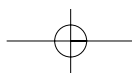




**XV. évf. I. sz.**

**2005.**

**Január**



## TARTALOM

A fix ár megállapításának felelőssége a fővárosé	4.
Kivégeztette a luxusautóért	10.
Fix tarifa – fixa idea II.	11.
Létszámkérdés, droszt, ellenőrzés, fix tarifa	12.
Megihletődtem...	15.
Hajnali rablás	16.
Nehogy ráfázzunk, és áfázzunk!	17.
Az egységes tarifáról	17.
PÁV II.	17.
Szabálysértésből büntetőügy	18.
Csapda a repülőtéren?	21.
Az adatvédelemről – talán utoljára	23.
Ötvenezerért kivégezték	25.
Tudod vagy tippelsz?	26.
Idén folytatódhatnak az ellenőrzések a fővárosban	27.
BTI – Taxicentrum hírek	28.
Drosztdíj-statisztika	28.
Itt a Honda FR-V	33.
Bin Laden Costa Ricában	34.
Teherautó tépte le a taxi aiját	34.
Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg	37.
Morfondáriák	39.
SEAT Toledo: Az új limuzin-konceptió	40.
Rádiófelhívás a jogsírt	43.
A taxiőrkről és a taxisok kiszolgáltatottságáról	44.
A gépkocsik téli üzemeltetése	45.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

ügyvezető igazgató

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

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

## A Levegő Munkacsoport a taxisok érdekében

A Levegő Munkacsoport már számos alkalommal javasolta a Pénzügyminisztériumnak a taxihasznaat adókedvezményben részesítését, mivel környezetvédelmi szempontból jóval előnyösebb, ha az emberek igény esetén taxival utaznak, és nem állandóan a saját autójukkal.

A Levegő Munkacsoport 1988-ban alakult országos környezetvédelmi szövetség. Egyik fő célja a városi közlekedés okozta környezetszennyezés csökkentése, szorgalmazza Budapesten a forgalom csillapítását. Ezt elősegítheti egy olyan parkolási rendszer bevezetése, ahol a nem helyben lakóknak (a taxik kivételével) mindenütt fizetniük kell a parkolásért. Ezáltal kevesebb lesz a forgalmi dugó, és jelentősen megnövekszik az igény a tömegközlekedés és a taxik iránt.

A hatályos jogszabályok értelmében minden adófizető szabadon rendelkezhet befizetett jövedelemadója **1 százalékáról** egy civil kezdeményezés, társadalmi ügy javára. Az összeg az eleve fizetendő adó része, így semmilyen többletköltséget nem ró az adófizetőre.

Az egyéni vállalkozók éves adóbevallásának beadási határideje **február 15.** Amennyiben egyetért a Levegő Munkacsoport céljaival, kérjük, **támogassa az egyesületet adója 1 százalékával.** A rendelkező nyilatkozaton a következőt kell feltüntetni: **Levegő Munkacsoport, adószám: 18226254-2-42**

*Drágák az éjszakai bárók, a kuplerájok, de indul a szociális taxi*

## Hajléktalanokból taxisofőrök

Január 5-e, szerda, este. Jobb híján, leülök a televízió elé, és ahogy elvárható a médiák által kellően elhílyített állampolgártól, divatos és igen szemléletes megfogalmazással élve: nézek ki a fejemből. A 1/2 7-es híradót követően jön a „valóságot” tükröző magazinműsor, mely rejtett kamerával most megmutatja az igazi éjszakát. (Csak önöknek, és csak itt!) A műsorvezető nagyon kedvesen, erőteljesen hangsúlyozva elmondja, hogy a következőkben taxisokról is szó lesz, ám ők csak egy kisebbség, akiket a szakma csak hiénáknak nevez és kiközösít. Tehát a többi taxis ne sértődjön meg, nem róluk lesz szó, szól a bevezető. És jön a rejtett kamerás riport, melyből kiderül, hogy bizonyos éjszakai szórakozóhelyeken nagyon drágán lehet inni, enni, és ...Úgy bizony. A hír szerint becsapják a magyarokat, de még inkább a külföldieket. Pfüj! A műsor arról már nem szól, hogy a „boldog békeidőben”, amikor még a piros lámpák legálisan világítottak bizonyos házak oldalán, nem tiltakoztak a drága kuplerájok ellen a polgárok képviselői. Akinek nem volt erre pénze, otthon maradt, és mindenből a számára is elérhető választotta. Akinek meg futotta, az pezsgőt is rendelt mindenkinek, majd fizetett (mint a katonatiszt). Szerintem az éjszakai mulatozás ára ma sem számít bele a KSH által összeállított „fogyasztói kosárba”. Szabadaras tevékenység, ami a kereslet-kínálat elvén működik. Van olcsóbb variációja is, mely egyik esetben italbolt néven működik, másik variációban az országutak mellé települt ki. Ám erre a pénzkímélőbb megoldásra, ki tudja miért, nem mindenki kíváncsi. Vagyis az éjszakai szórakozóhelyekre piaci igény van. Az pedig, hogy az ilyen helyekre a kuncsafatok taxin mennek, nem túl nagy poén. Leg-

többször az utas kéri a taxis segítségét egy ilyen hely kiválasztásában, mert hogy szeretne egy jó nagyot inni... A taxis pedig segít, mint a nappal az SzTK megtalálásában. Ha pedig ennek a szórakozóhelynek a személyzete örül, az is érthető. Az örömet pedig mindenki másképpen fejezi ki. Ez magánügy. Senkit sem érdekel, hogy például egy-egy jobb rejtett kamerás riportért ki mennyit és kitől kap. Ugye? De, hogy egy „uniós” példát is hozzak: a sör a boltokban Párizsban is olcsóbb, mint például az Eiffel-torony tetején lévő exkluzív étterem-

ecometer®

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

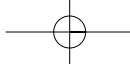
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



ben. Ezért aztán nem is állnak sorban a magyar taxisok, hogy ide bejussanak egy jobb italra... Másnap folytatódott a sorozat. Ezúttal a fejpénzekről esett szó, meg arról, hogy tulajdonképpen a taxisoknak fizetett pénzek miatt csapják be a vendégeket. Nekem meg eszembe jutott az éveken keresztül az üzemanyag árában fizetett útalap, melyből ugye közutakat építenek, a nyugdíj-járulek, melyből öreg koromban majd biztosítják a megélhetésemet, a járulek, melyből az ingyenes gyógyszert, orvosi ellátást kapom, a Postabank, a brókerügy. Úgy érzem, talán joggal, hogy engem és még néhány millió honfitársamat évtizedek óta csúnyán átvernek. Méghozzá alapvető dolgokban. De a bátor, tényfeltáró média csak a taxisra meg az éjszakai bárokra csap le rejtejt kamerákkal. Tényleg ez a legfelháborítóbb?

A néhány perces anyagot végignézttem, majd átkapcsoltam a „királyi” tv-n következő Híradóra. A 1/2 8-asra, főműsoridőben. Ahonnan értesültem, hogy egy vidéki vá-

rosban, a Gemenc Volán székhelyéről ún. „szociális taxik” indulnak majd. A következő képsorok már arról szóltak, hogy a fővárosban is működni kezdenek 30-40 Ft-os(!!!) tarifával, a „szociális taxik”. Mindkét helyen a rászorulóknak segítségére. A nyilatkozó hölgy, aki minderről a nézőknek beszámolt, elmondta még, hogy szeretnék, ha a hajléktalanokat (!) is bevonhatnák ebbe a munkába. Ők vezethetik majd ezeket a „szociális taxikat”. Sőt, lenne mellettük, ha kell, segítségként még egy személy, aki a rászorulóknak segíthet majd a csomagok cipelésében, vagy a hazajutásban. Először azt hittem, rosszul hallottam, de a „kettesen” megismételt Híradóban ugyanezt mondták. Tehát ezek szerint indul egy taxiszigetelés a fővárosban és egy vidéki városban 30-40 Ft-os kilométerdíjjal, melyből még az üzemanyag-költség sem fedezhető. A sofőr lehetőleg egy hajléktalan lesz. Segítőként mellette egy másik hátrányos helyzetű ember foglal majd helyet. Ő, vagy ők segítenek a rászorulóknak. Erkölcsi bizonyítvány, üle-

senként 25 000 Ft. letét, tartozásmentesség, bejelentett telephely, sárga rendszám, megbontásos vizsgálat, PÁV II, droszmatrica, megfelelő autó. A többi taxisnak ezek (és még mennyi minden más) kötelező feltételek. Egy hajléktalannak ha mindez a rendelkezésre áll, akkor nem lakik a híd alatt, vagy már keresik az ápolói...

Itt tartunk! Márpedig a „királyi tv” nem szokott „bulvár-híreket” adni az esti (fő) híradóban. Vagyis, valaki szerette volna, ha ez napvilágra kerül. Talán a 30-40 Ft-os várható viteldíj kommunikálása volt a cél. Ki tudja? Mindenesetre szeretném, ha a hír gazdáit, meg azok az illetékesek, akik ezt szó nélkül hagyták egy ideig a hajléktalanok által nyújtott szolgáltatást vennék igénybe, családjukkal együtt. 30-40 Ft-os kilométerdíjjal. Talán a sofőrökkel közösen háboroghatnának a drága éjszakai szórakozóhelyeken, kaszinókon és a lassan megfizethetetlen kuplerájokon. Én pedig felgereztem kezelőorvosomat, gyógyszerészemet... -k-

## A fix ár megállapításának felelőssége a fővárosé

- Beszélgetés a Magyar Taxis Szövetség elnökével -

**Taxisok Világa tavaly már hírt adott az Ártörvény módosításáról, mely az önkormányzatoknak lehetővé tette a taxiszigetelésben a hatósági fix ár bevezetését. Természetesen először Rusznák Imrét kerestük meg információkért (Taxisok Világa 2004. november, 3. oldal). Majd decemberben Sipeki József és Polinger Sándor fejtette ki elképzeléseit erről a témáról. (Taxisok Világa 2004. december, 4. és 11. old.) Ebben a hónapban dr. Horváth Györgyöt, a Magyar Taxis Szövetség elnökét faggatjuk a várhatóan még az első félévben bevezetésre kerülő budapesti fix tarifáról.**

• **Mi a Magyar Taxis Szövetség véleménye az Ártörvény módosításáról? Mennyire tükrözi ez a változás a szövetség hosszú távú elképzeléseit a taxizással összefüggő problémák rendezésére? Mennyi a valószínűsége egy költségalapú tarifa bevezetésének?**

• Korábban szövetségünk is kezdeményezte, hogy a hatósági maximált ár mellett a minimális tarifát is meg lehessen állapítani, éppen

azért, hogy önköltség alatti személyszállítást ne lehessen végezni. Akkor széles alapokon nyugvó szakmai konszenzus alapján amellet foglaltunk állást, hogy az Ártörvény módosításával tegyék lehetővé egy ún. „centrumár” bevezetését. Javaslatunk szerint az árhatóság által megállapított „centrumártól” felfele és lefele is csak meghatározott százalékkal lehetett volna eltérni, azaz a tarifa alsó határát lefelé, fel-

ső határát felfelé nem lehetett volna átlépni. Így megszűnt volna a taxisokat ma leginkább irritáló „aláígérgetés”, viszont a piaci verseny a kijelölt sávon belül mégis megmaradt volna. Javasatainkat azzal söpörték le, hogy ilyen jogi megoldást, azaz árformát az Ártörvény „nem ismer”. A fix tarifáról is több mint egy évtizedig azt mondták, hogy ez a megoldás is kizárt, mert a törvény szerint csak az ár

maximumát vagy minimumát lehet meghatározni! És a fix ár nem is EU-konform! (?) Érdekes módon azért mégis sikerült néhány esetben a lehetetlen, ha éppen úgy akarták. Hatósági fixálás lett például a cigarettá. Mindegy, hogy hol veszi az ember, a legkisebb szatcsboltban, vagy az osztályon felüli étteremben. Mégiscsak lehetséges volt a rögzített hatósági ár bevezetése, ha azt a politikusok is támogatták! Hosszú idő, és kellő politikai akarat kellett ahhoz, hogy be lehessen vezetni a taxizásban a fix-árat, amivel kapcsolatban a Taxis Szövetség és az én személyes véleményem is mértéktartó volt. A fix-árat hangoztatók érvei mellett mi mindig kimondtuk, hogy „... igen, de...”. Nem utólag akarunk tiltakozni, hanem előre felhívni a vállalkozók és a szabályt alkotók figyelmét a buktatókra. Mindig a helyi adottságokból kell kiindulni. Jelenleg nálunk még nem homogén a taxi gépkocsipark, kis, viszonylag olcsó járművek ugyanúgy rész vesznek a szolgáltatásban, mint a klímás, minden igényt kielégítő luxus gépkocsik, mikrobuszok. Tehát lehet nyugati példákra hivatkozni, nézzük meg, hogy ott milyen viszonylag egységes taxi-parkról van szó. A mai viszonyok között nem tudom, mégis milyen nagyságrendűnek lehet elképzelni a majd kialakítandó fix-árat. Minden szakmabelinek vannak elképzelései, vagyai ennek mértékéről. A taxisoké

### Férfiaknak nagybevásárlás idejére

**Mit csináljunk a bevásárlóközpontban, amíg kedves párunk a bevásárlást végzi?**

- Fogjunk egy doboz kotongumit, és tegyünk egy-egy csomaggal a többi vásárló kosarába, amikor azok nem figyelnek oda

- Állítsuk be a vekkerórát, hogy 10 percenként csörögjenek.

- Rejtőzzünk el a ruhaállványokra akasztott ruhák közé. Ha valaki odaér hozzánk, amikor válogat, kiáltunk rá: „Engem válasszon!!! Kérem, engem válasszon!!!”

- Amikor valamit bemozanak a hangosbeszélőn, vegyünk fel magzat-pózt, és sikítsuk: jaj, NE!! Már megint azok a hangok!!!

- Hagyjunk magunk után nyomot a végéig kiöntött narancsléből.

- Állítsuk át az összes rádiót egy polka-csatornára, kapcsoljuk ki őket, majd mindet állítsuk maximális hangerőre.

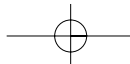
- Hívjuk ki a többi vásárlót párbajra csomagolópapír tekercsekkel.

- Ha valaki megkérdezi, hogy segíthet-e valamilyen, kezdjük el sirni, és kérdezzük meg: „Hát miért nem hagynak maguk békén??”

- Nézzünk bele közvetlenül a biztonsági kamerába, és használjuk tükörnek, miközben az orunkat turkáljuk.

- Cseréljük ki a táblákat a férfi és női vécé ajtaján.

- Menjünk be a próbafülkébe, és teli torokból üvölgözzünk ki: „Hé! Idebent elfogyott a vécépapír!”





nyilván az, hogy az ár minél magasabb legyen. Ok ettől a helyzetük javulását várják. Ugyanakkor egy politikai döntéshozó várhatóan másképpen gondolkodik: láthattuk éveken át, hogy az állami, önkormányzati tulajdonú közlekedési szolgáltatók javaslata, akarata, gazdasági számításai ellenére is a döntéshozók rendre alacsonyabb maximált árakat határoztak meg előbbiek számára. A közlekedési szolgáltatás ára, annak minősége, a lakosság közérzetét, körülményeit befolyásoló, ezáltal nem csak szakmai, hanem politikai kérdés is. A politikások eredményessége a választók szavazatán mérhető, és ez adott esetben fontosabb lehet, mint egy adott tevékenység tarifaigénye. Ki tudja, hogy politikai, vagy gazdasági szempontok kerülnek-e előtérbe a döntés során, ráadásul úgy, hogy ennek gazdasági következményei nem a döntéshozót terhelik. Az EÚ-csatlakozástól már a közlekedési közszolgáltatókat nem lehet veszteséges tevékenységre kötelezni. Na de a taxist nem kötelezik arra, hogy szolgáltasson. Tehát az ő működése lehet veszteséges! Márpedig addig, ameddig nem tudjuk, hogy a döntéshozó akár a gazdasági alapú tarifát milyen járműtípusra, milyen szolgáltatásra, milyen kihasználtságra fogja építeni, a lehetséges következményeket sem lehet prognosztizálni. Ugyanakkor az ár csak egy eleme a piaci működésnek, tehát a kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtésére önmagában nem alkalmas.

• **Az Ártörvény módosítását az Országgyűlés szinte példátlan módon, mindössze két ellenszavazattal, fogadta el. Ebből úgy látszik, hogy a taxisok problémáját – pártállástól függetlenül – szinte az összes képviselő szeretné megoldani.**

• Azt hiszem, abban mindenki egyetért, hogy a taxisok közlekedési körülményei valamilyen szinten rendben vannak. Ezt mutatja a parlamenti szándék, de a törvény elfogadását megelőzően a bizottságokban, illetve az Országgyűlésben elhangzott hozzászólások is. A gond csupán az, hogy politikusaink megint csak egy részkereslet-kínálat egyensúlyát irányítják, de nem sikerült megoldani a problémát. Mire gondolok konkrétan? A létszámkérdésre, azaz a kereslet-kínálat összhangjának megteremtésére. A piaci működés módja az, ami több országban, rendkívül szigorú módon szab-

lyozott és a piaci normákat sértőkkel szemben komoly szankciókat alkalmaznak. Nézzük meg, hogy is van ez Magyarországon. Évekkel ezelőtt Budapesten volt a legtöbb probléma a taxisok területén. A megoldás érdekében a főváros kiharcolta, hogy kerüljön hatósági maximált árak besorolásba a taxisok, illetve legyen joga a taxiállomásokra vonatkozóan rendeletet alkotni. A szabályokat meg is alkotta, óvatosan kerülve benne a létszám korlátozására még csak áttelesen alkalmas passzusokat is. (L. Bécs, ott a taxisnak egy saját tulajdonú garázssal kell rendelkeznie. S mivel ezt nem mindenki tudja megoldani, máris befolyásolják a létszámot! Nem is titkoltan ez a céljuk! A most már EÚ-tag Szlovákiából ezek után hogyan is jutna eszébe egy taxisnak az 50-60 km-re levő Bécsbe kiterjeszteni tevékenységét?) Visszatérve a hazai gyakorlatra, kérem: a hatósági maximált árat túllépőkkel szemben milyen intézkedésekre került sor? Kizártak valakit a taxisok köréből a hatóságok az árdrágításért, vagy sem?

Például a Népliget autóbusszalomások környékéről rendkívül gyakoriak a panaszok. Ezek írói belsőföldről és külföldről, jelentős összegű túlszámlázásokról értesítik a Magyar Taxis Szövetséget, segítségüket kérve. Eddig egyetlen olyan esetről tudok, melynek hatósági vizsgálat lett a vége, történetesen rendőrségi ügyévé vált. A főváros, mely az árhatósági jogkörrel rendelkezik, tudomásom szerint egyetlen esetben sem kezdeményezett szakmai jogszabályok megsértése miatt engedély-visszavonást. Pedig úgy gondolom, és ezt régóta hangoztatom, hogy a kereslet-kínálat egyensúlyát úgy is megteremthetnénk, ha a piaci normákat sértőket kizárnánk erről a területről. Ez a tendencia azonban jelenleg nem látható. Hiába vállalták annak idején a taxisok a kamarai engedélykiadási rendszer többletköltségeit, a megnövekedett ügyintézésrel járó többletköltséget, ez csak átmeneti javulást hozott. Hiába a drosztrendelet,

a drosztmatrica, árszabályozás, még mindig nem történik semmi azokkal szemben, akik törvényeket, normákat sértenek.

• **A hatósági maximált ár túllépése jogi szempontból nem különbözik a fix ártól való eltéréstől, vagyis, akivel szemben eddig sem léptek fel, ez után miért tennek?**

• Ez az igazi kérdés, melyre eddig nem kaptunk választ. Egyébként jogilag csak az a különbség, hogy a fix ár megsértése lefelé is szabályta-

(a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat jegyzője), a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a területi fogyasztóvédelmi felügyelőség, a KKF vagy az illetékes érdekképviseleti szerv megfelelően alátámasztott javaslatot tett, 3 hónaptól 5 évig terjedő időre az engedélyt vissza kell vonni. Érdekes módon nem kezdeményezhetnek ilyet a gazdasági kamarák. Amikor a kamaránál volt ez a jogkör, akkor ott működött etikai bizottság, amelyik lefolytatta a



**Dr. Horváth György: – Az ártörvény szerint a megállapított hatósági árak elégségesnek kell lenni a hatékonyan működő vállalkozás költségeinek és nyereségének biztosítására**

lan. Tehát akkor mi fog változni, ki fog szankcionálni?

• **Egyáltalán kinek és milyen lehetőségei lehetnek arra, hogy adott esetben eljárást indítson túlszámlázás, vagy nem megfelelő állapotú autó esetén?**

• Jelen pillanatban az engedélyek kiadása és visszavonása a területi Közlekedési Felügyeltek feladata. A vonatkozó jogszabály szerint, ha valaki a jogszabályban meghatározott szakmai követelményeket megsértette – így különösen ha a hatósági árat túllépte, az árat nem tüntette fel, a nyugtaadási kötelezettségét megszegte, a viteldíjkészüléket szabálytalanul működtette, illetve az utasokat más módon megkárosította, a taxiállomás használatára vonatkozó szabályokat megszegte, és emiatt a visszavonásra a működési terület szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője

szükséges vizsgálatot, és javaslatot tett a kamarán belül működő közgazdászati szervnek az engedély visszavonására.

• **Történt ilyen?**

• Igen, abban az időszakban jelentős számú engedély-visszavonás történt. Jelen pillanatban az a jogi nonszensz áll fent, hogy a közlekedési felügyeltek jogi eszközrendszer hiányában az adott ügy kivizsgálását nem folytathatják le. Tehát itt szétszakadt a dolog, a felügyeltek ezért nem avatkoznak bele a pi-

**TAXIÓRA SZERVÍZ**  
**NAGYKANIZSÁN**  
 DIGITAXI taxiórák teljes szervizszolgáltatása  
**KEPE KÁROLY**  
 8800 Nagykanizsa Tel.:06-93/319-443  
 Március 15 tér 36. 06-20/48-27-283

ac működésébe. Nem érdekük a piacon működők létszámának csökkentése sem. Sőt, közvetve, vagy közvetlenül inkább a létszám növelésében érdekeltek, hiszen így az igazgatási szolgáltatásokért a taxik által fizetett díjak magasabbak. Helyes lenne, hogy egy felelős gazda kezében legyen a taxiszigorítás szabályozása. Ez lehet éppen a központosítás is, lehet más is, de mindenféleképpen olyan szervezet jöhet szóba, mely a piac működésére hatással van és a piaci zavaroknál vagy a szabályszegőkkel szemben a megfelelő intézkedéseket meg tudja tenni.

**• Röviden térjünk még vissza a túlszámlázáshoz. Tehát, ha adott esetben a Magyar Taxis Szövetséghez érkezik panasz, mi a következő lépés? A Taxis Szövetség ezzel hová szokott fordulni?**

• Ha nem saját tagunkról van szó, akkor sehoval, mert az érdekképviselet – ebben megegyeztünk 1998-ban, amikor ez a szabály életbe lépett – a saját tagjai vonatkozásában jár el. Egyébként egy tagdíjából működő, gyenge anyagi háttérrel rendelkező szervezet nem is vállalhatja fel azt a feladatot, hogy nyomozgasson, adatot kérjen stb. Erre megvannak az adófizetők pénzéből fenntartott jogszabályban feljogosított szervezetek, pl. a Fogyasztóvédelmi Felügyelőségek, vagy a akár a Fővárosi Önkormányzat jegyzője.

**• Akkor hol sikkadnak el a panaszok?**

• Mi megírjuk a panaszosnak a jogait. Sőt, ha olyan mértékű az árdragítás, akkor felhívjuk a figyelmét arra is, hogy rendőrségi feljelentést tehet. Általában az a tapasztalatom, ha szembesül a megkárosított utas, hogy egy levéllel, bejelentéssel nem tudja rendezni az ügyét, jogtalanul elvett pénztet visszahozni, hanem további procedúra vár rá, felháborodik. Lehet, hogy nem folytatja az eljárást, vagy ha folytatja is, arról nekünk már nincs tudomásunk. Sokan kifejezik: ezentúl nem ülnek taxiba. Képzeld el milyen „jót” tesznek nekünk azok a külföldiek akik elmesélik odahaza, hogy Magyarországon nem szabad taxiba ülni! Ezáltal a becsületes taxisok is elveszítik utasaik egy részét! Sarkosan fogalmazok: hiába lesz itt fix tarifa, ha nincs meg hozzá az a fajta mechanizmus, ami a tisztességtelen vállalkozókat erről a piacról kiszorítaná. Önmagában a fix ár nem fogja megoldani a taxisok problémáit, sőt újakat hoz fel színre.

**• A BKIK előzetes egyeztetések folytatása után, szakértői vélemények figyelembevételével, készített egy „Arképzési útmutató taxis vállalkozók részére” című füzetet, amelyben megtalálhatjuk a tarifaszámítás legfontosabb összetevőit. Ebből az is kiderül, nagyon nem mindegy az,**

**hogy milyen értékű az autó, amit taxiként használunk. Minden típusnak más a bekerülési ára, az amortizációja stb. Véleményed szerint át lehet hidalni egy tarifával a ma meglévő nagy különbségeket?**

• Szerintem nem! E kérdésben először igen komoly hatásvizsgálatokat kellene végezni. Természetesen próbáltunk magunk is modellezni, ám kezdeményezésünk túl sok eredménnyel nem járt. De itt egy példa: korábban az egyik tagszervezetünk hozzánk fordult segítségért. Történt ugyanis, hogy az adott városban rendkívül olcsó tarifát vezetett be egy taxis társaság. Válaszul ők is csökkentették az árat. Olyan szintre, hogy gyakorlatilag több utas olcsóbban utazott taxival, mint villamosal, vagy busszal. Taxit telefonon kapni ez alatt az „akció” alatt alig lehetett, olyan nagy volt a kihasználtság. Az utas kiszállt, és máris beszállt a következő. A taxisok, akiknek előtte az volt a bajuk, hogy többnyire csak álltak a drostok, most egész nap gurultak, de a műszak végeztével ezzel az óriási mennyiségű fuvarral ugyanannyi maradt a zsebükből, mint korábban a kevés megtett kilométerrel, csak sokkal magasabbak voltak a költségeik.

**• A taxisok egy része amúgy is hajlamos az önbecsapásra. Műszak végén jó néhányan megszámlálják, mennyi „maradt”, és egyben számukra a keresetet is jelenti. Nem tesznek félre az befizetésekre, az amortizációra, de az új autó is egyre messzebb kerül. Ez „működik” egy darabig, majd szépen lassan elfogy az autó, a lakás, a megtakarítás, és jön a „droidok” sorsa.**

• Ezért mondom, hogy ami az utasnak jó, nem biztos, hogy jó a taxisnak. Ezért kell az optimumra törekedni. Tudomásul kell venni, hogy ennyit hajlandó az utas áldozni erre a szolgáltatásra. Mert ha többre kerül, nem veszi igénybe. És akkor hiába a magas ár. Semmiszer 350 Ft kevesebb, mint egyszer százötven! Ne bagatellizáljuk el a problémát azzal, hogy a fix árak lesznek nyertesek és vesztesek! Ha nem a nyertesek lesznek többen, mégpedig jelentősen többen, akkor nincs a dolognak értelme. Nyertes lehet az utas is, mert jobb minőségű, kiszámíthatóbb szolgáltatást kap. De az is lehet, hogy ami a szolgáltatást igénybevevőnek jó, az nem fizetődik ki a taxisnak. Nézzük meg, mennyire érdekes a helyzet. Azt halljuk, hogy a budapesti közlekedési viteldíjak nem fedezik a ráfor-

dításokat, az utas a költségeknek csak egy részét fizeti, a többit az állam illetve az önkormányzat fedezi. Ha tehát négyen felszállunk a közforgalmú járműre, akkor 160 Ft-os jegyárakkal számolva 640 Ft-ot fizetünk. Az egyszerűség kedvéért tegyük fel, hogy ugyanennyit tesz hozzá a költségvetés utazásunkhoz, tehát 1280 Ft a költség. Ha megnézzük a taxit, és 300 Ft-ot alapidíj mellé 150 Ft-os kilométerdíjat veszünk az átlagos 6 km-es utazási távolságra, akkor a „ketyegőt” is ide számítva ugyanaz a költség jön ki. Azt gondolom, hogy valami nagyon nem stimmel ebben a rendszerben. Ha valós, hogy ennyire olcsón lehet taxizni, akkor lehet, hogy tudatosítani kellene az utasokban, ne várjanak arra a buszra 15–20 percet, amelyek a támogatásokkal együtt számolva ugyanannyiba kerül, mint a bárhol, bármikor igénybe vehető taxi. Eljutási sebesség + kényelem tekintetében magasabb szolgáltatási színvonalal. És ha több utast csábítunk át, máris mentesíthetjük a költségvetést, nem? Azt hiszem, a példa mutatja, mélyebben kellene a tarifákat és a költségeket elemezni. Azt se felejtjük el, hogy az Alkotmánybíróság állást foglalt: a közforgalmú közlekedés része a taxi is. Vannak olyanok, akik koruknál, állapotuknál, betegségükkel fogva nem képesek más közlekedési eszközt igénybe venni, vagy esetleg azok megközelítése okoz számukra gondot. Ők rászorulnak a taxira. Nem beszélve a célszerűségi szempontokról, például a belvárosi parkolásról. Tehát számtalan olyan dolog van, ami miatt a taxisolgáltatásnak közérdekű, közcélú szolgáltatásnak kellene lennie. A városvezetés a jövőben akkor jár el helyesen, ha ezt a szolgáltatást olyan helyzetbe hozza, hogy az ténylegesen be tudjon kapcsolódni a tömegközlekedés rendszerébe.

**• Visszatérve a várható tarifa mértékére, születet-e olyan döntés, mely önköltség alatti fuvarozásra kényszeríti a taxist? Ma már a nagy áruházláncokkal szemben is egyre nagyobb a termelői nyomás, hogy a termelési ár alatti árusítást szüntessék be.**

• Elemezzük ezt a kérdést. Korábban a Versenyhivatal velünk szemben érvként használta, hogy ahány vállalkozó, annyi önköltség: Szerintem nem biztos, hogy 6000 vállalkozó esetén ez ténylegesen is 6000 önköltséget jelent. Ne felejtjük el: az átalányadó, illetve jó néhány egyéb költségelem a vállalkozók önköltségében azonos

## Feliratok autók hátulján

**Mercedes 600 SL hátulján:**  
„Apamé. OSZT???”

**Ősrégi Mercedes hátulján:**  
„Tudom, hogy régi, de ki van fizetve.”

**Trabanton:** „Feel the power (Érezd az erőt)”

„Megyek, nem látod???”  
„Hajts gyorsabban, valaki már vár a vesédre”

„Nem vagyok hülye, nem vettem. Nyertem!”

**Egy tanulóvezető táblával együtt egy Trabant hátulján:**  
„Anyám nem tehet róla.”

**Zaporozsec hátulján:** „Nekem sem tetszik a Te kocsid!”

**Szakadt Lada csomagtartóján:** „Nem bejárt!”

**Egy rally Lada hátulján:** „A Gép hatósugarában tartózkodni tilos!”

**1200-es Lada hátulján:**  
„Powered by CCCP”

**Sportkocsi hátulján:** „Elromlott a dudu, figyeld az öklömet!”

**IFA hátulján:** „Itt a fék a tét...”

„Addig örülj míg nem a fogaid között van ez a matrica!”

**Autómentőn:** „Egyszer mindenki a platon végzi”

**Kispolskin:** „A hiányzó löeröket bátorsággal pótolom!”

**Egy fekete Kispolski hátulján:** „Vigyázat! Ez a maffia gépjárműve!”

**Lassú teherautó hátulján:**  
„Ne kerüdj ki! HARCOLJ!”

**Egy városi busz oldalán:**  
„Ongyilkosságot akar elkövetni? Mi segíthetünk!”

„Kérem, ne kövessen, én is eltévedtem!”

**Szippantós kocsi hátulján:**  
„Ha szarban van, segítünk!”  
„Munkánkkal meg lesz elégedve, de ha mégsem, az elszállított terméket készséggel visszavisszük.”

**Kamionon:** „Fékút vége”  
„Fokozott hatékonyságú veszélyforrás.”

**Dacia hátulján:** „Még mindig jobb, mint gyalog!”



szinten jelenik meg (tagdíjak, matricák, vizsgadíjak, stb.). Kis értékű régi autó=kisebb amortizáció, de magasabb guruló költség. Új, nagy értékű autó esetén pont fordítva. Amikor hatósági ár kerül megállapításra, az Ártörvény szerint ennek a hatósági árnak a hatékonyan működő vállalkozás költségeinek és nyereségének biztosítására elégségesnek kell lenni. Ugyanakkor az, hogy mi számít hatékony működésnek a mi szakmánkban vitás lehet. Gondoljunk bele, hogy annak idején a 70%-os gurulót is emelték a cégek, igaz, a dolgozók ennek nem örültek, de hol van ez a mai kihasználtság. És a 40%-os kihasználtság nem biztos, hogy hatékonyan mondható, még akkor sem, ha éppen ma ez a realitás. A kihasználtsági százalék tehát egy hatékonysági elvárás kifejezése lehet, és ez bizony akár létszám-befolyásoló tényezővé válhat. Az alacsony megváltozott tarifa kettős hatást válthat ki: egyrészt minőségromló tényezővé válhat, mert az extra minőségű autóval rendelkező – ezáltal ténylegesen magasabb önköltséggel dolgozó – kollégák a piacról esetleg kiszorulnak. Másfelől távozhatnak azok is, akik nem képesek ilyen feltételek mellett működni, mert például nagyon kevés fuvarjuk van stb. Viszont ez utóbbi akár szabályozási cél is lehet. Tehát ez egy nagyon-nagyon kényes helyzet, és akkor most az előző kérdésszerűl nem megelégedve, én konzekvensen azon az állásponton vagyok, hogy a fix tarifa nem feltétlenül és szükségszerűen egy tarifát kell, hogy jelentsen. Az eltérő minőségű szolgáltatásoknak eltérő mértékű ára is van. Például a vasúti tarifáknak is van egy meghirdetett, maximált ára. Viszont az Intercity különszolgáltatása ennél mégis többbe kerül. Más ugyanis a szolgáltatási színvonal. Hasonló a helyzet a taxinál is. Egy nagyobb méretű, klimatizált autó más fenntartási, üzemeltetési költséggel bír, tehát az exkluzív tartott szolgáltatást magasabb tarifával kell honorálni. De itt a kényes kérdés, hogy ha két, netán három kocsi kategóriára alakítják majd ki a tarifát, akkor vajon melyiket fogja választani a piac? A magyar vásárlót szerintem jelenleg leginkább egy dolog érdekli, az pedig az ár. A többit csak ezt követően nézi. Könnyen megeshet ezért, hogy a korszerű, jó munkaeszközzel bíró, nagyobb befektetést vállaló taxis vállalkozó marad majd hoppon. A szerződéses fuvaroztatók egy jelentős részét csak az érdekli, hogy a lehető leggyorsabban

és legolcsóbban vigyék el a csomagokat, alkalmazottat, és szinte mindegy, mivel. A biztonság már előforduló pályázati szempont, amit jelen pillanatban megkapnak az A kategóriás autók.

• **A fix tarifa a kifejezetten olcsó autóval dolgozó taxisoknak hozhat extra nyereséget. Kérdés, hogyan reagál majd a piac. Ugyanakkor a taxisokat igen csak irritáló transzfer árakkal kapcsolatban sok kérdés merül fel. Véleményed szerint ezek megmaradhatnak?**

• Az utóbbira a válaszom: szerintem nem, hacsak az önkormányzati rendelet erre nem ad felhatalmazást. Mint szakmai érdekképviselet vezetője azt mondom, hogy azért a helyzet ennek ellenére nem olyan rossz. Ugyanis, a vonatkozó szabályok előírják, hogy a kamarával, szakmai érdekképviselettel az önkormányzatnak egyeztetnie kell. Ha ezt elmulasztja, rendeletalkotása törvénytörés lesz, és a közigazgatási hivatalhoz, illetve az Alkotmánybírósághoz lehet fordulni jogorvoslatért. A számunkra a kérdés inkább az, hogy a Magyar Taxis Szövetség milyen szinten működjön közre a tarifa a kidolgozásában? Én, mint a Taxis Szövetség elnöke, a múlt év végén kezdeményeztem Ruzsáknak úrral egy személyes megbeszélést. Találkozásunkra napokkal azután került sor, hogy a parlament elfogadta az Ártörvény módosítását. Akkor Ruzsáknak úr azt az álláspontot képviselte, hogy a fix ár ügyében megvannak a saját elképzelései. Azt gondolom, ha valaki olyan elszántan képviselte a fix árat, akkor megvannak a konkrét elképzelései is a célokat illetően. Én nem szeretném a Magyar Taxis Szövetséget abba a helyzetbe hozni, hogy később ránk lehessen mutogatni, hogy ezt ti akartátok így. Mi véleményezni fogjuk azt, amit az önkormányzat elkészített, esetleg rámutatunk a gyengéire, de azt a felelősséget, ami – véleményem

szerint a döntéshozót terheli –, nem vállaljuk át.

• **Ez érthető. Ugyanakkor hónapok óta próbáljuk a döntéshozók figyelmét felhívni arra, hogy jelenleg tucatnyi kiskapun keresztül lehet majd kikerülni a fix tarifát. Kinek lenne a feladata a már most jól látható kiskapuk becsukása? Jelenleg úgy látszik, mindenki tologatja ezt a problémát.**

• Én úgy gondolom, hogy a jogalkalmazóktól ez nem helyénvaló. Hiszen ők arra hivatottak, hogy indokolt esetben a hatályos jogszabályok szerinti hatás- és jogkörükben járjanak el. Ha ezt nem teszik, akkor mulasztást követnek el. Ha észlelik, hogy a szabályozás nem felel meg céljának, jelezniük kellene a jogalkotó felé. A felelősség, ha teszük a kiskapuk befalazása, a jogalkotók feladata. Ha ez magasabb szintű jogszabályt igényel, akkor az Országgyűlésé, a rendeleti úton szabályozandó kérdések pedig kormány vagy az önkormányzat hatáskörébe tartoznak. A már törvényileg szabályozott kérdések közül a taxiállomások használatának szabályozása vagy a taxitarifák szabályozása a települési önkormányzat hatáskörébe tartozik.

• **Tele van a város betegszállító tevékenységet végző autóval. Ezek nem mentőautók, hanem a TB-vel kötött egészség alapján, vállalkozók, vállalkozások, melyek díj ellenében viszik-hozzák a rászorulókat. Csak a végén nem az „utas”, hanem a TB fizet. Vagyis közúti közlekedési szolgáltatást végeznek, amit a hatályos jogszabály szerint csak sárga rendszámmal, évenkénti megbontásos vizsgával, megfelelő tanfolyammal lehetne végezni. Rájuk sem figyel senki. Nagyon sok uniós országban ezeket a fuvarokat a taxisok bonyolítják.**

• A kérdés az, hogy ezeket a betegszállító járműveket ki regisztrálja, ki tartja nyilván, ki figyeli azt, hogy történik-e ezzel visszaélés, stb.

Mint ahogy az történt például a mozgáskorlátozottak parkolási engedélyével kapcsolatban. Igen, jól láthatóan itt is van egy kiskapu, amivel vissza lehet élni. Ez is egy teljesen jogosan felvethető kérdés. A Magyar Köztársaságban minden személy egyenlő, ha a taxinak évente azért kell vizsgára menni, hogy biztonságos legyen, azért kell a sárga rendszám, hogy mindenki számára nyilvánvaló legyen, hogy ő díj ellenében végezhet személyszállítást, akkor vajon a betegszállító járműnél nem kellene-e ugyanezeket az előírásokat betartatni? Kiterjesztve és egységesen kellene ezt a szabályt érvényesíteni.

• **A bérautó sofőrrel szolgáltatás hasonlóan fából vaskarika, ráadásul a bérautókra még mindig kötelező lenne az X-es rendszám, de már eszébe sem jut senkinek...**

• Szintén érdekes kérdés. Az SZJ besorolás szerint a bérautó sofőrrel szolgáltatás taxis szolgáltatás. Erre mondom azt, hogy teljes zűrzavart látok a rendszerben. Hiszen adóügyi szempontokból ezt egy kalap alá hozza a vonatkozó jogszabály, az áfa-törvény, vagy a besorolási rendszer a taxis szolgáltatással, de mégsem ugyanarról van szó. Ez mutatja, hogy az egyes szabályok között mennyire nincs koherencia. El kellene érni, hogy a magyar nyelven írott hazai jogszabályaink az adott fogalmon ugyanazt értsék. A taxi ugyan bérautó, de olyan bérautó, amely díjlező készülékkel van felszerelve és személyszállításra alkalmas. Mi akadály lenne, hogy a személygépkocsi-kölcsönzés vezetővel szolgáltatásnak más SZJ besorolása legyen? Igaz, jó kérdés, hogy az autóbérlés 25%-os áfát tartalmaz, sofőrrel ez csak 15%. Viszont az előző esetben visszaigényelhető az áfa, az utóbbiban nem.

• **Megint elkalandoztunk a tarifától. Ha nem olyan tarifát állapít meg a Fővárosi Közgyűlés, ami a taxisok többsége számára elfogadható, létezik olyan jogi fórum, ahol panaszt lehet tenni?**

## Trükkös öreglány

Egy egyetemista srác meghívja ebédre az anyját az alberletbe, ahol lakik. Az ebédnél ott van a fiú lakótársa is, egy gyönyörű lány. Az anya folyton ezt a lányt figyeli, és gyanítja, hogy valami viszonyuk is lehet. Amikor vége az ebédnek már egész biztos benne, hogy több van közöttük, mint egyszerű szobatársi kapcsolat. A srác szinte olvas anyja gondolataiban:

- Hidd el, anya, tudom mire

gondolsz, de nincs közöttünk a világon semmi, mi csak lakótársak vagyunk! Kb. egy hétre rá a lány gyanakvóan megy a sráchoz:

- Egy hete, mióta az anyád itt járt, nem találok a szép ezüst merőkanalat...

- Nem tudom elhinni, hogy ő lett volna, de azért most írok neki egy levelet, csak hogy biztos legyen benne.

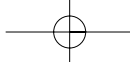
Igy a fiú leül az asztalhoz és írja a levelet:

„Kedves Anya! Nem mondom,

hogy te vitted volna el az ezüst merőkanalat a lakásunkból, és azt sem mondom hogy nem te voltál. De tény, hogy hiányzik azóta, hogy te itt jártál ebédelni.”

Néhány napra rá megérkezik az anyja válasza:

„Kedves Fiam! Nem mondom, hogy te lefeküdnél azzal a lánnyal, de azt sem mondom hogy nem. De tény, hogy ha ő a saját ágyában aludna, akkor mostanra már régen megtalálta volna azt a merőkanalat. Anyád”



• Ez alkotmányos joga minden állampolgárnak, csak az eredménye lehet kétséges. Aki ma nem tagja semmilyen érdekképviseletnek, szakmai szervezetnek, annak a véleménye – finoman kifejezve – el fog veszni. Ezért fontos, hogy a vállalkozókkal együttműködő taxis szakmai szervezetek, taxis társaságok felmérjék, hogy a náluk dolgozó vállalkozóknál mi az igény, mi a realitás. Én óvakodom attól, hogy most itt másokhoz csatlakozva nagy várakozásokkal tekintsek a fix tarifára vonatkozó szabályozás elé. Mert bele kell élni magamat a másik oldal, a döntéshozó helyzetébe is. Mond-

juk, legyen az általunk követelt hatósági ár 220,- Ft/km, akkor jogosan tehetik fel a kérdést: eddig a 150-ből hogyan sikerült kijönni? Ráadásul vannak szállodai, repülőtéri taxisok, akik magasabb tarifával dolgoztak eddig is. Velük mi lesz? Gyakorlatilag ellehetetlenül a szolgáltatásuk. Még egyszer mondom: a tarifaszabályozás felelőssége a fővárosé! Ők döntenek el, hogy egy középkelet-európai taxiszolgáltatásra kíváncsiak a jövőben, és ezért egy ilyen tarifát határoznak meg. Vagy emellett egy exkluzívabb kategóriájúra is, komolyabb minőségi követelményeket támasztva, egy-

ben választási lehetőséget biztosítva az utazóközönségnek. Ez a jövő zenéje, erről nem tudunk jelenleg érdemben nyilatkozni. Mindenesetre a Magyar Taxis Szövetség, felismerve ezt a helyzetet kezdeményezi a fogyasztóvédelmi civil szervezetekkel a párbeszédet. Szeretnénk megismerni a fogyasztók véleményét, hogy nekik mi az igényük? Ehhez képest fogjuk mi is kialakítani álláspontunkat. Hiszen önmagában a szakmai álláspont az egy dolog, de ha nem lesz kinek eladni a szolgáltatást, akkor azt gondolom, ez a visszajára fordulhat. Nem képzelhetjük azt, hogy a vég-

telenségig fel tudjuk vinni a tarifát. Már évek óta nem változott a hatósági maximált ár. Volt erre igény, de a taxitársaságok nagy része jelenleg is ez alatt működik. Tehát minden lehetőséget meg kell ragadni helyzetünk javítására, érdekeink hatékony képviseletére. Ehhez pedig a Magyar Taxis Szövetségnek is aktív népes tagságra van szüksége. Célszerű, ha a különböző vélemények itt és most ütköznek és harmonizálódnak, nem pedig a döntés után kell új szervezetekben megtámadni a szabályozást!

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

## Szerelem, bérgyilkosság, leánykérés Kivégeztette a luxusautóért

**Utolsó hónapjaiban már havi félmillió dollárt költött kedvesére az az orosz üzletember, aki barátjánál végül összevesszett és visszakövetelte minden általa adott ajándékát. A lány a BMW X5-öt nem adta, inkább bérgyilkost keresett és „eltette láb alól” egykori kedvesét.**

A negyven év körüli Igor igazgatóként dolgozott az orosz üzleti világban. Kedvese, Natasa jó pár évvel fiatalabb volt, de ez kapcsolatokra nem vetett árnyat. A lány havi 3000 dollár költőpénz mellett minden hónapban ékszereket kapott, sőt, nem is olyan régen egy BMW X5-össel lepte meg kedvesét az igazgató. Környezetükben megforduló barátaiak mégsem találták felhőtlennek kapcsolatukat. Egyre többet veszekedtek, és Igor is panaszkodott Natasára, miszerint ennyi pénz mellett arra sem volt képes az ara, hogy beágyazzon. A vita oly mértékben eldurvult, hogy a férfi egyik reggel közölte barátjánál: szedje a sátorfáját, pakoljon össze és hagyja el közös otthonukat. Amí ajándékot ez idáig kapott, azt pedig adja vissza.

Natasának sem kellett több, összecsomagolt és a BMW-vel tá-

vozott. Az autót nem volt hajlandó visszaadni, mi több, felhívott egy taxisofort – aki korábban bérgyilkosság gyanúja miatt ült előzetes letartóztatásban – és megbízta Igor kivégzésével. A taxis minden beszélgetést, így a megbízást is felvette magnóra, átvette az igazgató fotóját, valamint az előleget a munkáért, majd felkereste Igot és beszámolt neki ex-kedves tervéről.

A férfi előbb szinte lebénult a hallottaktól, majd azt gondolta, törbe csolja a lányt. Úgy rendezték, mintha a megbízást a taxis teljesítette volna. Igot „szétlőtt fejfel”, holtan a földön fekvő lefényképezték majd a taxis ment is munkaadójához a bizonyítékkal. Annak rendje-módja szerint át is vette a munkáért kialakított díját, ám ekkor a nyomozók tetten érték a lányt, akit nyereségvágyból elkövetett emberölésre történő felbujtás miatt őrizetbe vettek. A nem mindennapi történet itt véget is érhetne, csakhogy a szerelme nagy úr, és ezt Igor kihagyta a számításból. A bebörtönzött lány ugyanis a beszélőkön elkápráztatta ex-kedvesét, aki előbb visszavonta feljelentését, majd a legjobb ügyvédek fogadta fel Natasa védelmére. Végül, mint a mesében, minden jóra fordult, és a kiszabaduló lány a kezét megkérő férfiúnak ígént mondott. A Pravda tudósítása arról nem számolt be, hogy az esküvő megtörtént-e, mint ahogyan arról sem szólnak a híradások: Igor módosította-e életbiztosítását azzal a kitéttel, amennyiben erőszakos halállal múlna ki, Natasa ne örökölhessené javait.

Cash

**Feladó: Vezérigazgató**  
**Címzett: Területi Igazgatók**  
**Kedves Kollégák!**

Pénteken 17 órakor a Haley-üstökös olyan közel halad el a Földtől, hogy szabad szemmel is láthatóvá válik. Ez a rendkívüli látványosság csak 76 évente fordul elő, ezért kérem az Igazgatókat, az alkalmazottakat vezényeljék ki a parkba, ahol én egy kis előadást tartok a jelenséggel kapcsolatban.

Esős időben a jelenség nem látható, ekkor az alkalmazottak a vállalati büfében gyülekezzenek, ahol egy kis filmet vetítünk nekik az üstökösről.

\* \* \*

**Feladó: Területi Igazgató**  
**Címzett: Főosztályvezetők**  
**Kedves Kollégák!**

A Vezérigazgató utasítására pénteken 17 órakor a Haley-üstökös fog a park felett feltűnni az égen. Ha esne az eső, gyűjtsék össze a dolgozókat a büfében, ahol lefilmezik ezt a csodálatos

jelenséget, amely csak 76 évente fordul elő.

\* \* \*

**Feladó: Főosztályvezető**  
**Címzett: Osztályvezetők**

A Vezérigazgató utasítására pénteken 17 órakor a csodálatos Haley-üstökös megjelenik a büfében. Ha a parkban esne az eső, a Vezérigazgató új utasítást ad, ami csak 76 évente fordul elő.

\* \* \*

**Feladó: Osztályvezető**  
**Címzett: Csoportvezetők**

Pénteken 17 órakor a Vezérigazgató fog feltűnni a büfében a Haley-üstökössel, ami csak 76 évente fordul elő. Ha esne az eső, a Vezérigazgató a parkba rendeli az üstökösöt.

\* \* \*

**Feladó: Csoportvezető**  
**Címzett: Dolgozók**

Ha pénteken 17 órakor esne az eső, a csodálatos 76 éves Bill Halley és „Az üstökösök” végigfuvarozzák a Vezérigazgatót a parkon át a büfébe.

**A polgármester összefut a falu egyik lakójával:**

- Kanalas, hát maga miért nem megy ki a gátra segíteni a többieknek? Hamarosan elönt mindnyájunkat a Tisza!

- Drága naccságos pógármester úr, mongya má meg nekem, hogy ez közügy-e vagy magányügy?

- Ez bizony közügy!

- Na lássa, pógármester úr, ettől vagyok én eltítva 5 évre!

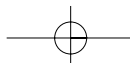
Rendelés: 06-30-201-56-76



STOPPERES CÍMRÖGZÍTŐ



GPS NAVIGÁCIÓ





## Továbbra is várjuk véleményeket a fix tarifa ügyében

Decemberi számunkban felhívással fordultunk Olvasóinkhoz. Ebben kértük, hogy még a fix tarifával kapcsolatos döntés előtt írják meg véleményüket, elképzeléseiket e fontos kérdésről. Vállaltuk, hogy akár kézzel írott véleményeket is elfogadunk. Úgy gondoltuk, hogy a felhívás „tömegeket” mozgat majd meg, hiszen a drosztokon, a központokban a kedvenc kávézóknál erről mindenkinek markáns véleménye van. Most úgy tűnik, hogy az illetékesek ezek jelentős részét soha nem ismerik meg, mert bizony a kollégák véleménye nem jutott el a szerkesztőségbe. Tisztelet és köszönet a néhány kivételnek, kiknek hosszabb-rövidebb munkáját ezúton is megköszönjük. Amennyiben a jelenleg még passzív többségből a következő hetekben bárki is meggondolná magát, úgy várjuk leírt véleményét a szerkesztőség címén, vagy akár e-mailben is. Most pedig következzenek a hozzánk eljuttatott anyagok:

### Fix tarifa – fixa idea II.

**Polgárok, elvtársak, kollégák,  
barátaim, ellenségeim!  
(Kinek mi szimpatikus,  
hogy ne legyen megosztó!)**

Közeledik a Kánaán és a fix tarifa bevezetésének időpontja! Itt az ideje örvendeznünk és hálát adnunk azoknak, akiknek a szakma évtizedes hiabavaló küzdelme és számtalan eredménytelen Horváth Pali-levél után, sikerült a színpalak mögött elérni, hogy három tiszteletre méltó politikus felvállalja és a parlament elé vigye ügyünket törvénymódosítást kezdeményezve, elfogadtassa a fix tarifa bevezetésének lehetőségét ott, ahol erre a kellően elszánt önkormányzatok vállalkoznak.

Igazán sajnálatos, hogy az igazi hősei ennek a csatának nem váltak érdemeikhez méltón ismertté. Bár az egyik bulvárnap egyik félreérthető mondatom kapcsán engem is közéjük emelt, az én érdemem jóval szerényebb az öveknél. Mindössze egy szakmai anyagot készítettem két érdekképviselővel és a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának jóváhagyásával, melyet vita során a Parlament Gazdasági Bizottsága elé terjesztettek. (Az anyag Taxisok Világa 2004. júniusi számának 9. oldalán olvasható.)

Éz tartalmazza azt a néhány fixa ideát (LÉTSZÁM-TARIFA-DROSZT-ELLENŐRZÉS), amelyeknek összefüggéseit ha figyelmen kívül hagyják a majdani rendelet alkotói, ugyanannyira fogunk örülni a fix tarifának, mint a droszt-rendeletnek örültünk, és nagyjából annyi hasznát is fogjuk látni!

Ez csak egy módon kerülhető el, ha és amennyiben képesek vagyunk építő javaslatokat tenni a rendelet alkotóinak az előkészítés időszakában, a saját érdekeink szem előtt tartásával.

De vajon mik az érdekeink, érdekeitek? Ki tudja és ki az, aki képviselheti is azokat? Van-e, lesz-e információ arról, hogy ti az utcán mit gondoltok és mit akartok?

Ha ti nem mondjátok el vagy nem írtátok le, ugyanabba a hibába estek, mint azok az érdekképviselők, szakmai vezetők, akik azt mondják, csinálja csak meg az önkormányzat a rendeletet majd jól megkritizáljuk és persze tiltakozunk elene, ha nem tetszik! Ebben az esetben mennyi az esélye annak, hogy olyan rendelet szülessen, ami (legalább) a többségnek jó? Szerintem nulla. A tiltakozás és kritizálás is nagyjából ezzel az eredménnyel fog járni, lásd drosztrendelet.

Az okos más káran tanul, a buta a magáén. Nem minősítem magunkat, de legalább a saját kárunkon tanuljunk, a drosztrendelet megalkotásából nem vettük ki a részünket, viszont utó-

lag jó nagyot tiltakoztunk. Az eredmény ismert: 17.500+ÁFA! Igaz, évekig abban a hitben ringatuk magunkat, hogy úgysem vezetik be.

A fix tarifát viszont alig várjuk!

Nosza, akkor mondjuk meg, hogyan képzeljük, íme néhány kérdés gondolatébresztőnek:

– Hány fix tarifa legyen? Egy, kettő, öt, tíz vagy még több?

– Hogyan kezeljük a közigazgatási határon kívülre irányuló, vagy onnan bejövő fuvarokat? (Figyelembe véve, hogy nincs duplázó és korrekciós tarifa, viszont van ÁFA-törvény, ami a nyugta adást szabályozza!)

– Az agglomerációból bejáróknak lehet-e más tarifa is az órájukban, mint a Főváros által meghatározott fix tarifa (tarifák)?

– A fix tarifa bevezetésével egy időben feltétlenül szükségesnek tartjuk-e legalább a létszám jelenlegi szinten történő befagyasztását?

– Amennyiben a jelenlegi létszámot is magasnak tartjuk, milyen módon lenne elképzelhető a létszám ideális szintre történő csökkentése? (Figyelemmel a drosztférőhelyek számára, ez jelenleg 1404 db.)

– Amennyiben nem lehetséges a létszám közvetlen korlátozása, milyen közvetett módszer lenne célszerű a szabályozásra (pl: a pályára kerülés személyi, anyagi, tárgyi feltételeinek szigorítása, a vállalkozó kedvű jelentkezők Lipótmezőre történő beutalása alapos kivizsgálásra stb).

– A fix tarifa bevezetésekor szabályozásra kerüljön-e az utólagos fizetés esetén adható kedvezmény, vagy sem? (Vigyázat, csapda kérdés, nem csak a fuvarszervező irodáknál lehet utólag átutalással rendezni a havi fuvardíjat, hanem jó néhány egyéni vállalkozónál is!)

– Szükségesnek tartanánk-e egy (társaság) független ellenőr csapat felállítását, amely 365 napon át 24 órában végeznék munkáját?

– Elfogadhatónak tartanánk-e, hogy valamennyi a taxizással kapcsolatos hatáskör és feladat egy kézbe összpontosuljon?

– Lehet-e ez a szervezet a Fővárosi Önkormányzat, vagy a kamara vagy valami más szervezet?

– Támogatnánk-e egy független Taxis Kamara létrehozását, melyben kötelező a tagság, és amely szervezet felügyeli a területén működő taxis vállalkozók tevékenységét, képviseli az érdekeiket, kidolgozza és felügyeli az új vállalkozások pályára kerülésének feltételeit?

– A taxis szakma átfogó szabályozásával egy időben szükségesnek tartjuk-e a párhuzamos vállalkozások működési feltételeinek szabályozását, bizonyos területeken szigorítását? (Személygépkocsis személyszállítás, kisbuszos személyszállítás stb.)

.....és további kérdések, szempontok...

Az idő sürget, a Főváros tavaszra szeretné tető alá hozni a fix tarifa rendeletet! A témához való aktivitásotokat talán fokozhatja az a tudat, hogy a szakma rossz híre és helyzete, a jegyzőkönyvek tanulsága szerint, szinte példátlan módon egy-ségbe kovácsolta a parlamenti pártokat a törvényjavaslat vitája során, és valamennyi hozzá-szóló kihangsúlyozta az átfogó szabályozás szükségességét.

Használjuk ki a POLITIKAI AKARATOT, rendezzük végre a szakma helyzetét, úgy, hogy ragaszkodunk saját elképzeléseink megvalósításához, és kivételesen nem hagyjuk megosztani magunkat, nem kérdőjelezzük meg azoknak az embereknek a kompetenciáját akik legalább veszik a fáradságot és próbálnak tenni valamit a rendezés és a rend érdekében!

A fent leírtakhoz kapcsolódó ötleteiteket, javaslataitokat várva, üdvözlettel;

**Dudás Zoltán**

Elérhetőségek; tel: 555-5565, e-mail: dudasz.zoltan@axelero.hu, vagy a Taxisok Világa szerkesztősége.

u.i: Nem a „Tulipánban” (kedvenc presszó tet-szész szerint behelyettesíthető!) és a II-es csatornán kód nélkül, ha nem vagyok ott! Persze ha meghívtok, szívesen elmegyek bárhová.

Természetesen a fenti kérdésekre a saját vála-szaim megvannak, de az csupán egy az 5600-ból, ráadásul többek szerint már nem is igazi „taxis” vélemény. Viszont szívesen megosztom bárkivel!

Egy étteremben az egyik vendég eldurantja magát. Hogy leplezze, elkezd tologatni a székét. Erre az egyik szomszédja megjegyzi:

– Ugye milyen más hangja van?

\*\*\*

Mit mond Kőműves Kelemen a vacsoránál a fiának?

– Egyél fiam, anyád már fal.

#### Könyvelés, adótanácsadás

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

**Novotax Kft.**

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



**Tisztelt Kollégák!**

## Létszámkérdés, droszt, ellenőrzés, fix tarifa

Ki ne ismerné ma már ezt a szállóigévé vált 4 pontot, melyeket szakmánk – és ezen keresztül megélhetésünk – rendezésének fontos kritériumaként fogalmaztunk meg. Úgy gondolom, a kivitelezés tekintetében történtek nem elképzeléseinknek megfelelően alakultak, bár vannak, akik ennek ellenkezőjét állítják. Most azonban nem a bevezetett drosztrendelet, illetve a hozzá csatolt ellenőrzés kérdéskörével kapcsolatban szeretnék néhány gondolatot közzé tenni – annak ellenére, hogy e két témát közel sem tekintem lezártnak –, hanem a rögzített hatósági ár bevezetését tekinteni most írásom tárgyának.

A fix tarifa bevezetése – a drosztrendelethez hasonlóan – szükséges eleme helyzetünk teljes körű rendezésének. Ezért annak alkalmazása mindenképpen fontos, de nem a jelenlegi helyzetben. Elsősorban a létszámkérdésben kellene előrelépni, mivel az előrevetített emelés okán várható fuvarszámcsökkenés a mostani viszonyok között további feszültségeket generálhat. Nem értünk egyet avval a felvetéssel, hogy ez csak „néhány napig” lesz érzékelhető, minden fuvarszervező érzékeli fizetőképes megrendelőink egyre nagyobb és nagyobb költségcsökkentésre irányuló erőfeszítéseit. A jelenlegi gazdasági helyzet ingatag lábakon áll, az emberek elszegényedése érzékelhető, nap mint nap olvashatunk csódbé ment vállalkozásokról. Ezért egy nem kellően átgondolt továbbítási-díj emelés megváltoztathatja a fuvarozási szokásokat, esetleg más „megoldás” keresésére ösztönözheti a még talpon maradt cégeket. Szóba jöhet „autóberlés gépkocsivezetővel”, vagy „személyszállítás személygépkocsival”, vagy akár a környező településeken dolgozó, a fix tarifa hatályán kívül eső vállalkozók megbízásai is. Ezen vállalkozások pi-

acnyerése feltevése, de reális veszélynek ítéljük. Más problémát feszeget a kedvezmények megadásának kérdése. Ehhez a taxitársaságok – üzleti érdekeiket figyelembe véve – asszisztálnak, így ha a fix tarifa kérdése nem ad megfelelő garanciát a szerződésekben megfogalmazott kedvezmények megszüntetésére vonatkozóan, az ádáz küzdelem a megrendelőkért fokozódni fog. És nagyon sokba fog kerülni, melynek teherviselői a taxisok lesznek. Hiú ábránd arra gondolni a fix tarifát sürgető emberek részéről, hogy annak bevezetése után az utasokat vissza lehet „terelni” a drosztokra, mert akkor azt is feltételeznünk kell, hogy lemondanak majd például az átutalással teljesíthető fuvardíj-kiegyenlítésről is. Ennek igénye pedig ma már alaphelyzet. Persze ezzel a céges megrendelőkre célok, mivel a magánmegrendelői kör véleményünk szerint nem számottevő, annyira semmiképpen sem, hogy 6500 főt eltartson.

Amennyiben a vállalkozók ellehetetlenítése a cél, úgy a fix tarifa alkalmazásának nem kellően átgondolt bevezetése jó eszköznek tűnik. Lenne persze fájdalommentesebb módszer a létszámcsökkentésre vonatkozóan, az ellenőrzés s a következetes szankcionálás. Azon „vállalkozók” kiszűrése, akik semmilyen engedéllyel sem rendelkeznek, akik már többszörösen eljátszották a TB és egyéb, vállalkozásukkal kapcsolatos adósságaik részletekben történő visszafizetését, vagy akik bizonyítottan túlszámlázást követtek el. S ha ezen keresztül el lehet érni a létszámcsökkentést, a megmaradt fuvarokból származó bevételek megfelelő létbiztonságot nyújthatnának a piac megmaradt szereplőinek. Azoknak, akik ilyen – költségeikhez képest – elismerten nyomott áron is korrekt, tisztességes szolgáltatást képesek

nyújtani, megfelelő felkészültséggel, autóval rendelkeznek!

Ehhez persze az is kell, hogy a Főváros felvállalja a munkanélküliek számának emelkedését.

A fent leírt néhány gondolat mindenki előtt ismert, bár azok megítélése különböző lehet. Azért kívántam néhány alapgondolatot összefoglalni, nehogy elvtelen ellenkezésnek tűnjék magatartásunk a fix tarifával kapcsolatban. Mi is szeretnénk, ha munkatársaink megfelelő, a szakma számára elfogadható, törvényileg is szabályozott és védett környezetben végezhetnék tevékenységüket. De e cél eléréséhez sokkal mélyebb és átfogóbb rendezés szükséges a rögzített hatósági ár megállapításának feladatán kívül.

Javaslatunk:

1. A kamarán keresztül tegyünk javaslatot a szükséges létszám megállapításához, dolgozzuk ki a licenc megszerzésének-továbbadásának (értékesítésének) feltételrendszerét. Érzjük el, hogy szakmánk valóban szakma legyen, illetve leendő taxis vállalkozók csak akkor juthassanak licenchez, ha hozzáértésükről, városismeretükről, kommunikációs készségükről tanúbizonyságot tesznek. Az oktatást el tudnám képzelni a kamara égisze alatt, aki a megfelelő szakemberek bevonásával garantálhatja a „színvonalat”.

2. Fokozni kell az ellenőrzést – nem azt, amit jelenleg tapasztalunk az utcán. Meg kell határozni a szóba jöhető „vétségek” és azok szankcionálnak körét, mely alapul szolgálhat az ellenőrzést végzők munkájához. Meg kell határozni a feltárt szabálytalanság alapján eljáró szervezet kiletét, s megfelelő jogosítványokkal ellátni feladatának teljes körű ellátásához.

3. Ki kell alakítani azt a feltételrendszert, mely alapján a taxis is visszaigényelheti munkaeszközének ÁFÁ-ját, a felhasznált üzemanyagával egyetemben. Szükség esetén új értelmezést adni a vállalkozásban használt autó fogalmának.

4. Egyértelműen tisztázni kell a rögzített hatósági ár fogalmát abban a tekintetben, hogy azok alkalmazóira milyen kötelezettségek vonatkoznak. Amennyiben a feltárt szabályzók nem vonatkoznak az utólagos elszámolási rendszerre, annak egyértelmű tisztázása elengedhetetlen.

5. Válasszuk szét a taxi-üzemmódban, illetve limousin-szolgáltatásban végezhető tevékenységeket, az átfedések megszüntetésének érdekében. (A bécsi példa teljesen elfogadhatónak tűnik, a rendszám megkülönböztetéssel egyetemben.)

A fix tarifa bevezetése, illetve annak mértékének megállapítása csak azután lehetséges, hogy a fenti szabályzók kialakításra kerültek, s azok várható pozitív hatásai érzékelhetőek lesznek. Addig a jelenlegi rendszer fenntartását javasoljuk, időszakos tarifaemeléssel, a piac fizetőképességének figyelembevételével.

Tisztelettel

**Kádár László**  
City Taxi, elnök

**Ilyen napokon, mint ez a mai; borult az ég, esik az eső, ülök az irodában, félig lehunyt szemmel álmodozva kinézek az ablakon és kizárólag kreatív agyféltekémet működtetve a következő kérdéseket teszem fel magamnak:**

- Ha egy hupikék törpikét fojtogatok, milyen színe lesz?
- Hogy kerülnek a „Füre lépni tilos” táblák a gyepek közepére?
- Az analfabétáknak ugyanúgy ízlik a betűtésztaival készült leves?
- Mit csinált az ember épp akkor, mikor fedezte, hogy a tehének tejet adnak?
- Ha a kínaiak az esküvő alatt rizst szórnak, akkor a mexikóiak kaktuszt dobálnak?
- Miért olyan hosszú az a szó, hogy „megróvidebbítendő”?
- Hogyan vesszük észre, hogy a láthatatlan tinta kifogyott a tollból?
- Miért nem ütötte agyon Noé a két szunyogot?
- Ha a nyúláb szerencsét hoz, akkor a nyúlak is szerencséje volt?
- A vajaskenyér mindig a megkent oldalára

*esik, a macska mindig a talpára esik. Mi történik, ha a macska háttára vajat kenünk?*

- A Lipton dolgozói is tarthatnak kávészünetet?

- Miért nem mennek össze a juhok esőben?

- Ha ma nulla fok van és holnap kétszer olyan hideg várható, hány fok lesz holnap?

- Miért kell a koporsó fedelét odaszögezni?

- Mit számolnak a báránnyok, ha nem tudnak elaludni?

- Az olívaolaj olívaogyóból készül, a napraforgóolaj napraforgómagból készül. Miből készül a babyolaj?

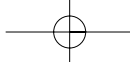
- Ha egy jármű fénysebességgel halad, mi történik, ha bekapcsoljuk a fényszórót?

- Ha az ember a majom továbbfejlesztett változata, akkor miért vannak még mindig majmok?

- Ha egy taxis hátramenetben visz haza, akkor neki kell fizetnie?

- Kapnak a súlyos égési sérülésben elhunytak kedvezményt a hamvasztásnál?

- És utójára: Honnan tudja egy vak, hogy végzett a fenéke kitorlásával?



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

Motorola 350-es URH térerőmérővel eladó. Irányár: 80 eFt.

**Érdeklődni lehet: City 462.,  
tel.: 06/70-3838-462**



Ford Mondeo Combi 2000-es TDCi, 2001. novemberi, sötétkék színű, klímával, ABS-szel, légzsákkal, egyéb extrákkal eladó. Ára: 2.990.000 Ft.

**Érdeklődni: 06/70-299-8662**



Vadonatúj terepjáró gumi, Goodrich All Terrain, 225/75/16-os 4 db eladó.

Önálló garázs Pesthidegkút határán, a II. kerület Kolozsvár utcában kiadó.

**Érdeklődni lehet: 30/9417-597**



„A” kategóriás 406-os Peugeot STDT, bőrön és automataváltón kívül full-extrás, metálbordó színű, 1997. novemberi, taxivizsgával 1.700.000 Ft-os irányáron eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-339-4277**



Kétszobás, felújított, magasföldszinti, parkra néző zuglói öröklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft. + rezsiért hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni: 06/30-350-0212**

**Nincs pénzed saját autót venni?**

**Gépkocsik tartós bérlete  
és lízingje autósoknak**

További információért hívj minket:

**06-20 954-9599**

**06-20 992-0001**

Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!



**K-TERMO BT.**  
**AUTÓKLÍMA**

**AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
VÁLTÓZÁRSZERELÉS**

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.

**☎: 276-0520, 06-30/9-496-291**

Nyitva tartás: 8-17 óráig

**Taxis kollégák figyelem!**

Soron kívül, igen nagy (20 %) kedvezménnyel javítunk minden típusú autót. Szerviz, műszeres diagnosztika, autó-villamossági munkák, teljes körű szerelés, felújítás.

Karambolos autóknál helyi kárfelvétel, kár ügyintézés.

Karosszéria javítás, fényezés, külső-belső mosás, polírozás.

Törzskártyával további 10 % kedvezmény.

K & F Kft, Bosch Car Service (volt BMW szerviz)

1211 Bp., Csepel, Szállítók útja 7.

Telefon / Fax: 420-88-77

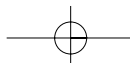
**Tisztelt Kollégák!**

**A PRINTAX TAXIÓRÁKBAN 2005. december 31-ig lehet újra az  
ADÓMEMÓRIÁKAT KICSERÉLNI!**

**A SZERVIZ VISSZAKÖLTÖZÖTT a X. kerületbe  
a BEBEK UTCA 1. sz. alá!**

**Tel.: 06-30-237-3327 06-1-433-3329**

**PÉTERFI ISTVÁN**



## Megihletődtem...

Engem mindig meglepetés ér, amikor kedvenc lapomat, a Taxisok Világát olvasom. A legutóbbi szám egyik cikkével kapcsolatban például egyszerre volt de ja vu érzésem és amnéziám. Vagyis úgy emlékszem, hogy ezt már elfelejtettem egyszer...

A cikk, amiért ilyen furcsa érzések szálltak meg, tulajdonképpen nem is egy, hanem mindjárt kettő (lehet hogy skizofréniám is van...?). Az első oldalon szereplő „Felhívás”, valamint a „Guruló” címmel megjelent gyöngyszem. Sőt a fix tarifáról szóló sorozat is közrejátszott abban, hogy megszállt az ihlet. Vagyis megihletődtem...

Főszerkesztő úr azt üzenté felhívásában, hogy szóljunk hozzá a fix tarifa kérdéséhez. Legyen úgy! Szóljon egy taxis, akinek minden beosztása, rangja, funkciója az, hogy utasokat szállít személygépkocsijával. Az eddig megszólaló csapatvezető-kamarai-funkcionárius-érdekképviselő-társaságtulajdonos urak ugyanis kicsit egyoldalúan látják a kérdést. Mondhatnám, véleményükből üvölt az önös csapatérdek. Csak budapesti tarifa lehessen persze az órában, de azért ezt terjesszük ki az agglomerációra, mert nekünk ott is van érdekeltségünk... Vidéki taxis ne taxizhasson Budapesten, de persze mi vihessük a budaörsi, törökbálinti, szentendrei, vecsési megrendelőket!

Az a szomorú helyzet, hogy a múlt számban megjelent cikk, bár említi az életstílus általános megváltozását, nem hangsúlyozza eléggé erőteljesen ennek a taxisokra gyakorolt hatását. Azt írja, hogy külterületen gyakorlatilag nincs fuvar. Jelentem: belterületen sincs! A mezítábas taxis a múlt kövülete, szolgáltatásait egy-két hasonlóan hagyományörző utason kívül a kutya sem veszi igénybe. Az emberek vagy a plázákban kóricálnak, ahol minden egy helyen van, és maximum a mozgólépcsőkön kell utazni, vagy otthon fekszenek a tévé és a számítógép előtt, kaját, piát, de sokszor még a csajt is házhoz rendelik (pizza-futár, italtaxi, szexpartner).

Aki mégis elmegy szórakozni valahová, annak pénze is van. Pénze van = kocsija van. Nem költ taxira. Esetleg, ha nagyon sokat ivott, hazaviteti autóját és saját magát – na nem taxival – egy sofőrszolgálattal.

A taxiban pedig egyre gyakoribbak a „liftek”. Csak a legközelebbi BKV-metró-volánbusz csomópontig! Vagy onnan ki a peremre! Móricz Zsigmond körtér, Farkasréti tér, Moszkva tér, Déli pu. 1-es villamos végállomása, Flórián tér, Váci úti busz- vagy metrómegálló. Újpesten, Dél-Pesten a legközelebbi metró, Csepelen a pláza, vagy a HÉV. Ezek a „taxi-végállomások”

Céges taxi áll a Gubacsi-híd tutiban, rendelést kap! Kirepül Királyerdő aljába, ott vár még vagy tíz percet, aztán elviszi a madarat a Csepel Plázába, és már döngtet is vissza a Híd-tutiba. Kirááájj!

Érdemes ilyen fuvarokért kimenni/kinn-

maradni a peremkerületekben? Persze mindjárt más lenne a helyzet, ha volna egy normális, tehát a mostaninál jóval magasabb alapdíj...

A drosztokról. Furát fogok mondani: a drosztok 90%-a felesleges! A belvárosban is! Ma már szinte minden 10 évesnél idősebb állampolgár rendelkezik mobiltelefonnal. Telefonon fog rendelni akkor is, ha ott van a droszt látótávolságában. Telefonon rendel, mert megbízhatóbbnak, biztonságosabbnak és olcsóbbnak véli a társasági taxist. Legtöbbször igaza is van... (ne sértődj meg, én is mezítábas vagyok, de tudom, mit beszélek)

Más. Elgondolkodott-e már a rendeletalkotó, drosztlétrehozó és -kezelő illetékes azon, hogy a taxiállomáson órákig szobrozó taxis hova pisil? Nagyobb dolgokról nem is beszélve? Nyilván oda, ahová négy-lábú kedvenceink: bokorba, kapualjba, fa tövére, utcára. Tisztelet a kivételnek, ám aki járt már a Nagy Ökumenikus Reptéri Taxidroszton, vagy a Feneketlen-tó mellett, a Jagelló úti, Vérhalom téri, Hélia szálló mögötti parkban az tudja miről van szó! (A csúcs az volt, amikor a Kulturált Taxi cég egyik kulturált embere ki sem szállt a kocsiból, csak a nyitott ajtón keresztül megcélozta a bokor tövét! Mert közben hátha jön egy rendelés!)

A panaszáradat már régen megindult. Ma már tudják az illetékesek, hogy miért nem szereti az állampolgár, ha háza előtt droszt van. Télen a motor járatása okoz levegő- és zajszennyezést, nyáron pedig az URH harsog.

A rengeteg droszt helyett nagy taxiparkolókat kellene építeni a tutikban. A hegyen, a Duna-parton. Mobilvéccével, esővédővel, urambocsá' melegedővel (mint a BKV-nál). Ezekből a taxiparkolókból aztán lehetne küldeni a kocsit a környékbeli címekre drosztelső rendszerben. Az egyperces címek okozta stressz is megszűnhetne! (Ne mondd, hogy nem lehet megcsinálni! Csak szóljal nekem, megszervezem. Az utas meg nem igényel egyperces taxit! Ötpercest, tízpercest igen, de egypercest soha! Annyira nem lehet elkésve...)

Taxidrosztot meg tényleg csak oda épít-

sünk, ahol szükség van rá. De oda aztán nagyon!

Térjünk át a tarifára, a fix tarifa kérdésre (hiszen ezért kezdtem bele az egészbe). De hogy ennek is megadjam az alaphangját, először egy életkép; sokaknak ismerős lesz:

Nagyképű, gazdag, elkényeztetett és magasan kvalifikált fiatalurak és úrikisasszonyok hétvégén éjjel taxit rendelnek. A Hatker- Nagymenőutca egyik végéből átkocsikáznak a másik végébe, persze csakis „A” kategóriás légmentes merdészóval, majd fizetnek anyuka munkahelyének járó hiperkedvezményes csekkjével. „Há' írja má' rá hétfői dátumot ba'meg! Mer' a mutter szölt, hogy a köcsög cég nem fizeti ki a hétfői dátumos csekket. Mi az, hogy nem lehet, ba'meg? Há' maj' mingyá' jól betelefonálok, hogy bunkószta' velem!”

A tarifa ha egységes is, nyilván nem lehet egy darab. Legyen mondjuk kiskocsi-nagykocsi felosztás, mint az „őskorban”. (nem biztos, hogy minden elavult, ami régi...)

Kiskocsi – kisebb ár, nagykocsi – magasabb ár. Aztán persze kellene egy normál és egy emelt tarifa. A tarifák megfogalmazása legyen minél egyszerűbb: normál (nappali) tarifa munkanapokon 06 - 22-ig, a többi időszakban emelt (éjszakai) tarifa. E két felosztást figyelembe véve is elég lenne három tarifaféle:

1 kiskocsi nappal 500-180-45

2. kiskocsi éjjel, nagykocsi nappal: 500-240-60

3. nagykocsi éjjel: 500-300-70

Félreértések és félremagyarázások elkerülése végett a kiskocsi-nagykocsi kategóriát egyértelműen kell szabályozni, és a taxijelvényen, valamint az autón is feltüntetni. Például nagykocsi a négy-nél több személy szállítására alkalmas egyterű és mikrobusz, a klímás felsőkategóriás (4 m 20 cm-nél hosszabb) gépkocsi.

Persze e fenti számokkal lehet vitatkozni, sőt kell is, annál is inkább, mert már négy éve nem változtak a maximális tarifák (Budapestről beszélek), pedig azóta ugye a TB, a bér, az adó, az üzemanyag, a regisztrációs díj, a drosztdíj, a tagdíj, az infláció...

Valamikor az elmúlt hónapokban olvas-

Az iraki katona levelet kap kedvesétől:

„Kedves Joe!

Nem tartható tovább a kapcsolatunk. A közöttünk lévő távolság egyszerűen túlságosan nagy. Be kell ismerjem, hogy mióta nem vagy itt, két sráccal is megcsaltalak, nem volna becsületes, ha tovább hazudnék neked. Nagyon sajnálom. Kérlek,

küldd vissza a fényképem, amit korábban küldtem neked.

Szeretettel: Nicole”  
Joe nagyon elszomorodott és megbántottságában megkérte katonatársait, hogy gyűjtsék össze nekik valamennyi fényképüket, amin nők szerepelnek. A barátai egy nagy halom fotót adtak neki húgaikról, nővé-

reikről, barátnőikről, nőkonakról. Végül ezekhez hozzásapta Nicole fényképét és a következő levelet küldte hozzá:

„Kedves Nicole!

Én is nagyon sajnálom, de sajnos nem emlékszem rád. Légy szives, keresd ki a képed és a többit küldd vissza nekem.

Köszönöm:

Joe”





tam egy összehasonlítást a BKV-val, és nagyon tetszett. Most ismét aktuális lehet a párhuzam, hiszen januártól egy BKV-jegy ára 160 Ft. Valamikor a hetvenes évek végén, nyolcvanas évek elején egy villamosjegy 1 azaz egy forint volt. A fiatalabbak talán már el sem hiszik. Ugyanebben az időben a taxi 6 Ft-ért járt kilométerenként. Persze a minőség azért nem volt kiemelkedő: ócska Ikarusokkal, hatvanas évekbeli „UV” villamosokkal utaztunk, állami cégektől leselejtezett Ladákkal, kivénhedt Wartburgokkal, Skoda MB 1000-kel taxiztunk. Eltelt több mint húsz év, a villamosjegy ára 160-szorosára emelkedett. Ugyanakkor egy átlagos taxikilométer tarifája 180 forint, vagyis a húsz év előtti harmincszorosa. A színvonal rengeteget emelkedett, ma korszerű nyugati, légkondicionált, a legmagasabb környezetvédelmi feltételeknek is megfelelő taxikkal dolgozunk. És kerülgetjük a közben 160 szoros áremelkedést produkáló, az állami támogatást feneketlenül nyelő BKV ugyanazon rozzant Ikarusait és UV villamosait!

Milyen minőségi szolgáltatást végezhetne ma a taxi, ha ugyanezt az áremelést hajtotta volna végre? Csak gondolatalkísérletként számítsuk ki a 8-7-2-es tarifa 160-szorosát: 1280-1120-320. Azt hiszem, mindannyian megelégednénk ezzel a tarifával, és a minőségi fejlődést tekintve (valamint a nyugati példát) talán nem is esnénk túlzásokba. Persze lehet itt jönni a fizetőképes kereslettel meg egyéb marhaságokkal. De más szakmákban, nálunk okosabb emberek már régen belátták, sőt több esetben be

is bizonyították, hogy a minőségi szolgáltatásnak meg kell kapnia a méltó árat. Vajon a „mekdonáldszbán” miért nem adják 600 helyett 160-ért a hamburgert? Ha moziban kevés a vendég, leengedik a jegyek árát? Egy frászt! Megtartják az előadást, ha kell, öt embernek is!

A taxinál is el kellene felejtetni ezt a fizetőképes kereslet-marhaságot. Vagy legalább is át kell fogalmazni. A taxi nem guruló melegedő és nem is esernyő. A taxi egy kulturált utazási szolgáltatás, és célcsoportját azok az emberek alkotják, akik meg tudják fizetni az árat. (Nemrég olvastam e hasábokon, hogy egykor a nyugdíjas taxival ment az orvosi rendelőbe. Igaz, de egykor még a téliszalmit is megvette!)

Ha már színvonalas szolgáltatásról beszélünk, hadd ejtsék pár szót szakmánk személyi és tárgyi összetételéről is (Ugye milyen szép kifejezés? Még a végén megtanulok „hivatalul” beszélni...) Ma a szakma személyi összetétele a többdiplomás értelmiségitől az érettségizett átlagintelligencián keresztül a legsötétebb bunkóig terjed. Szakmai tudás területén még nagyobbak a különbségek: az „elő térkép”-től a „merre van a Lánchíd”-ig.

A munkanélküli kalandorokat, a már sehová sem alkalmas lecsúszott egzisztenciákat ne engedjük be a szakmába! (Mondánám, hogy a menekülteket, és a nem magyar állampolgárokat se, de ez ma már nem euro-kompatibilis.) Az a szomorú helyzet, hogy a taxis vállalkozás mára egy munkanélküli segélyhelyé vált, ahol nem az állam, hanem az utas adja a segélyt.

Legyünk igényesek a taxisok kiválasztása terén! A taxis tanfolyamnak teremtünk meg a presztízsét! Ne mar-

haságokat kelljen bemagolni a kétszintű bankrendszerrel meg a tudom is én milyen közgazdasági alapigazságokról (amelyek holnap már elavulnak), hanem tanítsuk és kérjük számon azt, ami tényleg kell! Például helyismeretet!

Olyan helyismereti vizsgát kell bevezetni az alkalmazottaknak és a vállalkozó taxisoknak egyaránt, hogy büszke legyen rá, aki elvégezte! Érjen annyit, akár egy szakmunkás-bizonyítvány!

A tárgyi feltételeket tekintve úgy vélem, talán megérett az átdolgozásra a műszaki előírásokat szabályozó rendelet. A minap vizsgázt az autóm, ez okból elővettem a jogszabályt, nehogy valamiről elfeledkezzek, ami átlag autóra nem, csak a taxira előírás. Tudod mik vannak benne? Fékrásegítő! Meg hátsó páramentesítő! Jobb oldali tükör! Hol élünk? Hiszen ezek már jóformán a konflison is kötelező tartozékok!

Néhány javaslatom lenne, ha utálni is fogsz érte: utasoldali légszák, övfeszítő biztonsági öv, hátsó fejtámla, klíma. Minimálisan 260 cm-es tengelytáv. Dízelnél: euro-2-es norma. Ne mondd, hogy túlzok: egy 12 éves Mercedes ezt mind tudja!

Persze ezek igen szigorú előírások. Személyben és eszközben egyaránt. Ám lehet, hogy elősegítenénk vele a színvonal emelkedésével együtt a létszámprobléma megoldását is. Valószínűleg jó néhány senkinek sem hiányzó, csak nevében „kollégától” búcsút vehetnénk, és nyilván meg kellene válnunk sok – taxizásban megöszült – tisztességes társunktól is. A cél azonban a többi néhány ezer taxis túlélése, tisztességes megélhetésének biztosítása, és ez azt hiszem, megérné az áldozatot.

k.n.b.

Egyszer, nagyon régen egy karácsonykor Mikulás éppen hatalmas ajándékosztó körútvára készülődött, de problémák merültek fel. Négy manó segítőtje beteget jelentett, a segédmanók pedig nem tudtak olyan gyorsan ajándékot gyártani, mint a főállásúak. Mikulás ekkor érezte meg, hogy itt még bajok lesznek. Aztán Mikulásné váratlanul bejelentette, hogy kedves édesanyja náluk tölti az ünnepeket. Ez még jobban kiborította a már amúgy sem nyugodt öregét. Amikor kiment, hogy befogja rénszarvasait, rá kellett döbennie, hogy három közülük vemhes, kettő pedig a kerítést átugorva ismeretlen helyre távozott. Még nagyobbra nőtt a stressz. A szán megpakolásához kezdett, de az oldalsó merevítő eltörött, az ajándékos zsák a földre esett, tartalma pedig rípiyára tört. A síráshoz közel álló Mikulás, hogy idegeit megnyugtassa, a konyhába ment egy csésze kávéra és egy kupica pálinkára. Amikor rájött, hogy a manók eldugták kedvenc pálinkás butykosát, családottságában ezer darabra törte a kávécsészéket. Seprűért ment, de az egerek már rég szétrágcsálták a ritkán használt házi szerszámot. Ekkor szólalt meg a csengető. Mikulás kissé felpörögve indult ajtót nyitni, ahol egy angyalkát talált egy hatalmas karácsonyfával. Az angyalka nevetve köszöntötte: – Boldog karácsonyt, Mikulás! Hát nem csodálatos nap a mai? Elhoztam neked ezt a gyönyörű fát. Nézd, milyen szép! Hová állítsam? – Hát így kezdődött az a hagyomány, hogy a karácsonyfa csúcsára mindig egy angyalkát húznak.

Hetvenezer forinttal távoztak

## Hajnali rablás

**Gyéren lakott, erdős terület közelében nyomtak fegyvert a taxis fejéhez január 4-én hajnalban Kőbányán, majd értekeit követelve hetvenezer forint készpénzzel távozott a két rabló. A rendőrség nagy erővel vette üldözőbe a támadókat, de lapzártánkig nem sikerült őket elfogniuk.**

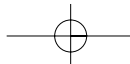
Sötétben minden téhen fekete – tartja a közmondás, s valljuk be, aki a fővárost valamelyest is ismeri, tudja, hogy a VII. kerület Versey utca sem tartozik a fényárban úszó sugárutak közé. Itt intette le a két férfi a taxist, és pontos cím megjelölése nélkül csak annyit közöltek, induljanak Kőbányára, majd megmutatják hol szállnak ki. Az autó elindult és a gyér forgalomnak köszönhetően pár perccel később már a X. kerület útjain haladtak. A Tarkarét és Ezüstfa utca kereszteződésénél a hátul ülő férfi fegyvert nyomott a sofőr tarkójához, majd megfenyegették a taxist, hogy minden pénzét, értékét adja át. A fuvarozó nem kockáztatott, hiszen nem

tudta, milyen fegyvert nyomtak a tarkójához, így a nála található 70 ezer forintot támadóinak átadta, akik elégségesnek találva az összeget a közeli kiserdő irányába eltűntek. Szerencsére az áldozat a támadásban nem sérült meg.

A kirabolt taxis nyomban értesítette a rendőrséget a történetéről, ahonnan mind a kerületi kapitányság, mind a BRFK Akcióosztályának munkatársai percekben belül a helyszínre érkeztek, és a történet meghallgatása után forrónyomon a rablók üldözésebe kezdtek, ám nem vezetett eredményre.

A feljelentést követően nem sikerült egyértelműen bizonyítani, hogy a támadók éles lőfegyverrel követelték a taxistól a pénzt, ezért az eljárás jelen szakaszában rablás büntette miatt a kerületi kapitányság folytatja a nyomozást. Amennyiben időközben kiderül, hogy a sofőr tarkójához éles lőfegyvert nyomtak, akkor a nyomozást átveszi a BRFK rablási osztálya – tudta meg magazinunk.

k.z.t.



## Nehogy ráfázzunk, és áfázzunk!

### Tisztelt Szerkesztőség!

A fix tarifa meghatározásával kapcsolatban egy olyan tényezőre hívnám fel a figyelmet, ami nem biztos, hogy mindenkinek eszébe jutott. Mégpedig az ÁFA-határ kérdésére. Tudomásom szerint a taxisok nagy része nem áfás, ám ez nem jelenti azt, hogy a tarifa esetleges emelkedése folytán nem eshet bele ebbe a csapdába. Évi négymillió forint bevétel után ugyanis a jelenlegi törvények szerint 15% általános forgalmi adót kell fizetni. Visszaigénylésre meg nagyon kevés mód adódik, mert legnagyobb költségünk, az üzemanyag áfája nem visszaigényelhető.

Végeztem egy kis számítást. Átlag 180 Ft-os tarifával járok és 20 000 körüli kilométert megyek egy évben (hasznosat). Bruttó bevételtem így 3.600.000 Ft. (tudom, hogy ez nem hétköznapi!) Ha változatlanul 20 000 kilométert fogok megtenni, ám nem az átlagos 180, hanem mondjuk 240 forintos fix tarifával, bevételtem máris 4.800.000 forint lesz, ami bőven az áfa határ felett van. Ebből az összegből pedig általános forgalmi adó címén 625.920 forintot be kell fizetnem! Majdnem hogy rosszabbul járok, mintha továbbra is 180-nál járnék! Kérem a tisztelt illetékeseket, hogy számításaik során ezt is vegyék figyelembe.

Üdvözléssel:

**Kovács Lajos taxis**

*A szerkesztőség megjegyzése: Az alanyi ÁFA-mentes határ 2005. évtől tételes adózók esetén négy- és ötmillió forint, átalányadósoknál nyolcmillió forint árbevételig terjed.*

### Tisztelt Rusznák Úr!

Ezennel szeretnék felhívásának eleget tenni a fix tarifa bevezetésével kapcsolatban. Szeretném hangsúlyozni, hogy nem csak az én véleményemet írom itt most le. Nagyon sok taxis ismerőssel, barátommal beszélgettem erről a kérdéstről. Csak gyakorló taxis vállalkozókról van szó. Úgy vettem észre, hogy a saját gépkocsival nem rendelkező taxizó pályatársakat ez a kérdés nem igen izgatja. Még a véleménynyilvánítás szintjéig sem. Akik viszont ténylegesen magánvállalkozásban úzik ezt az ipart, azoknak határozott kialakult elgondolásuk van erről. A lényeg az, hogy a fix tarifa az fix legyen. A nagy többség (kb. 90 %) szeretné, ha egy nappali és egy éjszakai tarifa kerülne bevezetésre. Amit viszont az összes taxis

hevesen ellenez, az az úgynevezett transzfer, vagy a megegyezései fuvardíj. Ezt többen – hangsúlyozom: taxisok! – még be is tiltanák. Megoszlanak a vélemények a tarifa mértékéről. Emelni a mai gazdasági helyzetben nem célszerű. Viszont a jövő érdekében kezelni kell majd ezt a kérdést is. Többekkel eljutottunk odáig, hogy egy 4 MFt értékű autó a jelenlegi 35-40%-os átlagos kihasználtság mellett gazdaságosan amortizálódjék. Ez ugye öt év. Még egy évig legyen taxi, majd a maradványértékkel és hitelekkel le lehessen cserélni egy új autóra. Ezután már esetleg lenne alapja rendeletileg is a korhatár bevezetését kidolgozni. Továbbra is a taxisok szeretnék, ha valamilyen formában a következő lépés a létszám problémáját próbálná megoldani.

Tisztelettel:

Kapitány

## AZ EGYSÉGES TARIFÁRÓL

Karácsonykor az egyik Rákóczi úti szállodából 8000 forintért vitték az utast a repülőtérre. Azaz, vitték volna, ha nem rendel egy társaságbeli taxit telefonon.

És itt jelentkezik az izgalmas kérdés! Mi lesz az egységes tarifa után? Mi lesz a londoner „kézfogójával”? Mi lesz a szállodaportás „borítékjával”? Ugyanis ezek már nem fognak beleférni az egységes tarifába! Éppen ezért nehéz lesz megállapítani mennyi legyen a viteldíj. A taxisok egy része felfelé tornázná az árakat, ami teljesen jogos igény. Európában vagyunk, európai árakat kell alkalmazni! De a társaságok meg lefelé vinnék a taxaméter által mutatott összeget, hogy minél több rendelésük legyen! Mi lesz a millió kedvezménnyel? Ilyen „szerződéses fuvar”, olyan „transzferár”. Mind-mind mélyen a hivatalos tarifa alatt! A taxitársaság kiírja a taxiutók oldalára meg műszerfalára, hogy 150 forint egy kilométer. Vagy 160. Aztán olyan szerződéseket köt, ami a valóságban 130 Ft. Ezeknek a tarifáknak is vége lesz? Nemcsak a repülőtéri 8000 forintos „mutatványnak”? Reméljük! Nagyon fontos az egységes tarifa, de éppen ilyen fontos a rendelet betartása! A tarifa ellenőrzése! Ne legyenek kiskapuk! Ne mehessenek a társaságok „nyomott” tarifával! Persze ugyanígy szűnjenek meg az ezerforintos kilométerdíjak is!

Körülbelül 6000 taxis fuvarozik jelenleg Budapesten. Ebből 500 a „nemidevaló”, becstelen személyfuvarozó. Az egységes tarifa lényege, hogy ez az 500 is eltűnjön.

Tasnádi Áron

Az utóbbi időben több kolléga részéről is érkezett az információ, hogy közúti ellenőrzés során mostanában a PÁV II. minősítés vizsgálatára különös gondot fordít a hatóság. Nem fogadják el a jogosítványba bejegyzett, vagy az új, kártya jogosítványra rányomtatott bejegyzést, hanem külön igazolást is hiányolnak. Ezen felül a PÁV vizsga öt évnél nem régebbi dátumát kérik számon, mintha csak azt néha ismételni kellene. (Érdekes, hogy ez a részletes ellenőrzés kizárólag az ország egy bizonyos pontján jellemző; ugyanott, ahol az utas hátsó biztonsági övének becsatolását, vagy a taxióra bekapcsolt voltát is számon kérik – vasszigorral...)

A PÁV minősítésekről, és a pályalkalmassági vizsgálatról szóló rendelet a közelmúltban változott. Szerkesztőségünk

## PÁV II.

utánajárt, mi lehet az a pont, ahol a rendőri szerv félreértelmezi, esetleg félremagyarázza a jogszabályt. A taxinak ugyanis NEM KELL ötvenként megismételni a pályalkalmassági vizsgálatot.

A Pályalkalmassági Intézet illetékesek érdeklődésünkre megerősítette, hogy a taxisok szempontjából semmi változás nem történt a jogszabályban. A PÁV II., amely a közúti közlekedési szolgáltatások végzéséhez szükséges, továbbra is határidő nélkül érvényes, ha egyszer már valaki sikeresen elvégezte és a vizsgát rendben letette. A rendelet csupán a megkülönböztetett jelzésekkel rendelkező gépjárművek (mentő, rendőrség,

tűoltóság stb.) vezetésére írja elő a PÁV I. minősítés ötvenkénti megújítását.

A jogosítványukat a nyolcvanas évek előtt szerzett taxisoknak ún. „hivatásos” jogosítványuk van, ez a PÁV I. minősítésnek felel meg (ami természetesen egyel magasabb fokú, mint a PÁV II.). Ez a minősítés az, amit meg kell újítani, amennyiben megkülönböztetett jelzésekkel ellátott gépjárművet vezetünk. DE A TAXI NEM AZI! A taxi vezetéséhez PÁV II. szükséges!

A pályalkalmasságról szóló jogszabály a 41/2004 (IV.7.) GKM rendelet, a következőképpen fogalmaz:

„3. §(4) A pályalkalmassági

vizsgálaton megállapított minősítés a következő alkalmassági kategóriákra vonatkozhat:

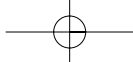
a) I. alkalmassági kategória: a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetése,

b) II. alkalmassági kategória: ba) a közúti közlekedési szolgáltatás keretében személyszállítást végző autóbussz (trolibusz), személygépkocsi,

bb) a nemzetközi közúti személyszállítást végző autóbussz, amelyben a vezetőüléson kívül legalább 17 állandó ülőhely van, bc) a veszélyes áru szállítást végző gépjármű vezetése.”

A nem megújított PÁV I. pedig változatlanul érvényes PÁV II.-ként!

„3. § 5) Az I. pályalkalmassági minősítés — az időszakos minősítés határidejének lejártát követően is — érvényes a II–IV. pályalkalmassági kategóriára, a II. pályalkalmassági minősíté-



tés a III–IV. pályaalkalmassági kategóriára, a III. pályaalkalmassági minősítés a IV. pályaalkalmassági kategóriára.

(6) A pályaalkalmassági minősítés — az 1. számú melléklet III. fejezetében foglalt pályaalkalmasságot korlátozó vagy kizáró okok alapján — 1–5 évig terjedő időtartamra korlátozható, a korlátozás hiányában az érvényesség — a (7) bekezdésben foglalt kivétellel — az alkalmatlanság jogerős megállapításáig áll fenn.”

Az érvényességi idő tehát esetünkben korlátlan, a mellékletben szereplő pályaalkalmasságot korlátozó, vagy kizáró okok kivételével. De vajon mik ezek az okok? Vonatkozhatnak-e ránk? A válaszért idézzük fel a jelzett melléklet szövegét:

### „III. A pályaalkalmasságot korlátozó vagy kizáró okok

1. Elégtelen észlelési teljesítmény.

2. A közlekedési helyzetek biztonságos megoldásához szükséges felismerési és döntési képesség hiánya vagy nem kielégítő szintje.

3. A jármű irányításához szükséges mozgási képességek hiánya vagy nem kielégítő szintje.

4. A figyelmi teljesítmény nem kielégítő szintje.

5. Az észlelési, a döntési és a mozgási tevékenység összerendezettségének hiánya.

6. Az értelmi működések nagymértékben csökkent szintje, ezen belül kiemelten ennek a gyakor-

lati gépjárművezetői tevékenységben való megnyilvánulása.

7. A közlekedési magatartást befolyásoló személyiségvonások, amelyek fokozott baleseti veszélyeztetettségre utalnak.

8. A gépjárművezetői teljesítmény szélsőséges ingadozása, terhelés, fáradtság vagy monotonia hatására.

9. A jármű vezetéséhez szükséges jártasságok és készségek elsajátítására való képtelenség.

10. A pszichés kifáradás.

11. Foglalkozási (életkori) sajátosságokból eredő, kedvezőtlen személyiségkép.”

Vélhetőleg ezek a pontok nem vonatkoznak egy gyakorló taxisra. Illetve tulajdonképpen vonatkozhatnak, ha valaki megállapítja, másvalaki utasítására. De vajon ki lehet az, aki utasíthat? Az utcán ellenőrző rendőri szerv nyilván nem. Ismét a jogszabály szövegét hivatjuk segítségül:

„(2) Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat szükséges:

a) a gépjárművezetési gyakorlatból ötödik sikertelen vizsgát követő vizsga letételéhez,

b) a rendőrhatalóság, az ügyészség és a bíróság kezdeményezésére,

c) a gépjárművezető előzetes, időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző orvos, illetőleg orvosi bizottság megkeresésére,

d) a gépjárművezető munkáltatójának kezdeményezésére,

e) a gépjárművezető kezdeményezésére.

(3) A munkáltató rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot abban az esetben kezdeményezhet, ha a gépjárművezető tevékenysége közötti közlekedésbiztonsági szempontból arra alapos indokot szolgáltat.”

Összefoglalva tehát az eddigieket: A PÁV I. minősítés kizárólag abban az esetben újítandó meg ötvenként, ha szirénás járművet kívánunk vezetni. A PÁV I. minősítés megújítás nélkül korlátlan ideig érvényes PÁV II.-ként. A taxigépkocsi vezetéséhez PÁV II. minősítés szükséges. **A taxigépkocsi vezetésére jogosító PÁV II. minősítést nem kell megújítani.**

Ami pedig a PÁV minősítés igazolását jelenti (bár a taxi-engedély meglete véleményem szerint már eleve igazolja), a rendelet szintén egyértelműen fogalmaz:

„11. §(5) A pályaalkalmassági minősítés az alábbi okmányokkal igazolható:

a) PÁV vagy KFF határozata,

b) vezetői engedély erre vonatkozó bejegyzése,

c) okmányiroda által kiállított, a megszerzett PÁV minősítés igazolását tartalmazó okirat.

(6) A pályaalkalmassági vizsgálat során, e rendelet hatálybalépését megelőzően szerzett pályaalkalmassági minősítés a vezetői engedélybe történt — az alábbiakkal felsorolt — bejegyzések valamelyikével is igazolható:

a) I. pályaalkalmassági kategóriának felel meg:

aa) 1970. január 1-je előtti „C” kategóriás vezetői engedély,

ab) 1978. április 1-je előtti gépjárművezetői állás vállalására jogosító vezetői engedély,

ac) 1969. július 1-je és 1978. április 1-je között kiadott gépjárműkezelői bizonyítvány,

ad) I. pályaalkalmassági kategória megszerzését igazoló PÁV határozat;

b) II. pályaalkalmassági kategóriának felel meg:

ba) 1978. április 1-je és 1988. december 31-e közötti „D” kategóriás vezetői engedély,

bb) II. pályaalkalmassági kategória megszerzését igazoló PÁV határozat;

Esetleges hatósági kifogásnál érdemes tehát fenti rendelethez hivatkozni. Abban az esetben, ha az intézkedő rendőr ennek ellenére ragaszkodik ahhoz, hogy szabálysértés történt, igazunk tudatában célszerűbb a feljelentést választani a helyszínbírság helyett. A befizetett helyszínbírság ugyanis a szabálysértés elismerését jelenti, ellene fellebbezni már nem lehet.

A pályaalkalmassági vizsgálatról és annak igazolásával kapcsolatosan felmerülő esetleges további kérdésekre a 221-5806 és a 252-6355 pályaalkalmassági intézeti, ill. közlekedésfelügyeleti telefonszámokon tudnak válaszolni.

**Nagy Zoltán**

## Anglo-mádszár szótár

– What can there (Vadkender)  
– Hole one a wait say? (Hol van a WC?)  
– One Kate Lee bumm (Van két libám)  
– All cut race (Alkatrész)  
– Hot show race (Hátsóréz)  
– Kitchen get neck (Kicsengetnek)  
– New see one up road? (Nyuszi van apród?)  
– Sun cow (Szánkó)  
– Hut are row Zoe saw (Határozószó)  
– One hut one Kate

catch came (Van hatvankét kecském)  
– Sir one az our you come bun. (Ször van az orryukamban)  
– This no all (Disznóól)  
– Kate no mud touch cow one a bock Ron tool. (Két nomád tacsó van a bokron túl.)  
– Beer luck! (Birlak!)  
– Soul a new! (Szól anyu!)  
– Tap ate a. (Tápéta.)  
– Fog peace call low. (Fogpiszkáló.)  
– Tape at war you one a fun. (Tépett varjú van a fán.)

## Taxis kontra közterület-felügyelő

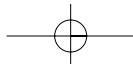
# Szabálysértésből büntetőügy

**Hivatalos személy elleni erőszak miatt indítottak eljárást az ellen a taxis elleni, aki január 5-én délután, szolgálaton kívüli autójával a főváros Örs vezér terén szabálytalanul a járdán parkolt és a vele szemben intézkedni kívánó közterület-felügyelőt magától ellökte, mire az egyenruhás társa a fuvarozót gázsprével lefújta.**

A Budapesti XIV. Kerületi Rendőrkapitányság vizsgálati egysége tisztázza, hogy pontosan mi is történt január 5-én az Örs vezér téren. Eddigi információk szerint az Örs vezér terén a járdán parkolt egy szolgálaton kívüli taxi, amelyet a közterület-felügyelet munkatársai észrevettek és a gépjármű tulajdonosával szemben intézkedni kezdtek. Az autó hátsó forgalmi rendszáma hiányzott és a taxijelző sem volt az autón, feltehetően a fuvarozó éppen nem végzett szolgáltatást. A két felügyelő

szóvá tette, hogy az autó tilosban parkol és a vezetővel szemben feljelentést fognak kezdeményezni, erre a taxis kissé ingerülten közelebb lépett az egyik egyenruhához, majd szó szót követett, az indulatok érezhetően erősödtek, mire a vállalkozó előbb kissé, majd határozottabban ellökte a felügyelőt. Társa ezt észlelve, tartva a további agresszív fellépéstől a taxist gázsprével lefújta és a közeli rendőrfőosztályra kért segítséget.

A taxist a rendőrök hivatalos személy elleni erőszak gyanújával a kerületi kapitányságra előállították, ahol az eseményről jegyzőkönyvet vettek föl, kihallgatták az indulatos sofőrt. A gépjármű okmányainak átvizsgálásakor arra is fény derült, hogy a fuvarozó autójának forgalmi engedélye tavaly nyáron lejárt. Előállításakor az eljárók arról nem tudtak meggyőződni, hogy a droszthasz-nalati díjat a vállalkozó befizette-e, de a vizsgálat lezárásáig ezt is ellenőrzik a hatóságok. **k.z.t.**





## CSAPDA A REPÜLŐTÉREN?

*- Utasoknak lakott területen belül is kötelező a biztonsági öv használata! -*

December közepén igencsak felháborodtam azon, hogy a repülőtérén ismét szórakoznak a taxikkal. (Már amelyikkel, mert e téren több mint egy évtizede igen érdekes szelektálás tapasztalható.) Az első hírek arról szóltak, hogy a „bódénál” posztoló hatóság

re érjünk (lásd 3. sz. kép). Majd visszafelé, még a rendőrbódé (bocsánat: épület) előtt elhagyjuk Ferihegy 2-t (lásd 4. sz. kép), így már lakott területen kívül autózhatunk egészen a 4-es útig, ahol még az erre való ráhajtás előtt kiderül: ismét Vecsésen vagyunk (lásd 5. sz. kép). Vagyis a repülőtérre bevezető út egyik fele lakott, másik fele lakott területen kívülnek minősül. Valószínűleg van erre a fajta megoldásra ésszerű magyarázat, ám ezt az átlagember előtt jól eltitkolják.

Mindenesetre a taxikok közül néhányan panaszkodtak, mert elmondásuk szerint a rendőrök megállítják őket, benéznek autójukba, és ha a hátul ülő utas nincs bekötve, jön a büntetés. Még hozzá – a taxikok panaszai szerint – azért, mert az a kis szakasz nem lakott terület, így ezen a rövid úton az utasnak valóban be kellene kötnie magát. Ám ez azért disznóság, hiszen néhány száz méterről van szó.

Az elmondottakon én is felháborodtam és kimentem „helyszíni szemlére” a reptérre. A fényképeket elkészítettem, majd a „nyilvánvaló” disznóságon felháborodva felhívtam egy igazán hozzáértő szakembert, azért, hogy megérdeklődjem, lehet-e ilyen nem egyértelmű szabályozás esetén, számon kérni a lakott területen kívül érvényes szabályokat? A válasz a legnagyobb megdöbbenést bennem váltotta ki. Ugyanis ebből megtudtam, hogy amit én hatályos jogszabálynak hittem, az már évtizede elavult, saját Kresz-tudásommal együtt. A jelenleg érvényes szabályok szerint a hátsó ülésen utazó utasoknak (és a jobb elsőn is!) attól függetlenül be kell kapcsolni az övet, hogy lakott területen belül, vagy kívül utaznak a taxiban. Puff! Pedig hosszú ideje tanácsolom másoknak, hogy érdemes a jogszabályokat nem emlékezetből ismer-



**1. sz. kép. A lakott terület a főváros felől már a vasúti átjáró előtt véget ér**

megállítja a taxik előbb említett nagyobb részét, és ellenőrzi a taxióra bekapcsolt állapotát. Amennyiben ez nem működik, úgy büntetnek, – szolt a hír. Ha ez így van, szeretném látni, mit is írna a rendőr a feljelentésébe, ha a taxis nem fizetne a helyszínen. Milyen konkrét jogszabályt sért ezzel a fuvarozó, főleg úgy, ha az még ekkor nem is derül ki, hogy a végén a bent ülő ezért fizet-e valamit, vagy sem? Kérem, hogy a nálam okosabbak írják ezt meg a szerkesztőség címére.

A következő „okosság” a biztonsági övekkel volt kapcsolatos. Ugyanis Ferihegyen a lakott területet kissé érdekes módon sikerült az illetékeseknek kijelölni. Amennyiben a város felől közelítjük meg a légikikötőt, úgy az AGIP-kúttól már Vecsésen vagyunk (lásd 2. sz. kép). Mindegy, hogy befordulunk balra, vagy egyenesen megyünk tovább a 4-es úton. A légikikötő felé vezető úton egészen a rendőrbódén túlra kell eljutnunk ahhoz, hogy a lakott területen belül egy újabb lakott területre, nevesítetten, immár Ferihegy 2-



**2. sz. kép. Az AGIP-kút után ismét lakott területen, immár Vecsésen vagyunk. Egyébként a sebességet is innen méri**

*Barry és Will igen jó barátok. Golfozásuk közben kénytelenek folyton leállni, mert az előttük haladó két nő játékos minden homokcsapdába beletalál, és rendre kiütik a labdát a pályáról. Végül Barry azt mondja:*

*– Odamegyek, megkérdezem, megelőzhetjük-e őket. El is indul a nők felé, de félúton megáll, sarkon fordul, és vörös arccal érkezik vissza.*

*– Nem tehetem. Az egyik a feleségem, a másik a szeretőm. Inkább te menj oda.*

*Will elindul a nők fele, de ő is megáll félúton és visszafordul.:*

*– Kicsi a világ...*

ni, mert azok változnak az idők során. Ezek szerint kell időnként az embernek a saját háza táján is söprögetni...

Az ember nem szívesen kürtöli világgá saját tudatlanságát. Inkább hallgat róla, vagy esetleg meglepetést színélve kérdez vissza adott esetben (kissé gúnyosan), „miért, te még ezt sem tudad?” Azonban ez esetben a „ha hallgattál volna, bölcs maradtál volna” mondás azoknak a taxisoknak okozott volna kárt, akik, bár számuk nyilvánvalóan elenyésző, de hozzám hasonlóan rosszul emlékeztek e jogszabályra. „Más kárán tanul az okos”, szól a másik „bölcselet”. Nos, a lap mindenestre felhívja a kedves olvasók figyelmét arra, hogy bizony előbb-utóbb nem csak a „repteres” rendőröknek jut eszébe e jogszabályt számon kérni. Ez pedig pénzbe kerülhet...

Végül álljon itt a jelenleg hatályos KRESZ jogszabály, melyet csak egyféleképpen lehet értelmezni:

(4)

**(5) Olyan gépkocsival, amelynek meghatározott üléseit biztonsági övvel kell felszerelni, továbbá olyan gépkocsival, amelynek hátsó üléseit biztonsági övvel szerelték fel, csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a biztonsági övvel felszerelt ülésen utazó személy becsatolt biztonsági övvel van rögzítve.** A személygépkocsi hátsó ülésén utazó, 12. életévét még be nem töltött és 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket biztonsági gyermekülékben kell rögzíteni.

**a) Nem kell becsatolni a biztonsági övet:**

aa) a hátramenetben közlekedő gépkocsi vezetőjének;

**ab) a taxigépkocsi vezetőjének, ha taxi üzemmódban utast szállít;**

ac) a mentő gépkocsi betegellátó terében utazóknak, ha a becsatolás a beteg állapotának romlását okozhatja, a betegellátást akadályozza;

ad) a járművezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során az oktatóknak.

b) A személygépkocsi hátsó ülésén utazó 12. életévét még be nem töltött és 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket nem kell biztonsági gyermekülékben rögzíteni, ha:



**3. sz. kép. A lakott területen belül egy újabb lakott területre, Ferihegy 2-re érünk**

ba) a biztonsági gyermekülés beszerelésére a személygépkocsi gyári kialakítása alapján nem alkalmas;

bb) a gyermek az üléshez beszerelt biztonsági övvel megfelelően, biztonságosan rögzíthető;

bc) a 46. § (2) bekezdése alapján és a szállított személyek számából következően egy ülőhelyen két gyermek foglal helyet;

bd) az egy időben szállítani kívánt gyermekek száma miatt a biztonsági gyermekülésben történő rögzítés nem oldható meg;

be) a szállítás taxi üzemmódban használt taxigépkocsival, személygépkocsi személyszállítást végző gépkocsival, rendvédelmi szervek gépkocsijával vagy a mentőgépkocsi betegellátó terében történik.

(6) A személygépkocsi első ülésén 150 cm-nél alacsonyabb gyermek csak akkor szállítható, ha az üléshez légszékot nem szerelték fel, és a gyermeket biztonsági gyermekülékben helyezték el.

Ennyi. A be) pontban szereplő szöveget a b) ponttal együtt kell értelmezni, vagyis az kizárólag a gyermekek gyermekülésben elhe-



**4. sz. kép. A lakott terület (Ferihegy 2 vége), még a rendőrbódé előtt**

**A sárkány egy páncélos lovaggal találkozik.**

– Micsoda pechem van – sóhajt fel – megint konzerv!

\* \* \*

A baromfiudvarban a kakas ahányszor elmegy az egyik tyúk mellett, mindig kitép a hátából egy tollat. A tyúk már majdnem kopasz, mikor nem bírja tovább idegekkel, és megszólal:

– Mondd csak te kakas, a többi tyúkot miért nem bántod?

– Mert téged meztele nélkül akarlak! – válaszolja a kakas.

\* \* \*

– Ma alig tudtam elmene-külni a cápától – panaszozja egy tengeri hal a másíknak.

– Van ellene orvosság! – mondja a másik. – Vegyél a szádba egy adag algát!

– És az használ? – Attól függ, hogy milyen gyorsan menekülsz.

\* \* \*

**A kis elefánt életében először bemegy a nudista strandra. Az első szembe jövő férfin nagyon elcsodálkozik, és udvariasan megkérdezi tőle:**

– Bácsi, ne tessenk haragudni! Tetszik elég levegőt kapni azon a kicsike ormányon?

\* \* \*

Az egérke feleségül veszi az elefántot. A nászéjszaka után megkérdezi tőle:

– Nem fáj, kicsim?

lyezését szabályozza. Ebből kifolyólag a taxiban minden felnőtt utasnak be kell kötnie magát. Hasonlóan a többi személygépkocsíhoz. Arra viszont nem tudok ötleteket adni, hogyan lehet ezt majd az utasok nagy részével veszekedés, utaspanasz vagy reklamáció nélkül közölni. Azt viszont tudom, ha a „kedves” megtagadja a biztonsági öv használatát és ennek ellenére utazni is akar, akkor a rendőr a taxist bünteti majd meg! Kérdés még, hogy egy baleset esetén, ha az öv nem volt bekapcsolva, mit szól majd a biztosító? Elképzelhető, hogy súlyosabb sérülésnél orvos szakértői véleményt kér majd, mely esetleg megállapíthatja, hogy a sérülés az övhasználattal csökkenthető vagy elkerülhető lett volna...

Mit lehet tenni? E lap a leglényegesebbet megtette: felhívta azon kollégák figyelmét az érvényes jogszabályra, akik ezt esetleg másképpen tudták. A további, a felmenőket is érintő súlyosabb kívánságokat a jogszabályalkotók felé kérem küldeni...

Berkó Károly



5. sz. kép. Mielőtt még a 4-es útra érnének, a tábla jelzi, már Vecsésen vagyunk

## AZ ADATVÉDELEMRŐL – TALÁN UTOLJÁRA

**Többször foglalkoztunk már e hasábon az adatvédelmi biztos állásfoglalásával, melyet a taxinyugtán kötelezően feltüntetendő vállalkozói címről szól. Több szervezet, ill. magánszemély (taxis) beadványára is elutasító volt a válasz, vagyis a vállalkozó címének (legtöbb esetben lakcímének) feltüntetése a nyugtán az ombudsman szerint nem aggályos. Egyik „kítartó” kollégánk az elutasító állásfoglalás után sem „bírt magával”.**

**Tisztelt Adatvédelmi Ombudsman!**

**Péterfalvi Attila részére**

Tárgy: Taxaméter-nyugta adattartalma kapott válasz megköszönése

Előljáróban engedje meg, hogy köszönetet mondjak levelemre adott válaszáért. Bár részemre és társaimra nézve nem éppen kedvező tartalommal érkezett a levél. Engedje meg, hogy utoljára kifejtssem véleményemet a kapott válasszal kapcsolatban, és ígérem, nem fogom ezen ügygel többet zaklatni.

Tudom, hogy most arra lehet hivatkozni, hogy törvény írja elő az adattartalom milyenségét egy nyugtán, és a törvényt be kell tartani. Nem is ezzel van nekem, és társaimnak baja, hanem azzal, hogy egy ru-

hát akarnak ráhúzni minden vállalkozásra. (Zárójelben jegyzem meg, hogy alig várom azt a pillanatot, mikor csak diplomás végzettséggel lehet majd taxizni, hiszen orvosok is folytatnak praktizálást magánvállalkozásban. Mivel minden vállalkozásra azonos törvények vonatkoznak, ezért vagy lehet praktizálni nem orvosi diplomával, vagy minden vállalkozást csak diplomás végzettséggel lehet majd művelni. De nem akarok ötleteket adni, mert még a végén bevezetésre kerül ez a briliáns ötletem, és mehetnek majd a vállalkozók valamelyik felsőoktatási intézménybe megfelelő diplomát szerezni.)

Ezalatt azt értem, hogy rendben van, hogy egy nyugtán milyen adatoknak kell szerepelnie, de azt már végképpen nem értem, hogy hogyan lehet egy fodrászatot, egy mosodát, egy építőanyagtelepet stb. egy kalap alá venni. Szerintem minden területnek megvan a maga speciális rá vonatkozó működési szabálya, ami hosszú évek folyamán kialakult, és ezeket foglalták szabályokba, majd esetleg törvényileg is előírták, hogy az azonos vállalkozások azonos módon működjenek.

Úgy elgondoltam, hogy vannak különféle egyesületek, amelyeknek szintén van szabályzatuk. Nagyon érdekes dolog lenne, ha például egy ejtőernyősre olyan szabályok vonatkoznának, mint egy könnyűbúvárra.

Igaz ugyan, hogy ki lehet ugrani egy repülőgépről bármikor könnyűbúvár felszerelésben, ha a szabályzat ezt írja elő. Azután a sorozatos tragédiák miatt fel lehet állítani egy vizsgálóbizottságot, amely levonja a tanulságot meg fogja állapítani, hogy a lézőpalackot nem a hátán kell viselnie az ugrónak, mert földet érés esetén a palack nagy valószínűséggel agyon üti. Ezért a vizsgálat végeredményeként talán módosítanak a szabályzatot. Ettől fogva az ugrónak a hasára kell kötnie a lézőpalackot. De még egy merész ötlet is felmerülhet, hogy esetleg ez a szabályzat nem éppen megfelelő egy ugró számára. Talán nem búvár felszerelésben kell ugrani, hanem esetleg ejtőernyővel?

Nem tudom, hogy a levél olvasásában idáig eljutott-e, de remélem, nem tette félre, mert eddig igazán sok zagyvaságot írtam össze, de a java még hátra van.

Továbbra is az a gondom, amit már a korábbi levelemben említettem, hogy egy taxisnak nem engednek mást beírni telephelynek, csak a lakcímét. Még csak nem is kellene bérelnie egy telephelyet, mert valamelyik társaságnál dolgozik a taxisok 80%-a. Most ennek a társaságnak a címét nem adhatja meg telephelyként, mert ezt állítólag a törvény nem engedi meg?! Holott nagyon sok számlán látok olyan dolgot, ahol magánvállalkozó üzemelteti az üzletet,

mint viszonteladó, hogy nem az ő lakcíme szerepel, hanem annak az anyacégnek a neve, amelyiknek a termékeit forgalmazza, esetleg az a cím, ahol maga az üzlet van. Ha valami panaszom van, akkor az anyacégnél tehetek panaszt, ahol kivizsgálják az ügyemet, és szükség esetén intézkednek. Az ilyen rendszerben dolgozó eladónak nem tudhatom meg a lakcímét, holott akkor közvetlenül vele tudnám elintézni ügyes-bajos dolgomat. De a személyes adatait nem tudhatom meg még az anyacégtől sem, mert védi az adattörvény. Most ezek után én úgy érzem, hogy hivatkoznak valamilyen törvényre, amit mindenkinek be kell tartani, de valahogy egyeseknek nem annyira kötelező, míg másoknak szigorúbb az előírás, pedig állítólag ugyanaz a törvény vonatkozik mindenkire.

Egy kutya éjszaka lohol az utcán.

– Hova rohansz? – kérdezi az egyik haverja, aki éppen arra jár.

– A betörök! – lihegi a kutya.

– Szóval betörőket üldözöl?

– Kérdezi a másik.

– Azt nem tudom. Csak azt hallottam, hogy éjjel az asszonyom így szólt az urához: rablók vannak házban, ereszd ki a kutyát. Aztán a gazdám kiengett.



Vagyis nekem csak a lakáscímemet lehet kötelezően szerepeltetni, míg másnak elég, ha az anyacég címét írja be. Persze ez érthető, mert gondoljon bele, ha valakinek elad véletlenül egy hibás terméket, és a lakásán megjelenne a vásárló a rokonságával, és a vélt sérelmét rövid úton lerendezné, oly módon, hogy összetörné a lakásban található értékeit, esetleg jól eldádáznák az eladót. Igaz, azután mehetne a sértett a rendőrségre feljelentést tenni, ahol kivizsgálják majd az ügyet. Majd kapna egy határozatot 30 nap múlva, hogy ismeretlen tettes(ek) ellen befejezték a nyomozást, mert nem lehet őket megtalálni, és önként pedig senki nem vállalta magára eddig az elkövetést.

De tovább mennék. Az előző levelem megírása után — egy héttel talán — a rádióból értesültem egy hírről. A hír témája az volt, hogy egy iskolában kitalálták, hogy a nebulók iskolában viselt dolgairól a szülőket SMS üzenetben értesítik (osztályzat, iskolába járás hiánya stb.), de ez nem lehetséges, mert az adatvédelmi törvény értelmében sérti a diákok jogait. Most valamit megint nagyon nem értek. Ha én, mint szülő 18 éves koráig felelek a gyerek bármely cselekedetért, akkor nekem nem küldhetnek értesítést a gyerek viselt dolgairól, mert szegénykének ez sérti a jogait. Ha viszont otthonról elindul, azzal az ürüggyel, hogy iskolába megy, de ott mégsem jelenik meg, akkor miért engem tesznek felelőssé?

E kis kitérő után visszatérve eredeti témámra, levelében írja, idézem:

„Kétségtelen, hogy a nyugta adattartalmának korábban hatályos szabályozása jobban elősegítette a magánszféra védelmét és az azonosító adatok kíméletesebb kezelését tette lehetővé. Azonban a személyes adatok védelméhez fűződő jognak az áfa-törvény általi korlátozását a jelenlegi szabályozással sem tartom túlzottnak vagy aránytalannak, mivel a személyszállítási szolgáltatás igénybe vételével szerződéses jogviszony jön létre, és a gazdasági forgalom biztonsága

megköveteli azt, hogy a szolgáltatást nyújtó vállalkozás azonosító adatai megismerhetők legyenek a szolgáltatás igénybe vevője számára. Ennek érdekében az egyéni vállalkozásról szóló 1990. évi V. törvény 4/A. §-a úgy rendelkezik, hogy az egyéni vállalkozói igazolvánnyal rendelkező egyéni vállalkozók nyilvántartása — mely egyebek mellett tartalmazza a vállalkozó nevét, születési helyét és idejét, anyja nevét, székhelyét, telephelyét, adószámát, vállalkozói igazolvány számát, nyilvántartási számát, levelezési címét — a telefon- és a telefakszám kivételével nyilvános.”

Eddig az idézet, de őszintén megvallva valamit így sem értek. Mivel már egy-két személyszállítási fuvaron az évek folyamán szerencsére sikeresen túljutottam, és bízom állíthatom, hogy a potenciális utassal ilyenkor létrejövő szerződések nagy általánosságban szóbeli szerződés alapján jönnek létre.

Ez általában úgy zajlik, hogy akinek utazni támad kedve egy fúvott gumikerekekkel ellátott gépjárművel, melyet szemmel láthatóan bérfuvarozásra készítettek fel, és külső megjelenésében első benyomásra bizalmat ébreszt az utazni szándékában, akkor az illető beszáll a kocsiába. Miután kölcsönösen üdvözöltük egymást a napszaknak megfelelően, akkor közli az illető utas az úti célját. Ekkor még felmerülhet egy kérdés a részéről, hogy ez az út körülbelül mennyi forint erejéig fogja terhelni a saját pénztárcáját, mármint az utasnak. Ha az összeget megfelelőnek találja, akkor én a gépi löerők „közé csapok”, és elindulunk a megadott cél irányába, az általam legrövidebbnek ismert útvonalon, hacsak az utas nem köti ki, hogy ő merre szeretne menni. Természetesen ilyenkor az utas kérését saját jól felfogott érdekében ajánlatos figyelembe venni, még akkor is, ha sokkal hosszabb útvonalon közelítjük meg a megadott célállomást. Az eddig leírtak alapján szerintem így létre is jött közöttünk egy szóbeli szerződés. Az utas, ha csak

utazási szándékkal közeledett felém, akkor ő abszolút nem kíváncsi arra, hogy hol lakom, mi a levelezési címen, mikor születtem, anyámat hogy hívják — kivéve persze, ha valamit közölni szeretne róla, amit még nem ismertem eddig — nem érdeklí a vállalkozói igazolvány, a nyilvántartási, de még a motor alvázszáma sem. Sőt arra sem kíváncsi, hogy milyen gyermekkori betegségekből vettem részt. Pedig volt, amit meg kellett ismételniem, mert az első részvételem a betegségben nem lehetett túl sikeres, ezért ismétlésre kényszerültem.

Szóval minden adatom nyilvános, **KIVÉTEL A TELEFON- ÉS TELEFAXSZÁM!** Ez, amit azután végképp nem értek. Miért titkos e két adat. Hiszen ha az utas a szolgáltatással elégedett volt, és ismételten balga módomban megint velem akar szerződést kötni egy fuvarozás erejéig, akkor ő csak a fent felsorolt adataimat tudhatja meg. Tehát csak legfeljebb levelet írhat nekem, hogy hova menjek érte, ahonnan tovább szeretne utazni. De a gyorsabban elintézés kedvéért talán küldhetne küldőncöt is valamelyik (lakás, telephely, székhely, iratmegőrzés, ideiglenes lakás) címre, mert ki tudhatja, hogy éppen hol tartózkodom.

A telefon mennyivel egyszerűbb lenne. Igaz persze, hogy így több ember foglalkoztatása is megoldódik, mert legalább egy fél tucat küldőnc futna, hogy valahol megtaláljon. De így is előfordulhat az a veszély, hogy egyik megadott címen sem vagyok éppen megtalálható. Hanem a vállalkozásom munkaeszközéül szolgáló fúvott gumikerekű minimum négyajtós gépjármű volánjánál ülök valahol a területileg Budapestre és Pest megyére kiadott érvényes taxis engedéllyel fuvarra várakozva.

Itt szeretném megjegyezni, hogy a jogalkotásból a jogalkotók a közlendő adatok listájából kifejejtették az ideiglenes lakáscímét, az iratmegőrzési címet, a taxis engedély számát és érvényességi idejét, a személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány számát, valamint az újonnan kiadott droszthasználati engedély számát. Ahogy így elnézem a listát, bizony elég hiányos a kötelezően közlendő adatok tárháza. Lehetne még közölni a taxaméter típusát, gyártási számát, a beállítás dátumát, de ott van a forgalmazást segítő URH készülék típusa, gyári száma, használati engedélynek érvényessége, hogy csak pár dologt említsek, ami most hirtelen az eszembe jut.

Tehát ott vagyunk, hogy a fuvarozás kezdetén szóban megkötjük azt a

szerződést. A leendő utasnak a fuvar végén a nyugta átadásával mindent szabadrólunk tudnia, de én a nevével sem kérdezhetem meg. Holott úgy tudtam — lehet, nem jól tudom —, hogy egy szerződés az attól szerződés, hogy minimum két résztvevője van, akik kölcsönösen megállapodnak akár szóban, akár írásban valamilyen munka elvégzéséről, jelen esetben egy személyszállítás feltételeiről, ami abból áll, hogy a fuvarozó elszállítja az illetőt a megadott címre. Az illető utas a fuvar végétével a taxaméter által mutatott viteldíjat kiegyenlíti. Itt jön az én és kollégáim által nehezített probléma. **A nyugta átadásával minden adataim kiszolgáltatom a tisztelt utasnak, akinek nem tudhatom a nevét, címét** vagy hogy van-e fedezet a bankszámláján a fuvardíj kiegyenlítésére, **valamint van-e érvényes erkölcsi bizonyítványa**, vagy megélhetési bűnözésből él, és csak azért utazik velem, hogy meg legyen egy cím a következő árubeszerzési körútjára. Remélem, elég finoman, és érthetően fogalmaztam.

Vagyis a járható megoldás az lenne, ha minden taxis kollégám pontosan betartaná egy szerződéskötés szabályait, ami azt jelentené, hogy minden taxis jogot tanulna, hogy szabályos szerződést tudjon kötni az utasával, amit természetesen írásban is rögzítenének két pártatlan tanú jelenlétében. Mindketten saját akaratukból kölcsönösen vállalva egymás felé a magukra kötelező részeket (személyszállító: szállít, utas: kiegyenlíti a fuvardíjat). Szabályosan kitöltene egy kétpéldányos szerződést, ami lehetne egy formanyomtatvány is, a könnyebbesség kedvéért, ami tartalmazza a taxis fontosabb korábban felsorolt minden adatát — uram bocsá! — még talán a telefonszámát is, valamint az utas olyan adatait (név, cím, anyja neve, levelezési címe, elérhetősége stb.), ami alapján, a fuvar végén történt esetleges szerződésszegés esetén el lehessen érni az illetőt. Vagyis, ne kelljen a taxisnak ismeretlen tettes ellen feljelentést tennie. Egyenesen az elkövető ellen indíthatna polgári pert a fuvardíj kiegyenlítésének behajtására. Továbbá, ha a taxis lakásán idegen behatolás nyomai látszódnak, akkor az utolsó — mondjuk egy évben — szállított személyeket lehetne, mint potenciális elkövetőket látó körbe vonni a vizsgálat folyamán.

Persze ezeknek a szerződéseknek egy másolati példányát le lehetne adni valamelyik erre a célra kinevezett hivatalos hatóságnál, hiszen olyan

Két egérke beszélget:  
– Olyan fáradtnak látszol – mondja az egyik – Mi van veled?  
– Hagyd el! Feleségül vettem egy zsiráfányt.

– És ettől vagy kimerült?  
– Mert telhetetlen. Megcsókolom, aztán alig érek a földre, már megszólal: gyere, szívem! Puszi!

\* \* \*  
Két galamb ül az ágon.  
Megszólal az egyik:

– Látod, mi van a fa alatt?  
– Látom hát – feleli a másik – egy rendőr.  
– És akkor mire vársz?

\* \* \*  
Egy csiga mászik fel a tölgyfára. Ötven év múlva elér a feléhez, majd megcsúszik és lezuhan a földre. Keservesen megüti magát, majd így szól:

– Na lám csak! Ez a vége a nagy sietségnek!

fontos adatokat tartalmaz, mint azt, hogy az illető hol kezdte meg a fuvaroztatását, és hol fejezte be. Bár a III/III-as ügyosztály már állítólag nem létezik, de csak lenne valamilyen megoldás!

Ez megint csak enyhítene a munkaerőgondokon, mert sok embernek lehetne munkát adni, akik átveszik és rendszerezik az iratokat. Természetesen a bevételt sem lehetne elhanyagolni, mert a szokásos államigazgatási illeték lerovása esetén vennék át az iratokat megőrzés céljából.

Sőt ezek az adatok hozzáférhetőek lehetnének mindenki számára. Tehát bárki, aki kíváncsi arra, hogy hozzátartozója merre utaztatott, az megkaphatná ezeket az adatokat, persze a megfelelő illeték lerovása után. Ha a rendszer beválna, akkor ki lehetne terjeszteni — rangsorolás nélkül — a MÁV, a VOLÁN, a MALEV és a BKV járataira is. Hiszen ha jól tudom, akkor ők is valamilyen szinten vállalkozás formájában végzik a tevékenységüket. Én pedig kíváncsi lennék, mondjuk a BKV busz vezetőjének lakáscímére, és egyéb más adataira (születési ideje, anyja neve stb.) Nem

csak arra, hogy VII. ker. Akácfa u. 15., ami így elég személytelennek tűnik. Jó, tudom, hogy itt találok jogi képviselőt, aki védi a mundér becsületét. De itt jön be a képbe az, hogy nekem miért nem lehet azt — ha már kötelező —, akkor megadnom annak a cégnek a nevét, telephelynek, amelyikkel fuvarszervezési szerződést kötöttem nem kevés pénzért. Itt ugyanis minimum a rendszám alapján, be tudnak azonosítani, és a szükséges adatokat, ha kell, ki tudják adni a tisztelt utas részére. Itt jegyzem meg, hogy ha nem kötök egyik fuvarszervező céggel sem szerződést, azért a Közlekedési Felügyeleten minden taxisról minden adatot pontosan nyilvántartanak. Itt meg lehet szerezni minden adatot, amire szüksége lehet az utasnak vélt sérelme orvoslásához. De sokkal kényelmesebb megoldás, ha különböző hivatalokat felállítunk, akik az állítólagos szolgáltatásukat nem kevés pénzért teszik, de amivel foglalkozniuk kéne azt, nem végzik. Helyette hozunk egy olyan rendeletet, ami a két szerződő fél közül az egyiket teljesen kiszolgáltatottá teszi a másiknak, míg a másikat az egyik elle-

nében ugyanaz a törvény teljes inkognitóban tartja.

Nekem ez valahogy kicsit sántának tűnik, bár nem végeztem túlságosan magas iskolát, csak megtanultam az abc-t, és az alapvető számtani műveleteket. De lehet, hogy van egy kis hibám, mert talán az átlagosnál magasabb az igazságérzetem.

Végeredményben arra a következtetésre jutottam a levele kapcsán, hogy a törvény hatalma előtt, ha nem is hullok térdre, de enyhe fejbólintással tudomásul veszem, rám és kollégáimra nézve kötelezőnek ismerem el, de még megtoldom azzal, hogy a telefonszámomat saját akaratomból megadom az utasnak. Teszem ezt abból a célból, hogy ne kelljen neki küldöncökkel kerestetni, ha velem szándékozna utazni.

Bár elmondom önnek, hogy ez a cselekedet „FUVARLENYÚLÁSNAK” minősül minden fuvarszervező cégnél, mert attól aggódnak, hogy ha közvetlen engem hívnak az utasok, akkor nem lesz több indok arra, hogy nekik fuvarszervezés alapján tagdíjat fizessenek. Ezen cselekedetre, ha fény

derül, akkor komoly szankciókat helyeznek kilátásba, aminek leírását most mellőzöm, és megkímélem az olvasásától.

Továbbá rendszeresíteni fogok egy vonalas, vagy négyzethálós (köztudatban kockás) füzetet, amiben szépen vezetni fogom azoknak az utasoknak a nevét, akik magukkal viszik a nyugtát, bár tudom, hogy törvény írja elő, hogy az utas kezébe kell adnom, ha kéri, ha nem. De csak azokat fogom felírni, akik valóban elviszik a nyugtát. Mivel mindenkit véd az ártatlanság törvénye, ezért fel sem fog bennem merülni az, hogy rossz számdékkal akarja megszerezni a lakásom pontos címét. Tehát csak azért írom fel az adatait, mert bizonyos időnként mondjuk évente vagy félévente, ezeket a címeket beletenném egy képlet-es kalapba, és közjegyző jelenlétében kisorsolásra kerülne egy név. A sorsolás díja az lenne, hogy a kisorsolt személy a működési engedélyem területén (Budapest, Pest megye) egy jutalomutazást nyerne az általa meghatározott időben A és B pont között. Így meg volna az indokom arra, hogy miért kérem az utasok adatait, hiszen anonim személyt nem lehet kisorsolni. Kis apró betűs részben pedig tudomására hoznám, hogy az adatait harmadik személynek nem adom át további felhasználás céljából. Valamint, hogy családtagjaim nem kerülhetnek bele a sorsolási névsorba.

Eddig jutottam a gondolataimmal levele olvasása után. Remélem, Ön is eljutott a záró sorok olvasásáig, és nem hagyta abba mindjárt az első bekezdés után.

Válaszát, melyet engedelmével a *Taxisok Világa* című taxisoknak szóló laphoz (szerk. címe: 1191 Bp. XIX. ker. Attila u. 49–53., e-mail: taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu) eljuttattam közzététel végett, hogy mindenki értesüljön a hivatalos állásfoglalásáról.

Fáradozását ismételtelen megköszönve sok vállalkozó személyszállító kiséparos nevében.

Maradok tisztelttel

**Bodnár László**

E-mail: mody.bodnar@freemail.hu

## Rendszeresen fuvarozta gyilkosait

# Ötvenezerért kivégezték

**Ha sok a fuvar, akkor dől a lé, tehát tele van pénzzel a 28 esztendő M. Attila – gondolták róla kivégzői, akik pénzzavarba kerültek és adósságukat a Debrecenben feketén taxizó férfitől szerzett pénzből akarták rendezni.**

Decemberi lapszámunkban beszámoltunk arról a brutális gyilkosságról, amely november 10-én késő este történt Debrecenben, ahol a városban engedély nélküli fuvarjából élő 28 éves M. Attilát ismeretlen tettesek agyonlőtték. Lapzártá után érkezett a hír, a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság nyomozói őrizetbe vettek három férfit, akit a bűncselekmény elkövetésével gyanúsítanak. Azóta a bíróság elrendelte a gyanúsítottak előzetes letartóztatását és a nyomozóknak sikerült a gyilkosság részleteire és motívumára is fényt deríteni.

Három fiatalember pénzzavarba került, ezért egy magánszemélytől kölcsönt vettek fel. Háromszázezer forintot kaptak, amiért négyszázezer kellett visszafizetniük a megadott határidőre, csak hogy nem jött össze a pénz. Ezért gondolták: a városban ismert, kedvelt és az alacsonyabb fuvardíja miatt keresett,

népszerű taxist kirabolják és a pénzt elveszik.

Áldozatukat maguk is jól ismerték, hiszen többször utaztak vele. November 10-én este Debrecen egyik nyilvános telefonfülkéből rendelte meg a fuvarát a 19 és 30 éves egyénből álló gyilkos duó. Attila megérkezett majd beszálltak autójába és a város határába vitették magukat, ahol az idősebb férfi háromszor fejbe lőtte a sofőrt. Az egyik golyó a fejben maradt, míg a másik kettő átszakította a koponyát.

A sikeres emberölés után elvették a taxis tárcáját a benne lévő ötvenezer forinttal, majd hívták 20 esztendő hajdúsámsoni társukat, akivel távoztak a helyszínről.

Az áldozatra pár perccel később egy hazafelé tartó család talált rá a Bellegő kerti földúton. A rendőrség nagy erővel kezdte meg a nyomozást, amely több szálon futott egy időben. Az egyik ilyen vonal ellenőrzése közben bukkantak rá a fiatalok beceneveire az áldozat mobiltelefonjában. Nevezettek további elszámoltatása, kontrollja közben erősödött meg a nyomozókban a gyanú, miszerint a gyilkosságot a fiatalok is elkövethették. Nem sikerült megfelelő alibit sem

igazolniuk, majd kihallgatásukkor többször is ellentmondásba keveredtek.

Végül sikerült annyi bizonyítékot a nyomozóknak begyűjteniük, amely alapján előbb őrizetbe vették a triót, majd a bíróság elrendelte előzetes letartóztatásukat. A gyilkos fegyver, egy sportpisztoly, még nem került elő, de a közvetlen és közvetett bizonyítékok alapján a nyomozóhatóságnak nem jelent gondot a bűncselekmény bizonyítása, így a későbbi vádemelés sem. Amennyiben a bíróság előre megfontolt szándékból, nyereségvágyból elkövetett emberölésben találja bűnösnek a tetteseket, úgy akár életfogytiglani büntetést is kaphatnak a gyanúsítottak.

Egyes lapértékesítések szerint M. Attila rendkívül népszerű volt a fiatalok körében is, ahol csak Zselé beceneven emlegették. Élete utolsó napján két mobiljára 178 telefonhívás érkezett, amelyek jó része megrendelőitől jött. A korábban kábítószergyűbe keveredett egykori taxist büntetése letöltése után a város visszafogadta, viszont priusza miatt a helyi taxistársaság nem alkalmazhatta. Ezért vállalt fekete fuvarokat, ami a vesztét okozta.

K.z.t.

**Két egérke megy a sín mellett. Megszólal az egyik:**

– Cin, cin.

**Mire a másik:**

– Hülye, a sín vasból van!

\* \* \*

Két légy sétál Robinson fején.  
Egyszer csak megszólal az egyik:  
– Én most elmegyek. Majd Pénteken találkozunk.

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt úton közlekedik. A lassítószávon, ha csak kis mértékben csökkenti a taxija sebességét, az...

- már különösen lassú haladásnak tűnik.
- alig észlelhető.
- csak a sebességmérőn észlelhető.



2. Változnak-e a biztonsági öv használatára vonatkozó szabályok, ha taxijával, a táblával megjelölt területre érkeznek?

- Igen, a hátsó ülésen elhelyezkedő utasainak már nem kötelező az öv használata.
- Nem.



3. Taxijával ideális út, időjárási, forgalmi és látási viszonyok között autópályán közlekedik. A táblakombináción megjelölt sebességnél haladhat-e gyorsabban?

- Igen.
- Nem.



4. Mit jelez ez a tábla?

- A repülőgépek légörvényt kelthetnek.
- Az út repülőtér mellett halad el.
- Az út felett alacsonyan repülő légi jármű megjelenését és az ezzel járó zajhatást.



5. Ismeretlen városrészben a tábla hatálya alatt közlekedik. Egy járdán haladó gyalogostól kér felvilágosítást a keresett cím hollétéről. Taxija rövid idejű megállítása tekinthető-e forgalmi oknak?

- Ha csak az ablakot húzza le, és nem száll ki a kocsijából, akkor igen.
- Ha az egyhelyben tartzkodás az öt perctet nem haladja meg, akkor igen.
- Nem.



6. Taxijával akkor érkeznek az útkeresztesződéshez, amikor az ott elhelyezett forgalimirányító fényjelzőkészülék piros-sárga együttes fényre vált. Továbbhaladhat-e intenzív gyorsítással?

- Igen.
- Nem.

7. Az emberi teljesítőképesség maximumát igényli-e a gépkocsivezetőtől a közúti forgalomban való részvétel?

- Igen.
- Nem.

8. Taxijával balra bekanyarodáshoz besorolt az úttest felezővonalához. Elsőbbségadásra kötelezett-e az Önt balról előzni kívánó jármű részére?

- Igen.
- Nem.

9. Hangjelzéssel ösztönözheti-e az úttest gyors elhagyására a szabálytalanul áthaladó gyalogosokat?

- Igen.
- Ez nemcsak szabályos lehetősége a vezetőnek, hanem egyben kötelezettsége is.
- Nem.

10. Olyan kijelölt gyalogátkelőhely felé közeledik, amely előtt 5 méteren belül egy szabálytalanul parkoló tehergépkocsi tartózkodik. Meg kell-e mellette állítania taxiját?

- Igen, ez ilyen esetben mindig kötelező.
- Igen, ha a tehergépkocsi a zebrán feltételezhetően tartózkodó gyalogos észlelését akadályozza.
- Nem, a lassítás is elegendő.

11. Ellentétes irányból érkező két gépkocsi kíván egyidejűleg balra bekanyarodni egy útkeresztesződésben. Végrehajthatják-e úgy a manővert, hogy nem egymást megkerülve, hanem egymás mellett jobbról – a kanyar ívét levágva – kanyarodnak?

- Igen.
- Nem.

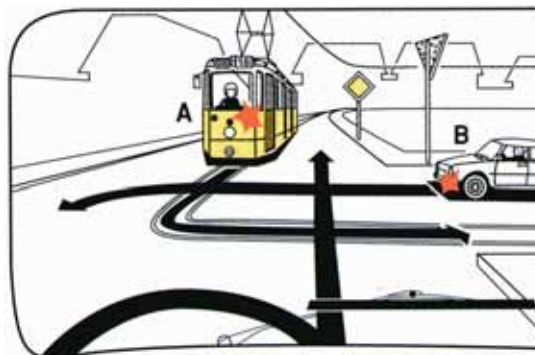
12. Sűrű forgalmú úton követheti-e folyamatosan az Ön előtt haladó mentőautót, kihasználva azt a folyosót, amit más járművek az úttest szélére való húzódással nyitnak a megkülönböztető jelzéseit használó jármű akadálytalan továbbhaladására?

- Igen, ha a mentőautóban szállított beteg ember hozzátartozóját viszi a kórházba.
- Csak akkor, ha ezt a sebességkorlátozás megsértése vagy tilos jelzésbe való behajtás nélkül teszi meg.
- Nem.

13. Használhatja-e taxija ködfényszóróját a tompított fényszóró bekapcsolása nélkül?

- Igen.
- Nem.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezeti. Van-e elsőbbségadási kötelezettsége?



- Igen, de csak az „A” jelű villamos részére.
- Igen, de csak a „B” jelű gépkocsi részére.
- Nincs.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44-45. oldalon találhatóak.



## Idén folytatódhatnak az ellenőrzések a fővárosban

– Sikeresnek bizonyult a cégek közötti együttműködés –



**Kerepesi út 30. A droszton csak magánautók parkolnak, taxizás szempontjából ez a hely használhatatlan**

Decembéri számunkban már hírt adtunk arról, hogy a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara kezdeményezésére a fővárosi taxitársaságok etikáisaikból, reklamásaikból álló közös ellenőri csoportot állítottak fel. Az ide delegált taxisokat a Rendőrtiszti Főiskola előadói segítségével először elméleti oktatásban részesítették, majd következett a gyakorlati próba az utcákon. Az ellenőrzésben részt vevő kollégák megkülönböztető mellényt kaptak, és autókba ülve elkezdtek feltérképezni a problémákat, melyeket a taxiállomásokról jeleztek. Hol állnak idegen járművek, hol hiányos a felfestés stb. Ugyanakkor azt is figyelték, hogy mely drosztokat nem használnak a taxisok sem éjjel, sem nappal. Vagyis így a gyakorlatban is láthatóvá váltak azok a helyek, ahol a taxiállomások feleslegesek, illetve nem a megfelelő helyre telepítették őket. Természetesen az ellenőrzés során figyelemztették azokat a taxisokat, akik a drosztokat nem az előírásoknak megfelelően használták. Például nem zárkoztak fel, vagy autójukat lezárva valahová eltávoztak. Az ellenőrzések legfőbb célja azonban az volt, hogy kipróbálják, a taxitársaságok, tudnak-e együttműködni az ellenőrzésben. Úgy tűnik, hogy igen. Tehát a próbát most már az előadás követheti, vagyis a rendszeres ellenőrzésekbe az idén már „beszállhat” a rendőrség és a Közterület Felügyelet is, megfelelő hatósági háttérrel és súlyt adva a szakmai ismeretek mellé. Az ellenőrzés ugyanis csak akkor lehet hatékony, eredményes, ha a szakmai tudással bírók és a hatósági jogosítvánnyal rendelkezők ezt együtt végzik. Így természetesen ebből a taxisok sem maradnak majd ki. Akik elvégezték a tanfolyamot, és erről megfelelő igazolást kaptak, azok részt vehetnek majd az „igazi” akciókban is. Igaz ez azokra a társaságokhoz nem tartozó kollégákra is, akik esetleg a későbbiekben szeretnének ebbe a munkába bekapcsolódni. Természetesen a megfelelő tanfolyamot előtte nekik is el kell majd végezni. Miután az első próba jellegű ellenőrzésről riportban számoltunk be, most a következő kettőt a jegyzőkönyvek alapján röviden ismertetjük, néhány fényképpel kiegészítve.

November 30-án éjszakai ellenőrzést tartottak a Fótaxi, a 6X6 Taxi, a Taxi2000, a Tele5 Taxi, a Budataxi, a Budapest Taxi és a Taxi4 delegáltjainak közreműködésével. Ezen az éjszakán 13 taxiállomást jártak végig két autóval a taxisok. A jegyzőkönyv szerint javaslatot

tettek az I kerületi Döbrentei u.–Fátyol u. sarkon lévő kijelölt taxiállomás megszüntetésére, mert azt egyáltalán nem használják a kollégák. Jelezték, hogy a Batthyány téren a korábbi javaslat szerinti felfestés-kiegészítést még nem oldották meg. A Kolozsi téren magánautó parkolt a droszton, de így volt ez a Bartók Béla úton mindkét kijelölt helyen, a Gellért téren és a Krisztina krt.–Maros u. sarkon is. A magánautók tulajdonosai sajnos jól tudják, ilyenkor a köztisztviselők otthon vannak, tehát reggelig „szabad a vásár”. Az Etele téren és a budafoki Városház téren elkoptak az útburkolati jelek. Néhány taxinál problémát találtak az ellenőrzést végzők, ezekben az esetekben figyelmeztetéssel éltek.

A december 9-én megtartott „akcióban” a 6x6 Taxi, a Budapest Taxi, a Fótaxi, a Tele5 Taxi, a Budataxi és a Taxi4 etikásai vettek részt. A bejárás során tapasztalták, hogy az Erzsébet krt. 8-10. alatti állomáson ismét magánautó parkolt, hasonlóan a Kerepesi út 30-nál található droszthoz, mely a jelentés szerint forgalomtechnikai szempontból használhatatlannak is bizonyult. Nem volt ez másképpen a az újjapoltai Zsókaúti utcai taxiállomáson sem, ahol minden helyet civil autók bitoroltak. Több olyan drosztot is találtak, ahol a tisztaság volt kritikán aluli. A Bosnyák téren, a Páskomliget utcában és a Déli alsón kialakított megállóban nagyon sok szemét halmozódott fel az elmúlt időszakban.

Ugyanakkor az ellenőrzések során nem egy esetben észlelték, hogy 600,- 800,- 1000 (!) Ft-os viteldíjak is szerepelnek az



**„Déli alsó”. Jól látható a szeméthalom, mely a taxiállomást „jelzi”**

utastájékoztatókon. Ez már csak azért is érdekes probléma, mert a hatósági maximált tarifa ilyen megsértésének ma is következményekkel kellene járnia. A fix ár bevezetése nem javít majd a helyzeten, ha az ellenőrzés nem válik rendszeressé, és a kiszabott szankciók ezután is elmaradnak, mint ezt eddig tapasztalhattuk.

**A bika beugrik a kerítésen, át a tehénekhez:**

**– Sziasztok! Tökös Dönci vagyok, de csak hívjatok nyugodtan Döncinek, mert a többi fennakadt a kerítésen!**

## BTI – Taxicentrum hírek

A BTI-ben az eddigiekhez hasonlóan ezúttal is készüggel segítünk az adóbevallások kitöltésében. Az épületben zajló felújítási, átalakítási munkák miatt azonban a lap megjelenésekor valószínűleg még átmenetileg a szokásosnál szűkebb körülmények között, a Taxisok Világa szerkesztőségében működik az iroda. A torlódások és hosszabb várakozások elkerülése érdekében ezért azt a már tavaly bevált gyakorlatot kívánjuk követni, hogy a szükséges adatok közlése mellett a bevallási csomagot itt kell hagyni, és a bevallás néhány napon belül elkészül. Az elmúlt években egyre gyakoribbá vált a bevallás gépi kitöltése, vagyis az APEH által ellenőrzött számítógépes program segítségével történő bevallás. Ennek az eljárásnak az az előnye, hogy számszaki vagy formai hibát nem enged elkövetni, így a tévedés, elírás lehetősége kisebb. Azok, akik tavaly már ebben a formában küldték be bevallásukat, idén nem kapnak adóbevallási nyomtatvány csomagot, csak egy értesítést az adóhivaltól, és a megfelelő befizetőcsekket.

A BTI adóbevallás-kitöltési szolgáltatása rendezett tag-

dijjal bíró tagjaink részére ingyenes. Másoknak átalányadó esetén háromezer, tételes bevallásnál négyezer forint ügyviteli díjat számítunk fel.

A bevallás lezárta és összesített adatok szerint történik. A szükséges adatok:

- Átalányadó esetén:
- az éves összes bevétel taxióra szerint
  - esetleges egyéb, a taxióránban nem szereplő vállalkozói bevétel
  - egészségügyi hozzájárulásra befizetett összegek
  - magánnyugdíj-pénztár adatai (aki tag ott)
  - táppénz időtartama és a táppénzként kapott összeg a TB igazolása alapján

Tételes adózás esetén a fentiek kivül:

- anyagköltség (jellemzően az üzemanyag)
- egyéb költségek
- vállalkozói kivét összege
- tárgyi eszköz értékcsökkenése (ha van)
- előző évi adóbevallás

Mindkét esetben szükséges a vállalkozáshoz nem kapcsolódó egyéb jövedelmek igazolása is, - ha vannak - pl. főállású jövedelem, biztosítótól kapott összeg, bérbeadás bevétele, stb.

Az általánosan túlmutató bonyolultságú adóbevallásokkal (értékpapír- és befektetési ügyletek, ingatlan adás-vétel stb.) időhiány miatt általában nem áll módunkban foglalkozni.

Abban az esetben, ha valaki az év során nem fordított gondot könyvelésére, így lezárt adatokkal nem rendelkezik, először a könyvelést kell rendbe hozni. Az adóbevallás időszakában ebben csak korlátozottan tudunk segíteni. A könyvelés, adatrögzítés díja átalányadós taxisok számára havi 3000 Ft.

A tételes könyveléshez szükséges számítógépes költség-számítás változatlanul igénybe vehető irodánkban. E számítás segítségével a konkrét autótípusra tudjuk megadni a fogyasztási normát, valamint az egy kilométerre elszámolható összeget a mindenkori szorzók és APEH által elfogadott üzemanyagárak alapján. Ebben az esetben az üzemanyag vásárlásáról nem szükséges számlával rendelkezni.

\*\*\*

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

## Drosztdij-statisztika

A Fővárosi Taxiállomásokat Kezelő és Fenntartó Kht. (Drosztkelő Kht.) 2004 április 1. óta kezeli a taxiállomásokat és szedi érte a drosztdíjat. A 2005. január 3-án készült összesítés szerint a levélben kiküldött 5620, ill. az ügyfélszolgálatról személyesen elvitt 1300, összesen 6920 db értesítés nyomán összesen 5456-an váltották ki a drosztengedélyüket. A kollégák közül 4826-an személyesen, 630-an pedig banki úton fizették a díjat. Címzett ismeretlen jelzéssel 465 db értesítés érkezett vissza.

A Közlekedési Főfelügyelet adatszolgáltatása alapján a fővárosban 4174 vállalkozó összesen 5226 taxigépkocsit üzemeltet. A személygépkocsis személyszállító vállalkozások száma 10, az üzemeltetésükben lévő személygépkocsik száma 77 darab.

Pest megyében 887 taxivállalkozás 1006 taxigépkocsit üzemeltet, személygépkocsis személyszállítást 3 vállalkozás folytat 7 db gépkocsival.

Az engedéllyel rendelkező taxigépkocsivezetők száma a fővárosban 6724 fő, Pest megyében pedig 1122 fő.

A fenti statisztika jelenleg még nem lehet teljes, hiszen március 31-ig még jó néhányan kiválthatják drosztengedélyüket. Végleges szám 2005. április hónapban mondható, ugyanis aki addig nem fizetett drosztdíjat, az nem is vizsgáztatta, vizsgáztathatta le autóját.

Az őzikét megtámadja a farkas az erdőben. Az őzike ijedten szólal meg:

- Fontos üzenetet küldött mindenkinek az oroszán. Ha érdekel, olvasd el a jobb patámon.

Amikor a farkas odahajol, hogy elolvassa, az őzike kegyetlenül fejen rúgja. Mikor a farkas magához tér az ájulásból, így szól:

- Hiába, mire eszembe jutott, hogy nem is tudok olvasni, már késő volt!

**FELHÍVÁS!**  
**Ruhagyűjtést** szervezek rászoruló szegények és hajléktalanok részére, ebben kérem a taxisok segítségét... Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt (felölt és gyermek méretben is) szívesen fogadunk, amelyek otthon esetleg csak helyet foglalnak  
 Felvilágosítás, és a ruhák begyűjtésének egyeztetése:  
 Henczné Egyed Zsuzsanna  
 Taxisok Világa Szerkesztősége  
 1191 Budapest, Attila u. 49-53  
 Tel: 280-1864, vagy este a 262-8149 telefonszámon, ill. fenti címen a BTI-be is be lehet hozni

### Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!  
 Akkumulátor és kenőanyag akció taxisoknak!

Akkumulátor már  
 7000 Ft-tól 1 év garanciával!  
 Kenőanyagból 20% engedmény.  
 Nagy választék,  
 korrekt kiszolgálás!

#### Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.  
 Tel.: 06-20-351-2213  
 Kerepes, Szabadság út 41.  
 Tel.: 06-30-363-8893  
 Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig  
 SZ: 8-14-ig

### 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

## 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: hétfőn 10-18, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	300.-
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.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.750.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
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	1.748.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.348.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsira oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsira oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	1.30

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

#### Elszámolható üzemanyagárak, 2005 (Ft/liter) – [www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-

A gilisztafiú kérde a gyászuhas és zokogó mamájától:  
– Mama, miért sírsz?

– Apád miatt.  
– Miért, hol van?  
– Elment horgászni.

**Mercedes Vito 112 cdi**  
8+1 személyes, automata váltóval, állófűtéssel eladó:  
**3.600.000.-Ft**, finanszírozható.  
2000-es évjárat,  
műszaki vizsga: 2005.12. hóig,  
145.000 km. **Maxi Taxinak**, vagy munkásszállításra ajánlom.  
**Tel.: 06-309-312-841**



#### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA ([www.mnb.hu](http://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-től	9,50%



## Fizetendő minimális járulékok 2005. I. negyedév

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 167 000 Ft	Járulékalap 15%-a <b>25 050 Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>44 255 Ft</b>	Tételes összeg <b>3x3450 = 10 350 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségment elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 370 Ft	A járulékalap 18%-a 30 060 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

### A TB-járulékok változásáról

2005. évben a TB-százalékok nem változtak, mégis újabb számokat kell megtanulnunk, mert a minimálbér 57.000 Ft-ra történő emelése miatt a minimálisan befizetendő összegek is változnak. Szokás szerint az első negyedévre befizetendő összeg eltér a többi negyedévtől, mert a január havi TB-járulék viszonyítási alapja még a decemberi minimálbér, ami 53.000 Ft volt. Február, március hónapokra aztán már az 57.000 Ft-os minimálbérrel kell számolni. Az egészségbiztosítási hozzájárulás összege változatlanul 3.450 Ft/hó, azonban ezúttal nem az egész évben, csak októberig. A tervek szerint novembertől 1.950 Ft/hó összegre csökken. Erre a változásra majd a megfelelő időben visszatérünk.

Új adótételként jelentkezik az előző számunkban már beharangozott „vállalkozói járulék”, mely az adóköteles bevétel 4%-a. A főállású egyéni vállalkozó ezt az új járulékot, hasonlóan a TB-járulékokhoz, utólag, a tárgynegyedévet követő hó 12-ig köteles befizetni, és szintén a TB-hez hasonlóan a járulék alapja legalább a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér összege. A 2005-ös év első negyedévre fizetendő vállalkozási járulék tehát a következő: 53.000 + 57.000 + 57.000 Ft, összesen 167.000 Ft alapulvételével a 4%-os mérték 6.680 Ft, befizetendő április 12-ig. A befizetési számlaszámról, ill. csekkokról még nincs információnk.

**TAXIKÖNYVELÉS**  
**Már havi 2.500 Ft-tól!**  
**Könyvelés, bevallások,**  
**tanácsadás, képviselet.**  
**tel: 06/30 3-422-767**  
**www.taxikonnyvelés.hu**  
**Putz György**  
**15 éve taxikönyvelő**

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**30 895 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 360 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékaig terjedő részt kell fizetni.

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. 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
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, az első negyedévre tehát 2005. április 12.**

## ÖT UTAS + A TAXIS ITT A HONDA FR-V

A Honda olyan új modellel száll be a kompakt egytérűek közötti versenybe, amely a belső tér variálhatóságára helyezi a hangsúlyt. Az FR-V 3+3-as üléselrendezése, intelligens térkihasználása, illetve innovatív ülésmozgatási mechanizmusa révén képes akár hat ember szállítására is, csomagokkal együtt.

A nagyszerű belső térkihasználás megteremtése mellett a Honda fontosnak tartotta, hogy olyan utasteret hozzon létre, amelyben a családi kommunikáció, különösképpen pedig a gyerekek és a szülők közötti kommunikáció a lehető legjobb legyen. S melyik gyerek ne szeretne elől ülni a szülők között? Az FR-V-ben ez a lehetőség adott, s így a szülők is jobban ügyelhetnek a csemetékre.

Az FR-V szakít a buszlimuzinok gyakran kissé haszonjárműves jellegével is, megjelenése sportos, formatervezése stílusos. A háromtagú motorpaletta – benne a Honda méltán elismert 2,2 literes dizeljével –, izgalmas menetteljesítményeket garantál, a széles nyomtávú futómű pedig minimalizálja a sodródási hajlamot, kimagaslóan jó rugózási kényelmet biztosít és osztályelső manőverezési képességekkel ruhazza föl az autót. A Honda új modellje magasabb szintre emeli a buszlimuzinok vásárlóinak igényeit.

Összesen háromféle felszereltség közül lehet választani: az S (csak 1,7 literes motorral), a Comfort (minden motorhoz rendelhető) és az Executive (csak a 2,0 és 2,2 literes motorokhoz). Nézzük, milyen az FR-V belső kiképzése:

A többfunkciós első középső ülést asztallá vagy hatalmas első kartámasszá alakíthatjuk át. Az osztott üléstámlában pedig tárolórekeszt alakítottunk ki.

Az üléseket nem kell bonyolult mechanizmusokkal mozgatni, s persze nem szükséges kiszerezni sem őket az autóból. Az FR-V-ben az ülések eltűnnek a padlóban, s így a megnagyobbított csomagtartó alja teljesen sík. Az FR-V utastere figyelemre méltóan kényelmes és praktikus: ennek alapja a hat különálló ülés, amelyek sokféle üléskonfiguráció kialakítását teszik lehetővé, illetve általuk



két szélső ülésen, a nagyszülők hátul a két szélsőn, s két gyerek a két középső ülésen ül. A vezető mellett a kartámasszént és asztalként funkcionáló lehajtott középső ülés, mellette a vezető partnere. Ha hárman utaznak túrázni, ülhet mindenki elől, mögöttük pedig a maximálisra bővített raktérben, az elfektetett ülések fölött állítva elfér mindhármuk kerékpárja (kiszertelt első kerékkel). Sok házaspár találja majd jó ötletnek, hogy gyerekeik elől ülhet velük a kocsiban, így szabadon és minden nehézség nélkül kommunikálhatnak útközben is. A gyerekek pedig egészen biztosan nagyon élvezik majd, ha elől ülhetnek apu és anyu mellett...

Minden FR-V-ben széria az automatikus klímaberendezés; az egység a CR-V-ben található rendszeren alapul, de teljesítményét a nagyobb üvegfelület és a nagyobb belső tér miatt megnövelték. A klímaberendezést úgy programozták, hogy mindhárom első utasnak, illetve a hátul ülőknek is egyformán kellemes legyen a hőérzete. A balkormányos modellek közp konzoljának bal oldalán található szellőzőrostély az elől középen ülő utas kényelmét szolgálja. Az e fölött található két légbefúvó egyaránt juttathatja a levegőt az elől vagy a hátul ülőknek.

A légkondicionáló berendezés minden egyes kezelőszerve egyetlen gombnyomásra működik, a beállításokat digitális kijelző mutatja.

*Két tehén beszélget:*

- Van bika?
- Nincs bika!
- Akkor lesz bika!

\*\*\*

**A szúnyogok tüzet raknak. A tüzrakás vezetését az öreg szúnyogra bízzák. Azt mondja az idősebb szúnyog:**

– Először csak vékony ágakat tegyetek rá, aztán megolyat is lehet, mint a combom.

\*\*\*

A nyuszika a patak tükreben piros pöttyöket nyomogat az arcán. Arra sétál a róka. Jót mosolyog a látványon:

- Mi van, nyuszika? Pubertás?
- Frászt. Sörét.

\*\*\*

A nyuszika sétál az erdőben, majd egy tisztáshoz ér, ahol talál egy ötujjas kesztyűt. Felveszi és továbbmegy. A következő tisztáson legelesző tehennel találkozik, és a kesztyűt lobogtatva odakiált nekik:

- Hé, csajok! Melyikötök vesztette el a melltartóját?

\*\*\*

**Csörög a telefon. A kutya felveszi a kagylót és beleszól:**

- Vau!
- Hogyan, kérem?
- A kutya megismétli:**
- Vau!
- Ki beszél?
- V.A.U.! V mint Vilmos, A mint András és U mint Ubul!

nagyszerűen variálható a raktér alakja is. Egy nagyobb család például elhelyezkedhet így is az autóban: a szülők elől a





A motorválasztékot a következő táblázat mutatja:

MOTOR	1.7/ 1.7 Comfort	2.0 Comfort/ 2.0 Executive	2.2 Comfort/ 2.2 Executive
	1.7 SOHC VTEC	2.0 DOHC i-VTEC	2.2 i-CTDi
Furat x löket (mm)	75 x 94.4	86 x 86	85 x 97.1
Lökettérfogat (cm <sup>3</sup> )	1668	1998	2204
Sűrítési arány	9.9:1	9.8:1	16.7:1
Legnagyobb teljesítmény kW/Le	92/125	110/150	103/140
fordulatszámnál	6,300	6,500	4,000
Legnagyobb nyomaték Nm	154	192	340
fordulatszámnál	4,800	4,000	2,000
Üzemanyag ellátó rendszer	Honda PGM-F1	Honda PGM-F1	Common rail
Üzemanyag fajtája	Ólmozatlan 95 Rom	Ólmozatlan 95 Rom	Dizel

## Év végi móka, hasba lőtt mókázóval Bin Laden Costa Ricában

*Kétszer hasba lőtte a taxija elé ugró Oszama bin Laden maszkot viselő és fegyverrel hadonászó honfitársát Juan Pablo Sandoval fuvarozó Costa Ricában. A viccelődő áldozat állapotát a helyi kórház intenzív osztályán stabilizálták, míg a taxist szabadon engedték a hatóságok, mondván önvédelemből lőtt.*

Álarcos, maszkos, vidám embereknek az amerikai kontinensen sincsenek híján év vége táján, ám mégis érdemes meggondolni, hogy ki, milyen álarcot is ölt magára. A negyvenhét esztendőes Leonel Arias ugyanis azt találta ki: ő a hírhedt al-Kaida vezér Oszama bin Laden maszkját húzza a fejére, és gázipisztollyal kezében vicceli meg a szűk utcájukban elhaladó autósokat. A terv túl tökéletesre sikeredett, ugyanis több autóst a frász kerülgette, amikor az álarcos eléjük ugrott. Mire azonban a gépjárművezetőkben tudatosult volna, hogy mit és kit láttak, akkor a vicces figura mindig eltűnt. Leonel jól szórakozott egy darabig, mígnem szembe nem találkozott Juan Pablo Sandovalal, aki – Rózsa Sándor után szabadon – nem vette ezt tréfára, és kétszer hasba lőtte bin Ladent. A „terrorista vezér” erre azért nem számított, a két plusz golyóval a hasában összerogyott. Akkor tért csak magához, amikor Carrizal de Alajuea városi kórházának intenzív osztályán megszabadították ólomban gazdag terheitől.

A férfi kihallgatásakor elmondta: ő csak egy jó heccnek tartotta mindezt és esze ágában sem volt senkinek ártani. Sajnálja, hogy a taxis félreértette és ezért rálőtt.

Juan Pablo Sandoval a helyi televízióban így kommentálta a történeteket: „Azt hiszem, ezekben a veszterhes időkben, hozzám hasonlóan mindenki egyből a legrosszabbra gondolt volna, és elsütötte volna a fegyverét.”

A rendőrség lefolytatta az ügyben a vizsgálatot, amelyben megállapította: a taxis nem büntethető az okozott sérülésekért, mert önvédelemből lőtt. Mindez San Josétól húsz mérföldre északra, Carrizal de Alajuea városában történt.

Cash

**A hangyafiú feleségül veszi az elefántlányt. A nászéjszakán nagy nehezen felmászik rá és elkezdí kefélni. Az elefántlány semmit sem érez, türelmetlenül toporogni kezd. Toporgás közben belelép egy tuskébe és felszisszen. Mire a hangya: – Sikíts, te cafat!**

## Teherautó tépte le a taxi ajtaját

*Az utóbbi időkben több olyan baleset is bekövetkezett, melyeknek okozója az utas volt. Fuvar végén fizetett, majd az ajtót kinyitva kiszállt az autóból. Illetve ez az említett esetekben nem sikerült, mert a kinyitott ajtót egy másik jármű összetörte. Az érintett taxisok ekkor, a kezdeti dühroham elmúltával, a felelősséget kezdték feszegetni. Ez viszont nem mindig egyértelmű. Ezért megkértük Illés Jánost, a taxisok által ismert Gördülők 2000 Kft. ügyvezetőjét, hogy segítsen e kérdés megoldásában olvasóinknak. Válaszát közreadjuk.*

– Bár már régebben változtak a KRESZ idevonatkozó részei, mégsem tudják még nagyon sokan a megoldást. Amikor a megállást követően az utas kinyitja a taxigépkocsi jobb első vagy hátsó ajtajának bármelyikét, és annak nekiütözik egy másik gépjármű, amely éppen az ajtónyitás pillanatában halad el mellette, ez esetben korábban egyértelmű volt a jogszabály. Az utas magatartásáért is a gépjármű vezetője volt a felelős. A káreseményt így egy adott kárbejelentő lappal le lehetett rendezni. A jelenleg hatályos KRESZ jogszabály a következőképpen fogalmaz:

23 § - A járművek utasaira vonatkozó szabályok (3) bekezdés így fogalmaz: „A jármű ajtaját az utas csak akkor nyithatja ki, ha ezzel a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti.”

Ebből következik, hogy egy utas által kinyitott ajtó okozta közlekedési balesetet nem lehet egy betétlappal „lerendezni”, hanem minden esetben rendőri intézkedést kell kérni. Ugyanis az utas nem rendelkezik olyan felelős-

ségbiztosítással, amely az ilyen káreseményekben védelmet nyújtana.

(Némely biztosító által megkötött lakás- és vagyonbiztosítás ki van egészítve ún. felelősségi kárra is. Ezekben az esetekben könnyebb a megoldás, de ilyenből nagyon kevés van. Én például saját lakásbiztosításomhoz kötöttem a gyermekeim által esetlegesen okozott károokra kiegészítést, de nem ez a jellemző). Ebben az esetben ugyanis minden lehetőséget figyelembe véve polgári peres eljárás során lehet majd a kárértékre és a kiesett munkaidőre perelni a vétkes utast, de csak akkor, ha őt előzetesen szabálysértési határozatban jogerősen elmarasztalták. Akkor lehet polgári anyagi pert indítani, és azt megnyerni, ha előzetesen már ott van a bírósági iratok között a szabálysértési elmarasztaló jogerős határozat, vagy végzés. Mindez természetesen idő is, ismerve a szabálysértési káresemények rendőrségi, majd esetleges bírósági szakaszainak időigényét, akár 1-2 év is lehet.

Ezután felmerülhet az a kérdés is, vajon van-e vagyona a vétkes félnek, van-e rajta mit behajtani, mikor fogja kifizetni a megítélt kárösszeget? Ha külföldi állampolgár a károkozó utas, hogyan fogom tudni jogos kárigényemet érvényesíteni vele szemben? Az EU-csatlakozással talán EU-s állampolgárral szemben könnyebben érvényesíthető a jogos igény, de konkrét példa még nem volt rá. Sajnos.

Közlekedési balesetekben, szabálysértési vagy büntető ügyekben – szaktanácsadással állunk rendelkezésre, általában a 302-6486 irodai telefonszámon, vagy központi diszpécserünk hívható:

2900-626 vagy 70 – 370-6890.

Illés János

### 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.**



## **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!**

**NEON**  
**TETŐCSOMAGTARTÓK**  
 Minden szgkocsira és mikrobuszra.  
 Kerékpárszállítók, szörfzállítók, csónakszállítók, snowboard- és síléctartók, siboxok, tőrboxok árusítása és bérbeadása.  
 Használt csomagtartót beszámítunk!  
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.  
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

**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**

**SPÉCI AUTÓS BOLT**  
 Keleti, nyugati autóalkatrészek  
**Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785**  
**06-30/2813484, 06-70/2479975**  
**Nyitva:** Minden nap 8.30-tól - 24-ig  
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.  
**Taxisoknak kedvezmény!**

**AUTÓMENTÉS**  
 Taxisoknak kedvezménnyel  
 Budapest területén éjjel-nappal  
**Max. 12.000.- Ft-ért**  
**Tel: 06 30/315-6145**

**Jap-ker® Mazda, Toyota, 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!!!**  
 Új és bontott  
 MERCEDES alkatrészek  
 Kispesten!  
 1191 Bp., Báthory u. 51.  
 1196 Bp., Ady E. U. 47.  
**Telefon: 280-5167**

**SANTEN'95 Bt.**  
 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!**

**KOBRA Bt.**  
 CB-URH javítása, beépítése.  
 Lakás- és autóriasztó szerelése, riasztók számítógépes távfelügyelete.  
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/c.  
**Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283**  
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

**Szűrők, szijak, olajok, gyertyák, fékbetétek...**  
 Opel olaj 10W-40 5L 4.000.-Ft,  
 Astra F fékbetét 3.500.-Ft kedvezménnyel.  
 1163 Budapest, Veres P. út 21/B  
 Szűrőbolt: Pozsgai Emil  
 Tel: 403-2068, 06(70)298-2924  
**Taxisoknak 10% kedvezmény**

 **FÉK**  
 tárcsa  
 betét  
 dob  
 pofa  
 2004-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

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

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

## Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg

A Taxisok Világa januári számában közöljük hagyományosan a könyveléshez szükséges legfontosabb számszerű adatokat, mégpedig öt évre visszamenőleg. Az adóhivatal ellenőrzése a legutóbbi öt évre terjedhet ki, és ez az öt év nem a tárgyévtől, hanem a bevallás beadásától számít, tehát 2005-ben egészen 1999-ig visszamenőleg vizsgálódhatnak, mivel ennek bevallását öt éve, 2000-ben adtuk be. Az 1998-as, és az azt megelőző évek könyvelési és bevallási anyagait lehet selejtezni.

A munkaviszonnyal, tanfolyamokkal és vizsgákkal kapcsolatos igazolásokat azonban feltétlenül tartsuk meg, valamint érdemes a gépkocsi adás-vétel dokumentumait is megőrizni.

### APEH által elfogadott, költségelszámolásra alkalmazható üzemanyagárak

Dátum	91 oktános ólommentes	95 oktános ólommentes	98 oktános ólommentes	98 oktános ólmozott	Gázolaj
1999.01.01	161,00	164,00	173,00	175,00	150,00
1999.04.01	166,00	169,00	178,00		151,00
1999.07.01		181,00	190,00		159,00
1999.10.01		198,00	207,00		175,00
2000.01.01		217,00	226,00		206,00
2000.04.01		231,00	240,00		207,00
2000.07.01		243,00	252,00		213,00
2000.10.01		248,00	257,00		228,00
2001.01.01		229,00	239,00		233,00
2001.04.01		233,00	243,00		217,00
2001.07.01		242,00	252,00		217,00
2001.10.01		232,00	242,00		210,00
2002.01.01		204,00	214,00		197,00
2002.04.01		216,00	226,00		199,00
2002.07.01		228,00	239,00		201,00
2002.10.01		239,00	250,00		209,00
2003.01.01		228,00	235,00		207,00
2003.04.01		240,00	250,00		231,00
2003.07.01		230,00	240,00		206,00
2003.10.01		240,00	249,00		210,00
2004.01.01		230,00	240,00		213,00
2004.04.01		239,00	249,00		215,00
2004.07.01		249,00	259,00		219,00
2004.10.01		249,00	259,00		230,00

#### Megjegyzések:

- 1999.04.01-től megszűnt a 98-es ólmozott benzín árusítása. Azok a gépkocsik, amelyekre ez a fajta üzemanyag volt a gyári előírás (vagy a 92-es korábbi megszűnése miatt ezzel számoltak), a 98 oktános ólommentes benzinnel számolhattak el.
- Az APEH negyedévenként közleményben írja elő az elszámolható üzemanyagárakat. A táblázat is ezeket közli. Fenti áraknál magasabb költséget csak szabályszerű számlák alapján lehet érvényesíteni, ebben az esetben is figyelembe kell venni azonban az APEH által elfogadott – típusok szerinti – fogyasztási normát.

### Iparüzési adó

Év	Mértéke	Adómentes határa
1999	1,7%	500.000.-Ft
2000	2,0%	500.000.-Ft
2001	2,0%	500.000.-Ft
2002	2,0%	700.000.- Ft
2003	2,0%	700.000.- Ft
2004	2,0%	700.000.- Ft

#### Megjegyzések:

- Az adatok Budapestre vonatkoznak. Más településeken ettől eltérő százaléktételek is lehetnek (a maximum azonban 2%), illetve az adómentes határ összege is változó, esetleg nulla is lehet. Ritkán ugyan de előfordul, hogy a helyi önkormányzat nem vet ki iparüzési adót.
- Az adó alapja a korrigált nettó árbevétel.
- Az adómentes határ alatti bevétel esetén adót fizetni nem kell, a bevallás azonban ekkor is kötelező.
- Az adómentes határt meghaladó árbevétel esetén az adót a teljes összegre meg kell fizetni.
- A korrigált nettó árbevétel a taxiórában lévő teljes (áfásoknál áfa nélküli) összegből levonva 1999-re az anyagköltség 66%-a, 2000. évre és azt követően, pedig teljes összege (taxisok esetén jellemzően az üzemanyagköltség).
- Az anyagköltség számlák alapján, vagy az APEH norma szerint is érvényesíthető
- A korrigált nettó árbevétel az adó-megállapítás egyszerűsített módját választó átalányadózó vállalkozók esetén az átalányadó alap húsz százalékkal növelt összege.

### Minimálbér

Év	Bér bruttó összege
1999	22.500.-Ft
2000	25.500.-Ft
2001	40.000.-Ft
2002	50.000.- Ft
2003	50.000.- Ft
2004	53.000.- Ft

#### Megjegyzések:

- Főállású taxisnak a TB-járulékot (2000 évtől egészségügyi és nyugdíjjárulékra bontva) legalább az érvényes minimálbér alapján kell fizetnie a tárgyhónapot (ill. a tárgynegyedévet) megelőző havi minimálbér alapján.
- 2005-től a minimálbér összege 57.000.- Ft-ra emelkedik!

Az egérke és az elefánt át akarnak menni a határon, de a határőr nem engedi át őket:  
– Az egérke mehet, az elefánt marad.  
Másnap megint megpróbálják, de a határőr megint nem engedi át őket:  
– Az egérke mehet, az elefánt marad.  
Harmadnap az egérke félbevág egy zsemlét, az egyik felet az elefánt hasára, a másikat a hátára teszi. A határőr megint megállítja őket:  
– Az egérke mehet, az elefánt marad.  
– De a szendvicsemet csak átvihetem?

**Új kiskakas kerül a baromfiudvarba, és azonnal lendületesen munkához lát. Nem kíméli a pulykákat, gyöngytyúkokat, kacskákat, libákat sem.**

**- Nem lesz ennek jó vége fiacskám! - figyelmezteti az öreg kakas az ügybuzgó fiatal társát aki rá se hederít.**

**Másnap reggel az öreg tarajos szomorúan látja, hogy a buzgó kiskakas ott fekszik a szemétdomb tetején, és fölötté már ott köröz egy keselyű.**

**- No, lám - csóválja fejét az öreg - megmondtam én, hogy ez a sok szex nem vezet jóra! - Csönd - suttogja mérgesen a kiskakas egyik szemhéját felnyitva - nehogy elriaszd itt nekem!**

### Általános Forgalmi Adó (ÁFA)

Év		Adómentes határa
1999		2.000.000.-Ft
2000	tételes adózó esetén	2.000.000.-Ft
	átalányadózó esetén	4.000.000.-Ft
2001	tételes adózó esetén	2.000.000.-Ft
	átalányadózó esetén	4.000.000.-Ft
2002	tételes adózó esetén	2.000.000.-Ft
	átalányadózó esetén	4.000.000.-Ft
2003	tételes adózó esetén	2.000.000.-Ft
	átalányadózó esetén	4.000.000.-Ft
2004		4.000.000.- Ft

#### Megjegyzések:

- Mértéke 1999-2003-ig 12%, 2004-től 15%.

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

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

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

### Jegybanki alapkamat

Dátum -tól-ig	Kamat mértéke
1998.12.15 - 1999.01.31	17,00%
1999.02.01 - 1999.05.31	16,00%
1999.06.01 - 1999.11.14	15,50%
1999.11.15 - 1999.12.21	15,00%
1999.12.22 - 2000.01.19	14,50%
2000.01.20 - 2000.02.28	13,00%
2000.03.01 - 2000.04.02	12,00%
2000.04.03 - 2001.07.12	11,00%
2001.07.13 - 2001.09.09	11,25%
2001.09.10 - 2001.10.24	11,00%
2001.10.25 - 2001.11.12	10,75%
2001.11.13 - 2001.12.10	10,25%
2001.12.10 - 2001.12.31	9,75%
2001.12.11 - 2002.01.07	9,75%
2002.01.08 - 2002.01.21	9,50%
2002.01.22 - 2002.02.18	9,00%
2002.02.19 - 2002.05.21	8,50%
2002.05.22 - 2002.07.08	9,00%
2002.07.09 - 2002.11.18	9,50%
2002.11.19 - 2002.12.16	9,00%
2002.12.17 - 2003.01.15	8,50%
2003.01.16 - 2003.01.16	7,50%
2003.01.17 - 2003.06.10	6,50%
2003.06.11 - 2003.06.18	7,50%
2003.06.19 - 2003.11.27	9,50%
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	11,00%
2004.10.19 - 2004.11.22	10,50%
2004.11.23 - 2004.12.20	10,00%
2004.12.21-től	9,50%

#### Megjegyzések:

• A jegybanki alapkamat mértékének ismerete többek között azért szükséges, mert adóbevallásunk visszamenőleges önellenőrzése során ezzel kell az esetleges adókülönbözetet felszorozni, késedelmes adóbefizetés esetén pedig a jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel az adóhivatal.

### Adótáblák

Év	Adóalap	Adó mérték
1999	0 - 400 000 Ft	20%
	400 001 - 1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
	1 000 001 Ft-tól	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2000	0 - 400 000 Ft	20%
	400 001 - 1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
	1 000 001 Ft-tól	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2001	0 - 480 000 Ft	20%
	480 001 - 1 050 000	96 000 Ft és a 480 000 Ft-on felüli rész 30%-a
	1 050 001 Ft-tól	267 000 Ft és az 1 050 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2002	0 - 600 000 Ft	20%
	600 001 - 1 200 000 Ft	120 000 Ft és a 600 000 Ft-on felüli rész 30%-a
	1 200 001 Ft-tól	300 000 Ft és az 1 200 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2003	0 - 650 000 Ft	20%
	650 001 - 1 350 000 Ft	130 000 Ft és a 650 000 Ft-on felüli rész 30%-a
	1 350 001 Ft-tól	340 000 Ft és az 1 350 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2004	0 - 800 000 Ft	18%
	800 001 - 1 500 000 Ft	144 000 Ft és a 800 000 Ft-on felüli rész 26%-a
	1 500 001 Ft-tól	326 000 Ft és az 1 500 000 Ft-on felüli rész 38%-a

### TB-járulék

Év	Főállású vállalkozó			Munkaviszony melletti vállalkozó		Nyugdíj melletti vállalkozó		
	TB-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás	TB-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	TB-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás
1999	44%	13.500.-	3.600.-	41%	0.-	5%	0.-	0.-
2000	44%	15.120.-	3.900.-	41%	0.-	5%	0.-	0.-
2001	42%	16.800.-	4.200.-	39%	0.-	5%	0.-	0.-
2002	40%	20.000.-	4.500.-	37%	0.-	5%	0.-	0.-
2003	40,5%	20.250.-	3.450.-	37,5%	0.-	5%	0.-	0.-
2004	41,5%	21.995.-	3450.-	37,5%	0.-	5%	0.-	0.-

#### Megjegyzések:

• Az 1998-ban bevezetett magánnyugdíj-pénztári befizetés lehetősége a főoglalkozású vállalkozók befizetendő járulékait az alábbiak szerint befolyásolja (természetesen csak akkor, ha beléptek valamely magánnyugdíj-pénztárba): TB-járulék címén 1999-2002-ig 6%-kal, 2003-ban 7%-kal, 2004-től 8%-kal kevesebb fizetendő az állami kasszába, ez a levont összeg az illető magánnyugdíj-pénztárnak fizetendő.

• 2000. évtől a TB-járulékot két részre bontva, egészségügyi és nyugdíjjárulék címen külön számlaszámokra kell fizetni.



## MORFONDÁRIÁK

Sajnos szomorú és megdöbbentő karácsonnyal búcsúzott az év. Százerek lettek hajléktalanok, nincstelének. És rengetegen meghaltak. Emyre törekény az emberi lét? A természet csodálatos, de sajnos néha iszonyatos is lehet. És ez nem elég. Mi emberek is irtjuk egymást. Öngyilkos merénylők Irakban. Az „igazság” zászlaja alatt katonák. Nincs elég gondunk-bajunk. Na de ne csak sopánkodjak itt. Lehet, hogy ez az év hoz a taxizóknak egy kis előrelépést. A fix-tarifá. Na ugye! Sokat vár tőle mindenki. A „hőemberek” meg befagyasztanak a helyzetet úgy, ahogy van. Szerintem nem lesz két ember, aki elégedett lesz majd az eredménnyel. Lásuk be, hogy valahogy el kell indulni. Aztán meg majd meglátjuk. Habár én is kicsit szürkén látom a jövőt. Ismerve a fajtámat, ha lesz is változás, vagy változtatás, attól még az emberek nem fognak megváltozni. Mert érdekes dolgokat látok, hallok, tapasztalok. Aki ugye eddig lehízta az utast, az ezután is le fogja. A másik véglet: aki olcsójánoskodik. A lenyúlás! Ezután is így fogja. És ahogy hallom: céges taxisok között is egyre gyakrabban előfordul az ilyesmi. Hallottam olyat, hogy a kedvezményes tarifánál az út végén közölte a kedves utas, hogy őt a Jóska Pista ezer forinttal kevesebért szokta szállítani. Na, ehhez aztán érdemes elvégezni egy gombvarró tanfolyamot. Tudok olyan egyéni vállalkozóról, akit már a helyén rend-

szerezen kikerülnek az utasok. Ő is várja a fix tarifát, mint a Messiást. Csak éppen azt hagyja ki a számításából, hogy az ő arca ugyanolyan fixen él azok emlékezetében, akikkel egyszer kapcsolatba kerül.

Ezért mondom én azt, hogy nem lesz itt nagy csoda. A bizalmat elveszíteni könnyű. Visszaszerezni? Az a művészet. Itt van a másik oldal például. Az utasok. Ők ugyanúgy fognak beszállni az utcán a taxiba, mint eddig. Vagy közlik, vagy megkérdezik az út árát. Olyan eset is előfordult velem, hogy a taxiálmástól kb. 20 méterre intett meg az utas. Bement a címet és kérdezte az árát. Ilyenkor kell tudni a taxinak jót mondani. Mint ahogy út közben kiderült: egyszer odament a drosztra és ott kétezerrel többet kért az első taxis a 12 km-es útért. Na, találos kérdés! Én mennyit mondtam? Vagy hány éves a kapitány? Aztán a kedves utasom azt is elmondta, hogy ismerősei kiokosították, hogy úgy kell ezt csinálni – utaséssel persze – hogy megáll az ember az út szélén, abban az irányban, amerre tart és a guruló taxit meg kell inteni. Tapasztalata szerint mindig jó árat mondanak ilyenkor a taxisok. Mi lehet ennek a titka? Tessék nekem megírni. De az is jó, ha csak rájöttök. Örömmel olvastam, hogy elkezdődtek az ellenőrzések. Javaslom, hogy ahol gondok voltak, oda sűrűbben vissza kell térni.

Aztán a jövőről is morfondíroznék egy ki-

csit. Bevezették ugye ezt az újfajta járulékot, azzal a céllal, hogy ha a kisvállalkozó, bt. tönkremegy esetleg, akkor egy évig kap egy kis pénzt, mint a munkanélküliek. Tehát egy év múlva az ellenőrök jó szívvvel indíthatják meg a renitens pályatársak ellen az eljárást a vállalkozói engedélyek bevonására. Vagy például mi van akkor, ha valakinek van több taxija és azon rendszeresen jogosulatlan személyeket dolgoztat. Kereshet magának egy strómant? Netán.

Szóval az az igazság, hogy ez a pálya csak kívülről nézve egyszerű. Mindig is voltak, vannak és lesznek problémák. Itt vannak például a szállodák. Én aláírom, hogy aki napi 5-600 eurót fizet egy szobáért, az nem megy tönkre, ha a Hiltontól 7000 Ft-ért viszik be a Fórumhoz. De az ne taxi legyen. Az legyen a szállodával szerződött jó viszonyban lévő haver. De, ha valaki taxival akar utazni, az utazhasson taxival. Erre az ún. taxis törvény is kitér és lehetőséget ad. Szóval van megoldandó probléma és feladat bőven ebben az évben is. Ja! Majd elfelejtettem. Végre olyat láttam, hogy határozottan örültem neki. A Pesterzsébet városközponti új taxiállomásra van szó. Hát ez telitalálat! Ezt jól és jó helyre tették. Az jutott eszembe, amikor egy parkban nem előre építik meg a gyalogutakat, hanem megvárják, míg kitapossák az emberek maguknak. Így kellene ezt továbbra is. Ahol a taxik ácsorognak, oda kell a taxiállomás. Ilyen egyszerű ez.

Tisztelettel:

Kapitány

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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ**  
**(OLAJ IS)**  
**20%**  
**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK**  
**MINDEN EGYÉBRE**  
**10%**  
**KEDVEZMÉNY!**

**parajdi**  
 AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL**  
**SEAT FORD**  
**SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és utángyártott alkatrészek széles választékával várjuk vásárlóinkat.

Parajdi Kft. 1134 Budapest Klapka u. 9.  
 Telefon: 450-2290 Fax: 450-2299  
 e-mail: info@parajdi.hu www.parajdi.hu  
 Nyitva: Hétfő-Péntekig 8,00-18,00-ig  
 Taxisoknak kedvezmény!

### A Printax szervizben:

Újra cserélhető  
 a Printax taxiórák  
 fekete doboza!

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

OMH hitelesítés: **7.500 Ft**  
 (Printax, Digitaxi, Hale)

#### 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](http://www.vilcomp.hu)

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

## SEAT Toledo: Az új limuzin-koncepció

– Korszakváltás az Audi-márkacsoportban –



Lényegi átalakuláson ment és megy át a SEAT, amióta 2001 őszén az Audi-márkacsoport tagja lett. Az Audit, a Lamborghinit és a SEAT-ot magában foglaló márkacsoport elsődleges rendezési elve a sportosság-design-technológia hármassá, a SEAT megújulása az extrovertált sportosságot, a formabontó design-t és a minőségi műszaki tartalmat helyezi az előtérbe.

A márka extrovertált sportossága a SEAT-ok kiemelkedően jó vezethetőségében és a vállaltan kihívó, rámenős kommunikációban is megmutatkozik. A különleges design-ra kézzelfogható bizonyíték az Altea és az új Toledo. Az adott kategóriából kimagasló műszaki tartalmat hangsúlyozza például a hárombetűs rövidítések használata (DSR kormányzás, TCS, ESP, MSR).

Ugyanez a fejlettség jelenik meg a gyártástechnológiában (például lézerhegesztés) és a SEAT-ok vitathatatlanul magas műszaki színvonalában, kezdve a kettős kuplungos DSG váltótól, az igényes kerékelfüggesztéseken és az MP3 lejátszáson át, a Bluetooth adatátvitelig.

A jövő SEAT újdonságainak kifejlesztésénél meghatározó az a felismerés, hogy az autókategóriák változni fognak az elkövetkező években. A SEAT stratégiai azt jósolják, hogy az autováslárlók a jövőben egyre kevésbé keresik a hagyományos szedán karosszériát. A lépcsős hátú forma a fel-sőbb szegmensekbe szorul vissza, például az Audi A6 vagy A8 kategóriájában lesz népszerű, illetve a fejlődő országok piacán marad közkedvelt.

A SEAT időben reagál a hagyományos limuzinok visszaszorulására, amire az új Toledo eklatáns példa. Az ügyfelek dinamikus, jó minőségű, tágas és kényelmes, nagy csomagterű autót keresnek. Ennek a magas belső terű karosszéria felel meg leginkább, de ettől még sem az Altea, sem pedig a Toledo nem vált egyterűvé. A SEAT az Alteaival és a Toledoival olyan autót dob piacra, amelyek túllépnek a kategória-határokon és elébe mennek a piaci ártrendeződéseknek.

A megújulást bizonyító új generáció az Audi-márkacsoport részeként kifejlesztett Alteaival debütált. Az Altea érzelmegazdag autó, sportos, dinamikus és praktikus. A magyar piacon az Altea fogadtatása alapján sikeresen indul a korszakváltás: az újdonság igen magas számban szerez ügyfeleket a SEAT-nak más márkáktól, a modellmixben pedig rendkívül előkelő, 50 százalékos körüli a 2.0 PD TDI Stylance csúcsmo-dellek ará-

nya. Az új Toledónál látható merész váltást többek között az tette lehetővé, hogy a világ jelentős autógyártói között a SEAT-vásárlók átlagéletkora a legalacsonyabb, csupán 38 év. A SEAT ügyfelek ebből fakadóan fogékonyabbak az újra.

Különleges formájú és célszerű autók, egyedülálló kisugárzással, ami markánsan megkülönbözteti őket akár a Volkswagen konserjú többi autójától, akár más gyárak kínálatától: ezen az úton haladnak a SEAT modellek a jövőben. A SEAT átalakulásával az is cél, hogy az adott kategória legsportosabb autóját a SEAT gyártsa. A jövőben még az eddigieknél is ütősebb Cupra modellekre számíthatunk.

A SEAT a 2004-es Párizsi Autószalonon mutatta be első ízben az új Toledo modellt a világ közvéleményének. A négyajtós limuzin új nemezedékével a spanyol autógyár nem csupán kiemelte az elődmodell előnyeit, hanem újrafogalmazta a sportos jegyeket hordozó, lépcsős hátú középosztályú limuzin koncepcióját is.

Az új Toledo már első pillantásra sem tagadhatja le márkacsaládját. Előlnézetben a hiúzzszemet idéző fényszórós, jellegzetes SEAT orr-rész a meghatározó az erősen döntött motorháztetővel és a krómba foglalt hűtőráccsal. Az oldálnézet sem kevésbé sportos és újszerű: a leginkább meghatározó elem a légterelőktől a sárvédőkön át emelkedő, majd dinamikus az oldalelemen végigvonuló és az ablakok vonalával szemben lefelé húzódo formavonal.

A Toledo egyik kiemelkedő sajátossága a nagyméretű és tágra nyíló csomagter-ajtaja. Az Altea újszerű formanyelve ebben a részletben is megjelenik – a SEAT mérnökeinek ugyanis a farészen is sikerült szemet kápráztató köntösbe bújtatni a funkcionális előnyöket.

Az új Toledo belső terét, az utas- és a csomagteret egyaránt, a rugalmas megoszthatóság jellemzi. A formai kialakítás átgondoltságát bizonyítja a jármű kompakt mérete, az alig négy és fél méteres (pontosan 4,46 méteres) hossza és 1,77 méteres szélessége, amely az 1,57 méteres magasságnak hála tágasabb helyet biztosít az öt kényelmes ülőhelyen, mint a hagyományos családi limuzinokban. Emellett nem hagyhatjuk figyelmen kívül a dupla padlójú, 500 liter térfogatú csomagteret sem.

Az új SEAT Toledo egyik kiemelkedő újdonsága a különböző mobiltelefonok kábel nélküli összekapcsolására szolgáló Bluetooth technológia alkalmazása. A megoldás legfontosabb előnye, hogy a kihangosításhoz nincs szükség fizikai kapcsolatra a mobiltelefon és a jármű között.

Ezenkívül a Bluetooth technológia képes arra is, hogy a kormánykerék multifunkciós gombjával fogadjuk a hívásokat és a hívás végén megszakítsuk a vonalat, vagy használhassuk a rendszer egyik legfontosabb képességét, a beszédfelismerést. Ezzel a funkcióval a vezető egyszerűen, kimondott parancsokkal tudja hívni a kívánt telefonszámot vagy a névvel tárolt számot, de többek között neveket és telefonszámokat is tárolhat a névjegyzékben anélkül, hogy bármikor is le kellene vennie a kezét a kormányról.

Az új Toledo hangrendszerét a műszerfal középső konzoljába építik. A felül található meghajtó, CD-lemezek és MP3 formátumú felvételek lejátszására alkalmas.

A hangrendszer az új SEAT Toledo esetében alapkitelben egy hagyományos CD-lejátszót és hat hangszórót, opcionálisan 8 hangszórót, valamint a kormányra szerelt kezelőgombokat tartalmaz. A „Bluetooth” funkcióval együtt MP3-as formátumban felvett CD-k lejátszására is képes.



Az új Toledo bőséges helyet kínál az egész családnak a csomagokkal együtt, és hogy a sportosság is fontos, azt nem csupán a SEAT izgalmas formavilága bizonyítja, hiszen az új Toledo az irányíthatóság és a menetdinamika tekintetében sem csak egy a sok közül: kitűnősége valódi érzelmeket vált ki, hűien a márka „SEAT – auto emóció” jelmondatához.

Az új SEAT Toledo négyféle nagy teljesítményű



motorral kerül a piacra. A legerősebb benzinmotor a kínálatban a 150 lóerős/110 kW-os 2.0 FSI, a másik benzines erőforrás a 102 lóerős/75 kW-os 1.6 literes motor. A dízelek kínálatában a 140 lóerős/103 kW-os 2.0 16V TDI a legerősebb, de választható a 105 lóerős/77 kW-os 1.9 TDI is.

A kétliteres FSI és TDI motorokhoz hatfokozatú sebességváltót párosítanak, az FSI-hez pedig rendelhető szekvenciális Tiptronic vezérlésű hatfokozatú automata váltó is, míg a TDI a legújabb

automatizált kapcsolású DSG hatfokozatú váltóval párosítható.

Az ABS blokkolásgátló, a TCS kipörgésgátló természetesen gyári alapkivitelben tartozéka a Toledo modelleknek míg az EBA elektronikus pánikféket is tartalmazó ESP elektronikus stabilitásnövelő programból álló átfogó biztonsági felszereltség opcióként rendelhető. Az optimális biztonságot és menetdinamikát szolgálja az új, elektromechanikus szervokormány, valamint a

többlengőkaros hátsó kerékfelfüggesztésű D.S.R. futómű is.

A Toledo gyári alapfelszereltségébe tartozik a vezető- és utasoldali légszák, valamint az oldal- és fejlégszák (utóbbi a Stylance modelleknél) is az összes ülőhelyen överő-határolós, elől pirotechnikai övfeszítővel is felszerelt hárompontos biztonsági övek mellett. A két ISOFIX gyermekülési-rögzítőpont a hátsó ülésoron szintén az alapfelszereltség része.

## Piros lámpákon át a szülészetre

# Rádiófelhívás a jogsíért

**Rádiófelhívást tett közzé az a pekingi taxis, aki december végén egy vajúdnővel az autójában igyekezett a kórházba, eközben néhány piros lámpán is áthajtott. A rendőrök ugyan nem kapták el, de a jelzőlámpákat figyelő kamerák rögzítették átmokfutását, amiért most be akarják vonni vezetői engedélyét.**

Mit tehet az ember, ha egy nagyhajú, láthatóan terhes nő inti le az autóját: udvariasan megáll és kedvesen megkérdezi, mit tehet utasáért. S ha erre azt a választ kapja, hogy siessen a kórházba, mert már elfolyt a magzatvíz, akkor tövig nyomja a gázt és árkon-bokron keresztül igyekszik orvosi segítséget. Nem tett másként az a pekingi taxis sem, akinek utasa, minden igyekezete ellenére, az autójában megszült, mire a kórházba értek. Az újszülöttet és anyukáját a kórházban a szülészeten átvették és befektették. A taxis pedig egy nem mindennapi élménnyel gazdagabbban távozott, mint aki jól végezte dolgát.

Néhány héttel később, a rendőrségtől érkezett határozatból kiderült: nevezett napon a személyszállító, több közlekedési lámpa piros jelzésén haladt át a szülő nővel,

amit a kamerák rögzítettek. Mivel sorozatosan elkövetett súlyos szabálysértésről van szó, így a hatóság bevonja a taxis vezetői engedélyét. A kétségbeesett fuvarozó a rendőrségen töredelmesen beismerte szabálysértéseit, csakhogy mentségére felhozta a rendkívüli körülményeket és a szülő nőt emlegette tanújaként, ám az anya ekkorra távozott gyermekével együtt a kórházból, ahol semmilyen adat nem maradt róluk.

A rendőrök pedig hitetlenek, ugyan hajlandóak a szabályszegésnél enyhítő körülményként figyelembe venni a különös körülményeket, csakhogy ezt bizonyítania kellene a sofőrnek. Egyébként a rend szigorú órei azzal érveltek: a taxisnak mentőt kellett volna hívnia, ha erre már nem volt ideje, akkor pedig rendőrségi felvezetést kérhetett volna. (Magunk közt szólva: kíváncsi lennék, ha a rádión rendőri felvezetést kérnénk a hazai viszonylatban, hová küldene el a rendőrségi diszpécser, felvezetéssel, de lehet, hogy anélkül.)

A taxis a helyi rádiókban felhívást tett közzé, hogy megtalálja egyetlen tanúját, különben búcsút mondhat vezetői engedélyének, s ezzel egyetlen megélhetési forrásának.

Cash

## APEH tájékoztatás

### A minimálbér változásának a hatása a járulékfizetési kötelezettség gyakorlatára

A 327/2004. (XII. 11.) Korm. rendelet szabályozza 2005. január 1-jétől a kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) összegét. A teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállaló részére megállapított személyi alapbér kötelező legkisebb összege a teljes munkaidő teljesítése és havibér alkalmazása esetén 57 000 forint.

A társadalombiztosítási és egyéni járulékfizetési kötelezettség teljesítését a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban munkát végzőknél, az egyéni és társas vállalkozóknál, az egyházi személyeknél, valamint a 11 százalék egészségbiztosítási járulékfizetésre kötelezetknél befolyásolja a minimálbér változása.

A főfoglalkozású egyéni vállalkozó által fizetendő járulékok alapja a vállalkozói kivét, átalányadózónál az átalányadó alapját képező jövedelem, de legalább a tárgy hónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbér. (Tbj. 29. § (1)-(3) bekezdés) Abban az esetben, ha az egyéni vállalkozó nem realizál vállalkozói kivétet, vagy a kivét összege kevesebb, mint a minimálbér összege, úgy 2005. január hónapra 53 000, február hónaptól 57 000 (naptári naponként 1766,67, illetve 1900) forint alapulvételével köteles a járulékokat megfizetni.

Az egyszerűsített vállalkozói adózás szabályai szerint adózó egyéni vállalkozó (ha nem választ magasabb összegű járulékalapot) járuléknak alapja szintén a tárgy hónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbér, így ebben az esetben január hónapra 53 000, februártól 57 000 forint a járulékok alapja. (Tbj. 29/A. § (1) bekezdés)

A főfoglalkozású társas vállalkozóknál hasonló a helyzet, miután a járulékokat a személyes közreműködésre tekintettel kifizetett (elszámolt) járulékalapot képező jövedelem, de legalább havi átlagos szinten a tárgy hónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbér alapulvételével kell megfizetni. Ez azt jelenti, hogy a minimumkötelezettséget 2005. január hónapban 53 000 (napi 1766,67), február hónaptól havi 57 000 (napi 1900) forint után kell teljesíteni. (Tbj. 27. § (1)-(3) bekezdés)

[www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)

## Változnak az illetékfizetés szabályai

Ezúttal nem áremelésről, hanem „csak” szabályváltozásról szól az illetékekkel kapcsolatos törvény módosítása. (Valószínűleg azért majd az áremelés is megérkezik...) Az újabb előírások elsősorban az illetékbélyeg-hamisítások visszaszorítása érdekében születtek. A módosított törvény szerint az illetékfizetési szabályok két lépcsőben, január elsejétől, illetve március 31-től módosulnak.

Illetékköteles adó-, illeték- és vámügyben az eljárás illetéket 2005. január 1-jét követően – néhány kivételtől eltekintve – nem a nyomtatványra ragasztott illetékbélyeggel, hanem az adóhatóság, illetve a vámhatóság által megadott számlára banki átutalással illetve készpénz-átutalási megbízás (csekk) feladásával lehet megfizetni.

A készpénz-átutalási megbízás az ügyben illetékes adó-, vagy más ha-

tóságnál szerezhető be. Az eljárási illeték megfizetésének ezen új módja az első fokú adóhatóságnál indított ügyekre (méltányossági ügyek, igazolási kérelmek), valamint az első fokú adóhatóság által hozott határozat elleni fellebbezésekre vonatkozik.

A második lépcsőben, 2005. március 31-től az okmányirodákban indított (önkormányzati, gépjármű-hatósági, igazgatásrendésze-

ti) – illetékköteles – ügyek utáni illetéket sem lehet már illetékbélyeggel leróni.

A 2005. január 1. és 2005. március 31. közötti átmeneti időszakban az okmányirodákban az eljárás illetéket még négyféle módon lehet megfizetni: illetékbélyeggel, a postán rendelkezésre álló „sárga csekken”, bankkártyával, hitelkártyával, vagy egyes helyeken készpénzzel.





# A taxiórákról és a taxisok kiszolgáltatottságáról

Időről időre megjelentetjük a forgalmazható, ill. memóriacserére engedélyezett taxiórák listáját lapunkban, segítve ezzel a kollégák jobb eligazítását a témában. Információink kivétel nélkül minden esetben az adóhivatal hivatalos honlapjáról, a [www.apéh.hu](http://www.apéh.hu) oldalról származnak.

Legutóbb 2004 márciusában foglalkoztunk a témával, akkor a 2004. február 10-i adatszolgáltatás alapján közzeltük a listát. A táblázatokból egyértelműen kiderült, hogy például az 501-es engedélyszámú Printax típusú taxióra sem nem forgalmazható, sem adómemória nem cserélhető benne.

A Printax taxiórákról tudni kell, hogy szoftverre naponta készíti napi zárást, függetlenül attól, hogy egyáltalán be volt-e az adott napon kapcsolva.

Minden ilyen napi zárás csökkenti a memória kapacitását. Mivel pedig a memóriakapacitás véges, egyszer csak betelik, és akkor memóriát kell cserélni benne.

Azoknak a kollégáknak, akik az adattárolás nyugtaadós taxiórák kötelező bevezetése kezdetén vásároltak Printax taxiórát, szinte egy időben, 2004-2005-ben telt, telik be az óramemóriája. A februári APEH közlemény után egyértelművé vált, hogy Printax taxiórával tovább nem dolgozhatnak, hiszen ez a típus sem forgalmazásra, sem memóriacserére nem volt engedélyezett. Kénytelenek voltak tehát, bármennyire is elégedettek a készülékkel, egy másik gyártmányt választani, ennek minden anyagi és idő ráfordítási vonzatával együtt. Több száz ilyen taxisoról van szó.

Legnagyobb meglepetésünkre a december végén az APEH honlapján ismét az engedélyezett memóriacsere kategóriában találtuk a Printax taxiórát (adatszolgáltatás: december 23.). Az APEH Pénztárgép és Taxaméter Bizottság tehát felülbírta saját magát. Csak az a baj, hogy kissé elkésett vele. Ma ez már igen kevés taxist érint. Aki ugyanis előrelátó volt, az már rég kicserélte Printaxát más típusra. Sok tízezer forintért. És ezek szerint feleslegesen. Ha csak 500 taxist veszünk alapul és százezer forintba kerülő taxióracserét vélelmezzünk, akkor megállapíthatjuk, hogy az adóhivatal ötvenmillió forint felesleges kiadásra kényszerítette a taxis társadalmat átgondolatlan, leírni is alig merem: esetleg hibás döntéseivel.

A jelenleg érvényes állapot tehát a következő:

## Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2004. december 23./

Eng.sz.	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
509	ECOMETER WT-99, MOBIL MIKRO MUNK.	2000.01.13.	2005.06.30.	ECOMETER KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	2002.02.05.	2005.06.30.	EÖRDÖGH TRADE KFT.
513	RASE '02	2003.06.24.	2006.05.31.	VENTUS-953.KFT.
514	ECOMETER NT-93 SWM03 TÖBBVÁLLAK.	2004.04.07.	2007.03.31.	ECOMETER KFT.

## Visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2004. december 23./

Eng.sz.	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Visszavonás dátuma	Forgalmazó vagy jogutód
501	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	1993.08.10.	2000.06.06.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
502	ECOMETER NT-93	1993.09.22.	2003.06.30.	ECOMETER KFT.
503	RASE '93	1993.09.22.	2003.06.30.	VENTUS-953.KFT.
504	HALE MCT-04	1993.09.22.	2003.06.30.	VENTUS-953.KFT.
505	FEVITA-X	1993.12.13.	2001.12.31.	FEVITA GMK.
506	PRINTAX NÉGYVÁLLALKOZÓS	1993.12.09.	2000.06.06.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
507	DIGITAXI-PRINT	1993.12.21.	2001.12.31.	EÖRDÖGH TRADE KFT.
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLAKOZÓS	1994.10.17.	2003.06.30.	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.07.01.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.07.01.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.

## 2005.12.31-ig adómemória-cserére engedélyezett, visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2004. december 23./

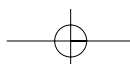
Eng.sz.	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
501	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
502	ECOMETER NT-93	ECOMETER KFT.
506	PRINTAX NÉGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
507	DIGITAXI-PRINT	EÖRDÖGH TRADE KFT.
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLALKOZÓS	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.

## Adómemória-cserére nem engedélyezett taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2004. december 23./

Eng.sz.	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
503	RASE '93	VENTUS-953.KFT.
504	HALE MCT-04	VENTUS-953.KFT.
505	FEVITA-X	FEVITA GMK.

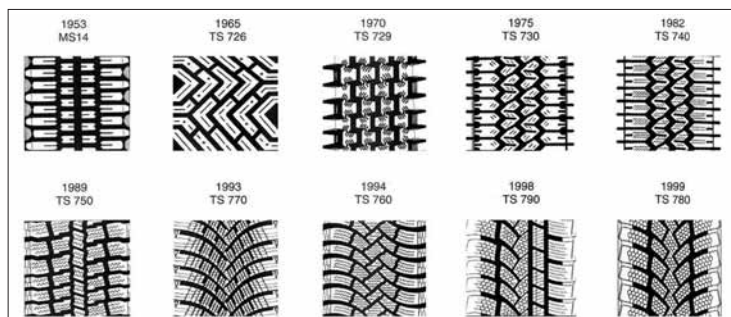
## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes az „A” válasz.** Ha a vezető hozzászokik a nagy sebességhez (adaptáció) és később a járműve tempója akár csak kis mértékben is csökken, az már különösen lassú haladásnak tűnik számára.
- Helyes a „B” válasz.** A biztonsági öv használatára vonatkozó szabály nem függ attól, hogy a gépkocsi lakott területen belül vagy kívül közlekedik. A felnőtt személyeknek mindig becsatolt övvel kell utazniuk.
- Helyes az „A” válasz.** Az időjárási viszonyok megváltozása (pl.: havazás, esőzés) egyes útszakaszokon a baleseti veszély növekedését eredményezheti. E körülmények jelzésére utaló kiegészítő jelzőtáblát használnak, melyet együtt alkalmaznak a sebességkorlátozás, csúszós úttest és egyéb veszélyt jelző táblákkal. Az így megjelölt helyen a tilalom havazás esetében érvényes.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Mélyrepülés”.
- Helyes a „C” válasz.** A felvilágosítás-kérés céljából történő megállás nem tekinthető forgalmi okból való egyhelyben tartózkodásnak.
- Helyes a „B” válasz.** A piros és sárga fény együtt a továbbhaladás tilalmát jelzi, s csak arról tájékoztat, hogy zöld következik. Ha a keresz-



## A gépkocsik téli üzemeltetése

A téli hideg jelentősen megváltoztatja közlekedési viszonyainkat. Ekkor a gumiabroncsok előbb „fagnak meg”, mint az emberek. Az abroncsok számára ugyanis már +7° C-on beköszönt a tél. Kapaszkodó mintázati elemeik megdermednek: rugalmasságuk, és tapadásuk lecsökken. Téli gumiabroncsokra tehát azért van szükség, mert a sok és barázdált kapaszkodó mintázati elemmel gyártott téli abron-



**A téli gumiabroncsok mintázata a sok kapaszkodóelemű futófelület kialakítása irányába fejlődött**

csok kapaszkodóelemei hidegben is rugalmasak maradnak, kedvező tapadási jellemzőket kínálva a téli autózás számára. Hajtáskor, irányváltáskor és fékezéskor is. Mert nemcsak indulni, hanem megállni is tudni kell.

A téli hideg jelentősen megváltoztatja közlekedési viszonyainkat, mivel nemcsak az emberi szervezetet, hanem a jármű legtöbb folyadékát fagyással veszélyezteti. A hűtő-, a fék-, az ablakmosó, a fényszórómosó folyadékát, és az akkumulátor elektrolitját is ideértve. A fagyás kockázata a mi klimatikus viszonyaink között a téli lehülést megelőző állapotvizsgálattal, fagyállóbb folyadékokra cserélésével mérsekélhető. Ezek elmaradása nem pusztán a részegységek működését, hanem elviesedett és megfagyott fékfolyadékok esetén a forgalom biztonságát is veszélyezteti.

Amíg az utak sűrűlőcsökkenése ellen a sűrűlőds növelésével, a gépkocsi sűrűlőds csökkentő folyadékok esetében a sűrűség csökkentésével védekezünk. A kenőolaj sűrűségét annak kisebb viszkozitására cserélésével, az elektrolitét pedig az akku feltöltésével kell visszaállítanunk.

### Akkumulátor

Téli hidegben ugyanis a jól működő akkumulátor létkérdés, hiszen a jármű mobilitását kockáztatja. A kenőolaj besűrűsödése miatt a járműmotor csak a nyáriénál lényegesen nagyobb áramfelvétellel indítható be. Az indítómotor erőtlenségét és lassú forgását első helyen a meghibásodott és/vagy lemerült akkumulátor okozhatja.

Háromévesnél idősebb, hagyományos üzemű akkumulátortól sok jót ne várjunk. Ennél hosszabb garantált élettartamra ugyanis, csak a növelt élettartamú akkumulátorok alkalmasak.

Az indítómotor csapágy-, és bronzkefehibája, illetve az akkumulátor kábelcsatlakozóinak korróziója legalább olyan gyakori indítási nehézség forrása, mint maga az akkumulátor.

### Motorolaj

Téli hidegben a motorolaj, nehezen szivattyúzható folyadékká dermed. Az akkumulátor, az indítómotor és persze a járműmotor megkímélése érdekében a motort a hazai időjárásnak megfelelő viszkozitású kenőolajjal üzemeltessük.

A kenőanyag kenési helyekre jutását a motor kenési rendszere végzi. Úgy, hogy a motor olajtartályába merülő olajszivattyú a kenőolajat, kifelé zárt csatornarendszeren a haladó és a forgó mozgást végző alkatrészcsoporthoz kenési helyeihez nyomja (nyomó olajozás). A kenési helyeken kialakuló kenőolajfilm folyadéksűrűlődsára változtatja az elmozduló alkatrészek akadózó, fémes sűrűlődsát, hogy végül a kenési helyeken áthaladó olaj a tartályba folyjék vissza.

A téli hideg okozta olajsűrűlőds miatt a kenőképes olajfilm kialakulásának esélye csökken, a fokozott kopással járó fémes sűrűlődsű működési álla-

potok részaránya pedig, nő. Ez a hátrány, hidegben is kis belső sűrűlőds (nagy viszkozitást) mutató olajok használatával küszöbölhető ki.

A viszkozitási indexet kis és nagy működési hőmérsékletetartók között, az SAE (Society of Automotive Engineers) J300 ajánlása definiálja, és azok osztályait, W betű és számok kombinációval azonosítja. Tekintettel arra, hogy a karakterkombinációban a W betű, az angol winter (tél) szó rövidítése.

A viszkozitás a belső folyadékrétegek egymáshoz viszonyított elcsúszása során fellépő sűrűlőds legrégebben szabványosított mértéke. Jellemzője a motorolajok kenőképeségének, hőhatására bekövetkező változását kifejező viszkozitási index.

A viszkozitási index olyan tapasztalati szám, amely az olaj viszkozitásának hőmérséklet-változására következtében bekövetkező változását jellemzi. Nagy viszkozitási indexűek azok az olajok, amelyek viszkozitása viszonylag kis, és kis viszkozitási indexűek azok, amelyek viszkozitása nagymértékben változik a hőmérséklettel.

A viszkozitási indexben szereplő „W” betű előtti szám a kis hőmérsékleten észlelhető folyékonyság jellemzője. Minél kisebb ez a szám, hidegben annál folyékonyság az olaj.

A „W” betű utáni szám ugyanennek az olajnak a nagy hőmérsékleten észlelhető folyékonyságát jelöli. Minél nagyobb ez a szám nagy hőmérsékleten, annál viszkozitás az olaj.

A W betű előtt egy számjeggyel azonosított (5W, 10W, 15W, vagy 30, 40, 50 jelű) egyfokozatú olajokat, több fokozatú olajok (5W-40, 10W-40, 15W-



**Télen a motort a hazai időjárásnak megfelelő viszkozitású kenőolajjal üzemeltessük**

tező utakról az egyik jármű sárgán még áthajt, a másik pedig a zöld előtt ugyancsak nekirugaszkodik, és egyidejűleg hajtanak be az útkeresztződésbe, akkor bizony összeütköznek.

**7. Helyes a „B” válasz.** Vezetés közben lehet beszélgetni, rádiót hallgatni, enni stb., ami azt jelenti, hogy ez a munkavégzés kb. a teljesítőképesség 40–60%-t meríti ki. Átlagos körülmények között a szervezet energiatartalékot képez, amelyet csak veszélyhelyzetben vesz igénybe.

**8. Helyes a „B” válasz.** Ilyen esetben az előző megkezdő gépkocsivezető szabályszerűen cselekszik. Baleset esetén viszont nehéz bizonyítani, hogy amikor a bekanyarodást Ön megkezdte, az előzést végrehajtja a manőverébe még nem kezdett bele. Igaz viszont, hogy a balra bekanyarodó csak akkor hajthatja végre a műveletét, ha meggyőződött arról is, hogy balról nem kezdik meg az

előzését, de ez nem jelent mást, mint fokozott biztosítékot az esetleges baleset megelőzésére.

**9. Helyes a „C” válasz.** A rendteremtés, a megkezdés nem a gépkocsivezető feladata. Hangjelzést adni csak váratlan, közvetlen veszélyhelyzet esetén a baleset megelőzése érdekében szabad. Joggal elítélhető az a vezető, aki előbb dudát csak ezután – már túl későn – fekezt.

**10. Helyes a „B” válasz.** Az ilyen jármű mellett akkor nem kell megállnia, ha ezt a gyalogosforgalom nyilvánvalóan nem indokolja. Megállás nélkül akkor haladhat tovább, ha a parkoló gépkocsi a kilátást nem akadályozza, és így menet közben is figyelemmel tudja követni a zebra teljes területét.

**11. Helyes az „A” válasz.** A vonatkozó szabály nem tiltja az ilyen megoldást. Természetesen a vezetőknek fokozottan figyelniük kell egymásra, ne-

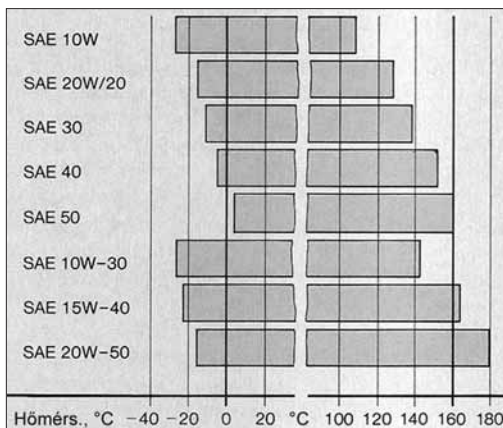
hogy félreértsék a másik szándékát és az egyik a hagyományos nagy ívű, a másik pedig az „amerikai” kanyarodást válassza. A legbiztosabb eligazító jelzés a másik járműnek a manőver megkezdése előtt felvett helyzete, az első kerekek állása.

**12. Helyes a „C” válasz.** A megkülönböztető jelzéseit használó gépkocsi mögött a követési távolságot úgy kell felvenni, hogy ne járjon azon járművek zavarásával, amelyek vissza kívánnak térni az úttestnek arra a részére, amelyen a szabad út nyitása előtt haladtak.

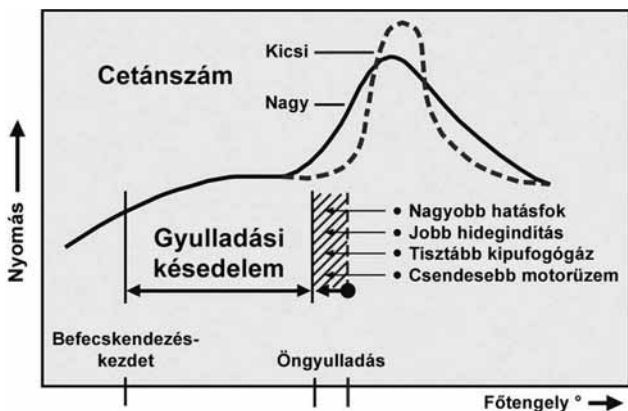
**13. Helyes az „A” válasz.** Ha a látási viszonyok ezt indokolják a forgalomban részt vevő taxin a tompított kényszoró helyett a ködfényszóró használható.

**14. Helyes az „C” válasz.** A főútvonalon irányváltoztatás nélkül közlekedő taxinak az ábrán látható járművekkel szemben elsőbbsége van.





**A hazai időjárási viszonyoknak megfelelő hidegtűrő képességű motorolajok használati hőtartománya**



**A korszerű gázolajok fejlesztése a gyulladási késedelem csökkentésére és a hidegtűrő képesség javítására irányul**

40) váltották fel, hogy megfeleljenek a napjaink korszerű motorigényeinek.

A többfokozatú olajok egyesítik a kis és a nagy hőmérsékletű alkalmazás jellemzőit.

Az olajok hidegtűrő képességét a gyártók adalék- és kiegészítő anyagok használatával, illetőleg az alapolaj megváltoztatásával javítják. Ma már 0W-30-as olajokat is készítenek, amelyek -30 °C-on sem „jönnek zavarba”. Am, ha csak a járműgyártó nem ilyen hidegtűrűsű olajat ír elő motorunk kenőanyagaként, a fős képeség kiküszöbölésére, kerüljük e méregdrága olajok használatát.

**A turbómotorok**

Érdekes külön is szót ejtenünk a turbómotorokról. Főképp azért, mert, mint ismeretes, a felhevült turbótöltő lassabban hűl le a vele feltöltött motornál. Ezért a kenőolaj-túlhevülés (megfőzés) elkerülése érdekében, a turbómotorokat télen is csak kb. 2 perces járatás után, állítsuk le.

Beindításkor soha ne járassuk nagy fordulatszám-

mon a terheletlen turbómotort. Terhelni pedig csak akkor kezdjük, ha az üzemi hőmérséklete meghaladja a 60 °C-ot. Mindemellett, üzemmegállapottban is kerüljük a motor lökészerű teljes gáz üzemi kényszerítését.

**Korszerű gázolajok**

A korszerű gépkocsipark korszerű üzemanyagokat igényel. Az üzemanyag-fejlesztés legújabb hulláma a gázolajok indítóképeségének növelésére irányul. Ezt a gyártók a gázolaj cetánszámának növelését lehetővé tevő korszerű adalékanyagok és indítóképesebb lepárlási frakciók használatával érik el.

A korszerű gázolajok nagyobb hidegekben sem igényelnek „petróleum”-beöntést. Olyan helyeken azonban, ahol fennáll a nem a legkorszerűbb gázolajok tankolásának lehetősége, a paraffinkiválás kiküszöbölése érdekében nem árt feliternyi petróleumot magunkkal vinni, és azt használatba venni.

**Vontatással végzett motorindítás**

Napjainkban a vontatással végzett motorindítás lehetősége a katalizátorok és az automatizált kapcsolású sebességváltóművek terjedésének arányában, csökken. Ehelyett az előbbiekkal felszerelt járműveken a külső akkumulátorral végzett indítás ajánlható.

**Indítás, külső akkumulátorral**

Téli hidegekben gyakori igény az „álva maradt” motorok külső áramforrásról végzett indítása. Ennek viszonylag egyszerű műveletei, főképp

a kábelek helyes bekötése, és az indításkeptelen akkumulátorban keletkező durranógáz okozta robbanásveszély elkerülése miatt érdemel figyelmet.

Befagyott akkumulátor újraindításával, ne kísérletezzünk, az ugyanis nem fog sikerülni. Csak kereskedelmi forgalomból származó, megfelelő keresztmetszetű áthidaló kábeleket használjunk, kerülve azok és az akkumulátorsaruk laza érintkezését. Az indításhoz csak a járműünkével megegyező kapocsfe-

szültségű, negatív testelésű külső akkumulátort használjunk, a villamos fogyasztók előzetes kikapcsolásával.

Az áthidaló kábeleket az ábrán feltüntetett, következő sorrendben csatlakoztassuk.

1. Az első áthidaló kábel egyik végét a lemerült akkumulátor (+) kivezetésére;

2. a másik végét a külső akkumulátor (+) pólusára csatlakoztassuk.

3. A második áthidaló kábel egyik végét a külső akkumulátor (-) kivezetésére;

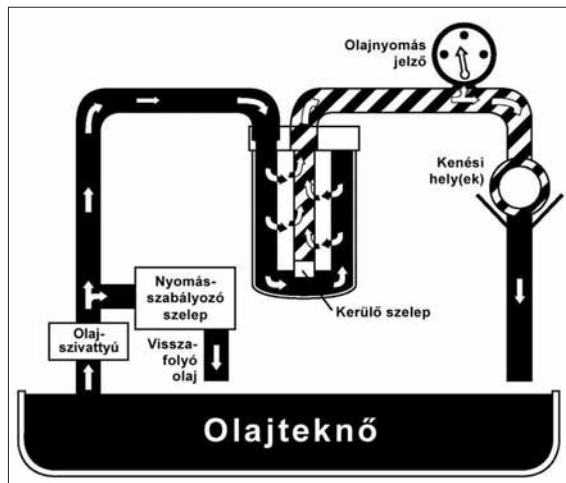
4. a másik végét a durranógázt fejlesztő, lemerült akkumulátortól távol, a kocsiszekrény jól testelt pontjára csatlakoztassuk.

Győződjünk meg arról, hogy az áthidaló kábelek ne legyenek mozgó alkatrész közelében, és a kábelpólusok más fém alkatrészrel ne érintkezzenek.

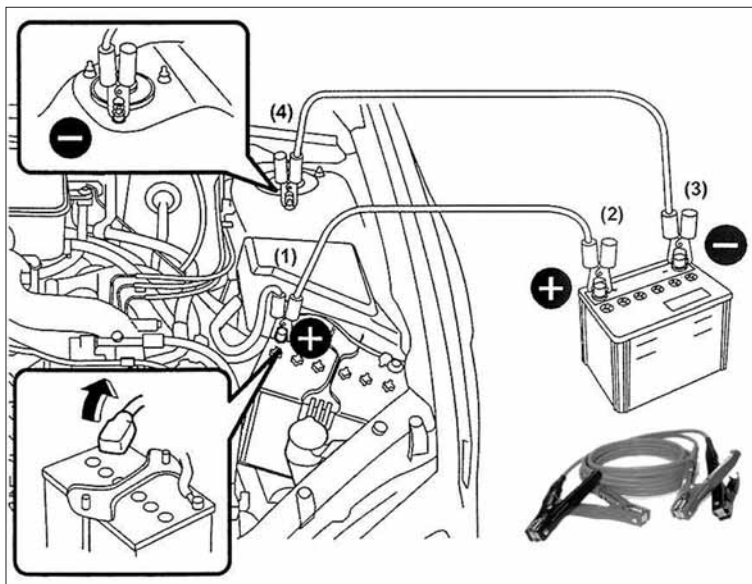
A továbbiakban indítsuk be és járassuk közepes fordulatszámon a külső akkumulátorral szerelt jármű motorját, majd ezt követően indítsuk be a lemerült akkumulátorú jármű motorját.

A motor beindulása után az áthidaló kábeleket az előbbivel fordított sorrendben szereljük le.

Petrók János



**A taxigépkocsik motorjának többsége nyomóolajozású kenési rendszerrel van ellátva**



**A külső akkumulátorral végzett indítás kábelbekötésének helyes sorrendje**

**Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol**

– Meddig érvényes a 2004-es drosztnmatrica?

– A Taxiállomás Kht. tájékoztatása szerint a 2004-es droszthasználati engedélyek 2005. március 31-ig érvényesek. Április 1-je után a műszaki vizsgán már a 2005-ös befizetéseket fogják számon kérni.

A kht. vezetőjének kérése, hogy aki teheti, akár már most, de mindenképpen minél hamarabb újítsa meg drosztingedélyét, elkerülve ezzel az utolsó napok csúcsgorgalmát.