, akkor marad a húszéves Lada, meg a Trabant, ami már itt van. Legalábbis annak, aki nem képes új autót vásárolni. Vagy részletre esetleg képes lenne, de nem hajlandó öt-

hat évre eladósodni, betegségtől, balesettől rettegvé, a havi részletek határidejének szorító bilincseiben élni.

A regisztrációs adó mértékét a vonatkozó törvény (2003. évi CX tv.) melléklete állapítja meg. Az ott alkalmazott környezetvédelmi osztályba sorolást - amely egy más rendeletre hivatkozik - leegyszerűsítettük, az inkább ismert euro normákra (Euro2, 3, ill. 4).

Tehát a díjak 2006-tól (forintban):

A regisztrációs adó mértéke csökkenthe-

Benzines cm ³	Dízel cm ³	Euro4	Euro3	Euro2
1100-ig	1300-ig	235.000	350.000	470.000
1101-1400	1301-1500	340.000	510.000	680.000
1401-1600	1501-1700	450.000	680.000	910.000
1601-1800	1701-2000	700.000	1.040.000	1.390.000
1801-2000	2001-2500	960.000	1.440.000	1.920.000
2001-2500	2501-3000	1.380.000	2.070.000	2.760.000
2501-3000	3001-3500	2.100.000	3.150.000	4.200.000
3000 felett	3500 felett	3.020.000	4.540.000	6.050.000
Elektromos és hibrid		190.000		

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingatlan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

- Jövedelem igazolás nélkül!
- Munkáltatói igazolás nélkül!
- Közüzemi számla nélkül!
- Kezes nélkül!
- BAR listásoknak is!

Kedvező kamatozású lakás hitel (vásárlás, építés, felújítás)
Személyautó hitelezése!

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

1149 Budapest, Angol u. 38. III/321
Tel/Fax: 06-1/220-1213
Web: www.bestcredit.hu
E-mail: bestcredit@startadsl.hu

Előfizethető a Taxisok Világa

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

tő a gépkocsi gyártási évének függvényében. A ténylegesen fizetendő összeget egy bonyolult képlet alapján számítják ki, amit itt nem részleteznék. Lényeg, hogy az adó mértékének csökkenése a gépkocsi korától függően 3 és 66 százalék között lehetséges.

A nők hamarabb esnek teherbe, mint gondolkodóba.

* * *

A férfi olyan, mint a hal. Feje is van, de a farka irányítja.

* * *

A szex olyan, mint a hőemberkészítés: előbb meggyúrjuk a golyókat, aztán jöhet a répa...

* * *

Aki a vonat alatt fekszik, annak nem természetes a mosolya.

A hűvösebb napok előtt...

A folyadékok biztonsága

Járművünk téli közlekedésének biztonságát a folyadékok alkalmasságának ellenőrzésével alapozzuk meg. A motor hűtőfolyadéka ugyanis minden vízzel végzett utántöltés alkalmával veszít fagyállóságából. Ezért télelőn a szintellenőrzésen kívül a hűtőfolyadék tényleges fagyállóságát is ellenőriztessük.

Refraktométerrel, a fagyállóság-vizsgálat kevesebb, mint egyperces művelet. Bármelyik jobb töltőállomáson, díjmentesen elvégzik.

Ugyanekkor, ugyanott, az ablakmosó folyadék és az akkumulátor-sav sűrűségének téli alkalmasságát is megvizsgálhatjuk.

Vizsgáltsuk meg a fékfolyadékot is. A glikolbázisú fékfolyadékok ugyanis nedv-

szívó, higroszkopikus anyagok, amelyek a magukba szívják a levegőben lévő nedvességet. Ennek arányában nemcsak a forráspont fölé melegedő fékfolyadék nemcsak gőzbuborék-képződésre (belevégősődésre), hanem befagyásra is hajlamosabbá válik.

A vizsgálat eszköze refraktométer, amely képünkön, látható módon, a tárgylencséjére helyezett folyadékcsepp, fénytani törésmutatójából, határozza meg a vizsgált folyadék fagyűrő képességét.

A vizsgáló töltőállomáson a megfelelő folyadék meg is vásárolható.

A „fagyállóként” forgalmazott tiszta etilén-glikol -52 °C-ig fagyálló. A mi telein- ken ennél kisebb koncentrációban is kellő- képpen fagyűrő. 40% etilén-glikol és 60% víz keverékével, hűtőfolyadékunk -25°C-ig fagyűrő.

A folyadékok között említjük az akkumulátorok elektrolitjának télelőn végzett ellenőrzését is. Különösen akkor, ha az akkumulátor életkora a harmadik év végéhez közelít. Az akkumulátor savsűrűségének, refraktométeres ellenőrzése és terheléspróbája megfelelő támpontot nyújthat az akkumulátor



A havas úton haladás biztonságát a 4 mm-nél nagyobb mintázattmélységű téli gumiabroncsok adják

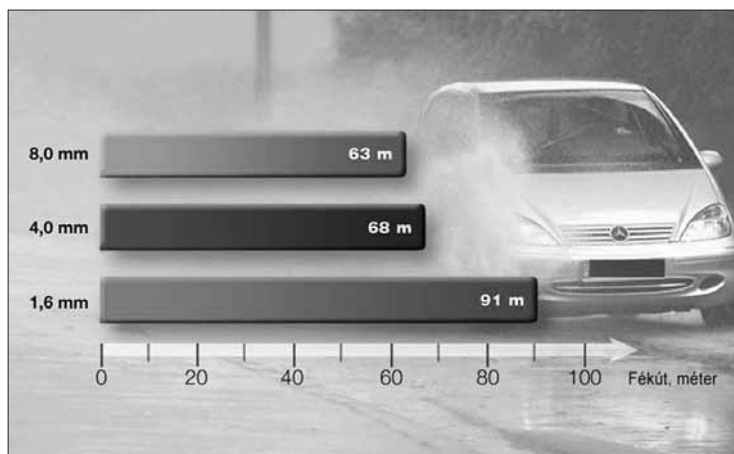
további használatának vagy cseréjének eldöntésére.

A folyadékok biztonsága kapcsán a ke- nőolajok is szót érdemelnek. A 0W-30 és a 0W-40 jelű, szintetikus olajok, helyből hidegtűrők. Amelyik motort gyárilag ilyen olajjal hozták forgalomba, azt a továbbiak- ban is ilyen teljesítményszta-lyú olajokkal üzemeltessük.

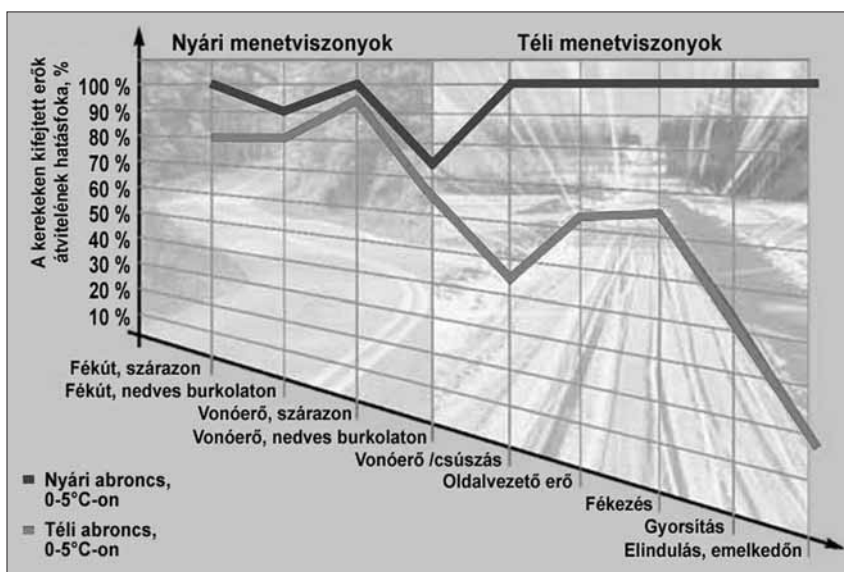
Azokba a motorokba, amelyeken télen válik esedékessé a motorolaj cseréje, a gyárilag ajánlott változatok közül, a 0W után nagyobb számjegyű (hígabb) változatot válasszuk. Ezt fokozottan ajánljuk az öt évesnél idősebb dízelmotorok üzemeltetőinek figyelmébe, akik motorjaiban a télelőn, egyébként is ajánlatos a télállóbb olajfajta használata.

A hazai töltőállomások üzemanyag-va- lasztékának télállósága, mind a benzinek, mind a gázolajok tekintetében megfelel az időszak éghajlati követelményeinek. Ugyanez a velünk szomszédos országok üzemanyagaira is igaz.

Biztonsági tartalék gyanánt, a dízelmo- torú gépkocsikban nem árt egy liter petró- leumot tartani. Arra az esetre, ha várható hideg a -25 °C-ot is meghaladná. Ez kissé partizán módszer ugyan, de mérsékelheti a gázolajban lévő paraffin szűrőeltömítő ha- tását.



A még megengedettnél nagyobb mintázattmélység 25–30%-kal lerövidíti a fékutat



A menetviszonyok télen 35–80%-kal rosszabbak a nyáriaknál



Mély hóban olykor a vontatáson kívül az emberi erőre is szükség lehet a motor beindításához

A gumiabroncsok biztonsága

Azt, hogy 7 °C-nál hűvösebb napokon, rugalmasabb anyagokból készített gumiabroncsok használata biztonságosabb, minden taxis tudja. Azt azonban, hogy a kínált abroncsok kiválasztásakor mit kell elkerülnünk, jóval kevesebben ismerik.

A gumiabroncs gyártási időpontját az ezt elsőként előíró

amerikai közlekedési minisztérium (Department of Transportation), DOT-számjegye jelzi. Ha a DOT-szám háromjegyű, annak utolsó számjegye a gyártási év utolsó számjegyét, első két jegye pedig, a gyártás hónapját adja meg. A 408-as DOT-számú abroncsot például 1998. 40. hetében gyártották. Ilyen gumiabroncsot akkor se vegyünk, ha ingyen kínálják. Az ötévesnél idősebb gumiabroncsok ugyanis nemcsak elöregednek, hanem a rajtuk feltüntetett jellemzőik szavatosságát is elveszítik.

2000. januárja óta a DOT-jel négyjegyű. Ettől kezdve, a gyártási évet az utolsó két, a gyártás hónapját pedig változatlanul a két első számjegy adja meg. A 0101-es DOT-számú abroncs például 2001. első hetében készült.

Az oldalfalon lévő nyíl és a Direction, vagy a Drehrichtung felirat a gumiabroncs kötött forgási irányára és arra utal, hogy az ezzel jelölt termékek csak a megadott

forgási irányban nyújtják szavatolt jellemzőiket.

Az osztrákok a téli gumiabroncsokhoz, a 4 x 4 x 4-es szabályt ajánlják. Azt,

hogymind a 4 kerékre azonos szerkezetű abroncs kerüljön, a profil-mélyiség legalább 4 milliméteres legyen, és a felsze-

roncsokat a nyári használatra megadottnál, 0,2 bar-ral nagyobb légnyomással üzemeltessük.

A kocsiszekrény védelme

Néhány sor a kocsiszekrény téli ápolásáról. Az autót télen is mosni kell. Főképp azért, hogy a síkosságmentesítés okán az útburkolatra szórt, agresszív anyagokat a jármű aljáról eltávolíthassuk. A téli autómosás tipikusan olyan dolog, amelyből a kevesebb – többet ér. Különösen akkor, ha azt száraz, fagymentes időben végzik. A téli hónapokban ezért várjuk ki a fagymentes száraz napot. A mosás előtt az ajtózárak nyílásait ragasszuk le, hogy elkerüljön belecsgő víz befagyását.

Ha választhatunk, a jármű nehezen hozzáférhető alsó részeinek megtisztításához emelően végzett nagynyomású kézi mosást vagy gőzborotválást válasszunk. Természetesen a nagynyomású gépi mosás is jobb annál, mintha a téli sózás nyomaitól, tavasszal kezdenénk megszabadulni.

Mosás után fontos, hogy

sűrített levegővel vagy légszárítóval gyorsan szárítsuk fel a jármű nedves helyeit, és fagymentesítő anyaggal fújjuk be a zárszabaddá tett kulcslyukait.

Ezt követően sokat javíthat a fényezés állagán, a lakkfelületre felvitt konzervatív viaszbevonat és annak gondos polírozása.

Ilyenkor a jármű műanyag burkolati elemeire is jó, ha gondot fordít-



Mély hóban egyedül a hólánc a célbaérés záloga

relt abroncs életkora kevesebb legyen 4 évesnél. Higgyünk a sógoroknak! Megéri.

Mély hóban egyedül a hólánc jelenti a célbaérés zálogát. Ausztriában, Szlovéniában és a skandináv államokban nemcsak a téli gumik, hanem a hóláncok meglétét is ellenőrzik.

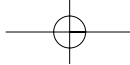
Még egy gondolat a téli abroncsok használatáról.

A hideg levegő sűrűsége közismert módon kisebb a melegeénél. Ezért a 20 °C-os hőmérsékletű garázsból kihozott járművünk abroncsnyomása 2,2-ről máris 1,8-bar-ra csökken, amint a környezet hófokára hűl. Erre is tekintettel, a fűtött garázsban tárolt gépkocsi esetében is fokozott figyeljünk az abroncsnyomás ellenőrzésére és beállítására. Ököszabály: a téli ab-



Az idegen akkuról végzett téli indítás tartozéka a szabványos indítókábel-pár

Folytatás a 43. oldalon



* TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek. *

AET URH-rádió térerőmérővel, papagáj kimenettel 13.000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni lehet:
06/20-237-5376



VW Passat bőr, légszákos sportkor-mány (gyári, eredeti), valamint 1998-tól gyártott VW Passat-ra ötlükü, 112-es

körosztású 4 db OZ könnyűfém kerék eladó! A felnik jók a 2004 májusától gyártott Skoda Octaviákra és az új Seat Toledókra is.

Érdeklődni lehet: 06/30-941-7597
telefonszámon.



Ford Mondeo 1.8 TD Combi taxinak

felszerelve, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847



Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996
telefonszámon.

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Autópályán nincs előírva a kötelező legkisebb sebesség az olyan gépjárművek részére, amelyek egyébként képesek 60 km/h-nál nagyobb tempóban haladni. Ha a közlekedés biztonsága érdekében feltétlen szükséges, akár lépésben is szabad cammogni.

2. Helyes a „C” válasz. Az útkanyarulatot már csökkentett sebességgel kell megközelíteni, és így egyenletes tempóban lehet kanyarodni a kisodródás veszélye nélkül.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége”. Ez a jelzés többek között feloldja a „Megfordulni tilos” jelzőtábla hatályát.

4. Helyes a „B” válasz. Ha az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát a vasúti átjárónál helyezték ki és a megállás helyét útburkolati jel nem jelöli, akkor a taxit a jelzőtábla előtt kell megállítani.

5. Helyes a „C” válasz. Ilyen esetben taxijával nem köteles a kapaszkodósávon haladni, de semmi nem tiltja, hogy azt megtegye.

6. Helyes a „B” válasz. A kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül az útszakaszra behajthat taxijával, sőt akár várakozhat is, de a tiltott időszak kezdetéig az utat el kell hagynia.

7. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Autóbuszszal behajtani tilos”. A személytaxi vezetője figyelmen kívül hagyhatja ezt a jelzést.

8. Helyes a „C” válasz. A feketekávé ugyan átmenetileg éberebbé teszi a fogyasztóját, de az alkohol lebomlását nem gyorsítja meg.

9. Helyes a „C” válasz. A hideg nyarany vagy a friss levegő ugyancsak éberebbé teszi az embert, de a véralkohol koncentrációját nem csökkenti.

10. Helyes a „B” válasz. A bőseges étkezés csökkenti a véralkohol-koncentráció szintjét, de nem rövidíti le a lebontásához szükséges időt, sőt növeli azt.

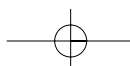
11. Helyes a „B” válasz. A fokozott izzadás, verejtékezés nem csökkenti lényegesen az alkohol emberi szervezetből való kiürítéséhez szükséges időt.

12. Helyes a „B” válasz. Az al-

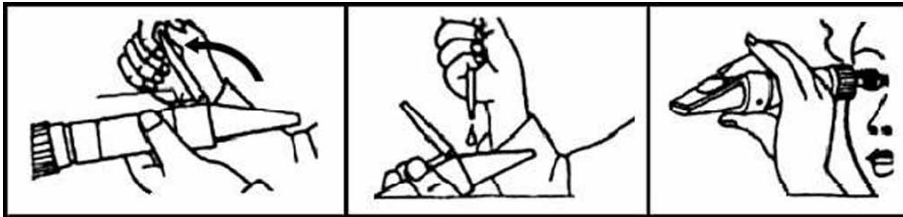
kohol lebomlása után az autóvezetőben már nem mutatható ki annak jelenléte, de másnaposan az idegrendszeri funkciók még nem állnak teljesen helyre. Szédülés, koncentrációs zavarok jelentkezhetnek, és sokkal hosszabb a reakcióidő. Ilyenkor még nem szabad járművet vezetni.

13. Helyes az „A” válasz. Ha valaki ismeri az egyes italok alkoholtartalmát, valamint saját testmagasságát és súlyát, az könnyen kiszámíthatja, hogy mikor ürül ki szervezetéből az alkohol.

14. Helyes az „A” válasz. Az „x” jel a várakozás tilalmát jelzi. Utasfelvétel céljából a gépkocsi megállhat az ilyen útburkolati jellel megjelölt helyen.



Folytatás a 40. oldalról

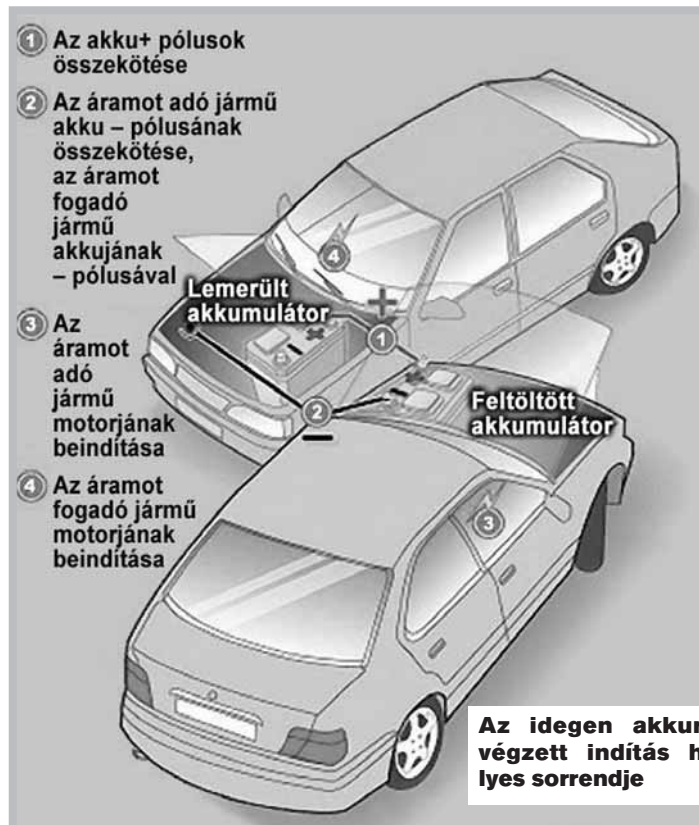


A téli közlekedés biztonságát járművünk folyadékaiknak refraktométerrel végzett alkalmasság-vizsgálatával alapozzuk meg

tunk, és azokat, sűrített levegővel vagy légszárítóval gyorsan felszárítjuk, majd műanyag-konzerváló anyaggal vonjuk be.

A felsoroltakból kitűnik, hogy a téli közlekedés biztonsága a jó felkészüléssel alapozható meg. Az igazán nagy hidegek még ez után jönnek, ezért még mindig nem késő megfelelő felkészüléssel várunk a hideg napokat.

Petrók János



Télen az üzemanyagok is nagyobb figyelmet igényelnek



Télidőben a jó látás és a jó láthatóság is létkérdés lehet

Mutogatás, dudálás, leszorítás és tettlegesség

Agresszió a volán mögött

A hazai közlekedési morál kritikán aluli, amit a szakértők is hajlamosak a társadalomban felgyülemelő feszültséggel magyarázni, csakhogy a túlhajszolt életmódból adódó problémák levezetési helyszínének semmiképpen nem a közlekedést kellene választani.

A KRESZ előírása szerint lakott területen belül dudálni csak vészhelyzet esetén szabad. Ezzel szemben a közlekedők egy része mindenféle vélt vagy valós sérelmének kifejezésére használja a kürtöt, ha indokolt, ha nem. És azonnal meg kell jegyezni, nem ez a legagresszívabb megjelenési forma a közlekedésben. Európában, ezen belül is Közép- és Kelet-Európában az elmúlt évtizedekben alig végeztek olyan hatásvizsgálatot, amely a közlekedésben megnyilvánuló agressziót elemezte volna. Pedig a jelenség ezt indokolta ténnyé. Az e témakörben rendelkezésre álló vizsgálati eredmények mégis elgondolkodtatóak lehetnek térségünkben is.

Melyek is az indulatokat kiváltó okok a közlekedésben? Nos, elsősorban a türelmetlenség. A legkevésbé tolerálja a közlekedők nagy többsége a forgalmi dugót, az araszolást, amikor percekben keresztül egy helyben kénytelen várni és mondjuk lámpaváltásonként egy-két autónyit előbbre jutni. Ilyenkor a feszültség gyűlik, mígnem beindul a menekülési ösztön és ki-ki saját helyismerete, vérmérséklete szerint próbál megoldást keresni. Az ügyeskedők a szabályokat figyelmen kívül hagyva, akár a szembejövő sávban elhaladva előznek, és amikor szükséges, befurakodnak a kocsisorba nem kis erőszakot megjelenítve gépkocsijukkal. Ehhez párosulhat még a hőség, amely a légkondicionálóval rendelkező járművek esetében még elviselhető, de ahol pusztán a forró levegő kavargó a jármű belsejében, ott ez is a feszültséget fokozó tényező.

Ha már elindult a kocsisor, a kereszteződésben bennragadó és ezzel a forgalmat feltartó közlekedők ugyancsak fokozzák az ingerültséget, mint ahogyan ebben a légkörben már a minimális követési távolság be nem tartása is szikra lehet a robbanáshoz. Ha ugyanis megfelelő követési távolságot tart az egyik autós, akkor biztos, hogy lesz valaki, aki szabálytalan módon az oszlopot megelőzve oda befurakszik. Ha pedig nincs meg a kívánt távolság, akkor egyetlen vezető figyelmetlensége, elbambulása következményeként kicsik tucatjai képesek koccanásos balesetet szenvedni.

Nem jobb a helyzet a parkolóhelyek megszerzéséért folytatott harcban sem. Vannak, akik minden körülményt figyelmen kívül hagyva, ahogy érkeznek és egy szabad helyet látnak, arra lecsapnak, nem törődve esetleg a ténnyel, miszerint arra valaki, esetleg kicsit távolabb, percek óta vár, és csak a távozó gépjárművet segítettő nem követte szorosan a parkolót elhagyó járművet. Ilyenkor persze jogos a felháborodása

a szabályszerűen eljáró autósok, míg a parkolót erőszakosan elfoglaló nem igazán foglalkozik társa indulatával.

Mások a hirtelen – és valljuk be – szükségtelen sávváltásaival idéz elő baleseti helyzetet, nagy sebességgel cikázva a sorok között él vissza a közlekedésben szükséges bizalmi elvvel, illetve azzal, hogy akik saját autójukat, testi épségüket jobban féltik, azok bizony ilyen helyzetben inkább engednek, semhogy balesetet szenvedjenek. Sokan ezt kihasználva, mintegy fegyverként használják járműviket, nemegyszer az élet egyéb területein megélt kisebbségi komplexusukat így leplezve, és ebből önigazolást merítve.

A kutatási eredmények egyik meglepő következtetése: a megszokott reakciók egy bizonyos időszak után képesek szokássá válni. Vagyis nem csak az ökölrázás, obszcén megjegyzések és indulatból kitörő vezetési stílus válhat az egyén számára elfogadott normává, hanem az is, ahogy erre a jogkövető közlekedők reagálnak. S amíg visszahúzódó és a konfliktusokat kerülő gépjárművezetőkkel találkozunk az ilyen egyén, addig ebből jelentősebb problémája nem is adódik, ám ha hasonló mentalitású közlekedővel találkozunk a forgalomban, ott megjósolható a baleset.

Ugyancsak figyelemre méltóak a felmerések egyéb megállapításai. Ezek szerint:

- Az agresszív vezetőknek több a balesetük és nagyobb valószínűséggel fogyasztanak alkoholt, valamint hosszabb a reakcióidejük.

- A fiatal férfiak 33 százalékát tanúsít agressziót és tekinti fegyvernek az autót.

- Az idősebb nők 19 százalékának vannak vezetés közben agresszív érzései.

- A férfi gyalogosok több agressziót váltanak ki a gépjárművezetők közül, amikor áthaladnak az úttesten, mint a nők.

- Az agresszió délután nagyobb, mint délelőtt.

- A kereskedelmi és céges járművek vezetői agresszívabb magatartásra hajlamosabbak, mint a magánautók vezetői.

- Az észak-európai vezetők közül a hollandok látszanak a legagresszívabbnak és a dánok a legkevésbé, míg a svédek a kető között helyezhetők el.

Az agressziót és ennek megnyilvánulási formáját vizsgálva megállapították:

- A dudálók nagyobb valószínűséggel agresszívabbak, és erősebben dudálnak a gyorsabban és lassabban haladó járművekre.

- Főként a férfiak türelmetlenek és agresszívok a lassan vezetőikkel szemben, bár a nők jóval dühösebbek a szabálytalankodókra.

- Az autóvezetők nagy valószínűséggel dudálnak többet és agresszívabban magas hőmérséklet és páratartalom esetén.

A tanulmány végén a megoldások között különböző stratégiákat ajánlanak az elemzők. Ezek között elsőként szerepel, hogy az agresszív vezetőnek tudatában kell lennie azzal, hogy az általa megjelenített magatartásforma nem elfogadott. Ha már tudatában van a változtatás szükségességével, akkor lehet rávenni arra, hogy indulatkontroll-tréningben vegyen részt. Ennek részét képezi az agressziót helyettesítő tréning, ahol megtanulja az ingerültséget kiváltó tényezőket előbb felismerni majd később erre megfelelően reagálni. Ezek lehetnek akár ingerültséget csökkentő gyakorlatok, mint a mélylégzés, a visszafelé számolás, a békés helyszín elképzelése. Olyan önmegnyugtató figyelmeztetések ismételtetése, mint a „nyugodj meg!” vagy a „lazíts!”, szintén hatásosak lehetnek.

A szisztematikus komplexusfeloldás eredményeként eljuthat odáig az egykori agresszív vezető, hogy a provokációkra is megfelelően képes reagálni, miközben nem feledkezhet meg az elismerés visszacsatolásáról sem. Amikor egy-egy helyzetet eredményesen old meg, akkor nyugodtan gratulálhat saját magának, és akkor is, amikor sikerül elkerülnie az ingerültséget.

Megfontolandó tanács: problémamegoldásként senki rohanjon ételeket és edességeket vásárolni a feszültség, a stressz levezetésére, mint ahogyan az első lehetséges alkalommal ne gyűjtsen rá és ne cigarettázzon ugyanezen októl vezérelve!

Az embernek felkészültnek kell lennie az agressziót kiváltó situációk kezelésére, amely szerepjátékokkal, megfelelő modellek megfigyelésével is elérhető. Ha erre nincs más mód, akkor felismerve a kiváltó situációkat, azokat el kell kerülni.

k.z.t.

Ide jutottunk?

**MÁRIA & JÓZSEF
HÁZHOZ JÖN!
Rendelje meg a Szent családot Szentestére!**

Családi hangulat teremtése, meghitt, őszinte beszélgetéssel. Halk, karácsonyi zene szól, mely 1000 db-os mp3-ból választható. A vpcSORA elfogyasztása után, Mária lefekszik a karácsonyfa alá és megszüli kis Jézust. József sir.



Extra szolgáltatás:

A Három királyok adják át szeretteinek az ajándékokat, forgatókönyv szerinti időben!

BÚÉK 2006!



Csak szerényen...



Lada apró kavicsfelverődéssel eladó...



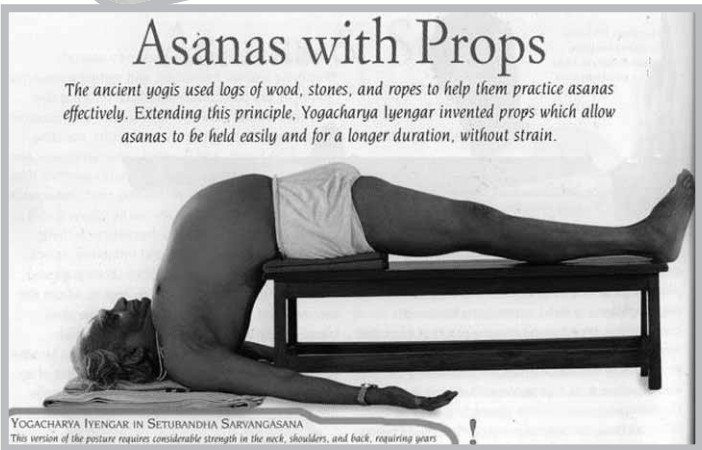
Ha azért vagyunk, hogy segítsünk másokon, akkor minek vannak mások?

Miben hasonlít a gumióvszer és a feleség? Mindkettő több időt tölt a tárcádban, mint a farkadon.

- Hogy hívják azt a nőt, aki nem vette be a tablettát?
- Anyu!

Egy kutya olcsóbb, mint egy feleség. Kevesebbet eszik és már bundája is van.

Milyen a férfiak pénismérete női szemmel?
1 - Kicsi
2 - Közepes
3 - Nagy
4 - Úristen!
5 - Van fehérben is?



Felül a mester, aki az évtizedek alatt begyakorolt technikát bemutatja. Jobbra pedig az őstehetség, mindez gyakorlás nélkül...



Ez egy rádióbeszélgetés, ami galíciaiak és észak-amerikaiak között valóban megtörtént, a 106-os tengerészeti vészívó csatornán rögzítették a galíciai partoknál, Costa de Fisterán 1997.10. hó 16-án.

A beszélgetés valóban megtörtént, és először 2005 márciusában hozta nyilvánosságra a spanyol katonai hivatal. Minden spanyol újság leközlte, és egész Spanyolország halálra röhögte magát.

Galíciaiak: (Zaj a háttérben.)

– Itt az A853 beszél Önökhöz, kérem változtassák meg a pozíciójukat 15 fokkal délre, hogy elkerüljük az ütközést! Önök egyenesen felénk tartanak, a távolság 25 tengeri mérföld.

Amerikaiak: (Zaj a háttérben)

– Azt tanácsoljuk Önöknek, hogy változtassák meg a pozíciójukat 15 fokkal északra, hogy elkerüljük az ütközést!

Galíciaiak:

– Negatív válasz. Megismételjük: változtassák meg a pozíciójukat 15 fokkal délre, hogy elkerüljük az ütközést!

Amerikaiak: (Egy másik hang)

– Itt az Amerikai Egyesült Államok egyik tengeri hajójának kapitánya beszél Önökhöz. Ragaszkodom hozzá, hogy azonnal változtassák meg a pozíciójukat 15 fokkal északra, hogy elkerüljük az ütközést!

Galíciaiak:

– Mi nem látjuk a kérésnek sem megvalósíthatóságát, sem szükségességét, ezért Önöknek javasoljuk a pozíciójuk 15

fokkal délre történő megváltoztatását, hogy elkerüljük az ütközést.

Amerikaiak (nagyon izgatott, parancsoló hang)

– ITT RICHARD JAMES HOWARD KAPITÁNY, AZ AMERIKAI EGYESÜLT ÁLLAMOK USS LINCOLN NEVŰ ANYAHAJÓJÁNAK KAPITÁNYA BESZÉL, AMI A MÁSODIK LEGNAGYOBB HADIHAJÓJA AZ ÉSZAK-AMERIKAI FLOTTÁNAK. KÍSÉR MINKET KÉT PÁNCÉLOS CIRKÁLÓ, HAT ROMBOLÓ, ÖT KERESZTHAJÓ, NÉGY TENGERALATTJÁRÓ ÉS TÖBB HAJÓ, AMELYEK ÁLLANDÓAN TÁMOGATNAK. A PERZSA ÖBÖLBE TARTUNK, HOGY OTT EGY KATONAI MANŐVERT ELŐKÉSZÍTSÜNK ÉS EGY IRAKI OFFENZÍVA ESETÉN VÉGREHAJTSUNK. ÉN NEM AJÁNLOM, ÉN MEGPARANCSOLOM ÖNNEK, HOGY VÁLTOZTASSA POZÍCIÓJÁT 15 FOKKAL ÉSZKRA!!!! AMENNYIBEN NEM HAJTJA VÉGRE, KÉNYTELENEK LESZÜNK A SZÜKSÉGES LÉPÉSEKET MEGTENNI, HOGY BIZTOSÍTSUK AZ ANYAHAJÓ ÉS A HADERŐ BIZTONSÁGÁT!!! ÖNÖK TAGJAI EGY SZÖVETSÉGES ÁLLAMNAK, TAGJAI A NATONAK ÉS ÍGY ENNEK A HADERŐNEK!!! KÉREM AZONNAL ENGEDELMESKEDJENEK ÉS MENJENEK AZ UTUNKBÓL!!!

Galíciaiak:

– Itt Juan Manuel Salas Alcantra beszél. Mi ketten vagyunk. Velünk van a ku-

tyánk, az ételünk, két sör és egy ember a Kanári-szigetéről, aki éppen alszik. A Cadena Dial von la Coruna adó és a 106-os tengeri vészívó csatorna támogat. Sehova nem utazunk, a szárazföldről beszélünk Önökhöz. Az A-853-as számú Finisterrai világítótoronyban vagyunk, a galíciai partoknál. Halvány fíngung sincs, hogy a spanyol világítótoronyok rangsorában hányadikak vagyunk. És megtehetik a lépéseket, amiket szükségesnek tartanak és amelyekre vágnak, hogy a biztonságát a szaros anyahajóknak garantálják, különösen, hogy nemsokára a galíciai partok szikláin szét fog zúzódni, és ezen megfontolásból ki kell tartanunk amellet és szeretnénk Önöknek meg-egyszer a lelkükre kötni, a legjobb, leg-egészségesebb és legokosabb Önöknek és embereiknek, ha pozíciójukat 15 fokkal délre megváltoztatják, hogy az ütközést elkerüljük.

Lehet rád számítani, mint hintaló után a lószarra.

* * *

Légy kedves gyermekeiddel, hiszen ők választják ki neked a szociális otthont.

* * *

A nők annyira vágnak a kedvességre, hogy időnként szexre is hajlandóak érte. A férfiak annyira vágnak a szexre, hogy időnként kedvességre is hajlandóak érte.

* * *

– Hogy hívják a fiúkollégiumot?
– Kantár.

AKKUMULÁTOROK

A legnagyobb választék minden típushoz, minden árszinten

Kényelmes parkolás, ingyenes beszerelés és műszeres ellenőrzés

Speciális taxis akkumulátorok engedményekkel

FOREX

1037 Budapest
Csillaghegyi út 13.
Tel: 388-8822
www.forex.hu



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

SZERVIZANYAG AKCIÓ

(OLAJ IS)

20%

KEDVEZMÉNY!

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

10%

KEDVEZMÉNY!

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**