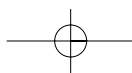


XVI. évf. 12. sz.

2006.

December





TARTALOM

Újabb botrány a repülőtéren	4.
Nemzetközi közlekedési konferencia Szegeden	6.
Ford C-Max	9.
Dr. Horváth György előadása a szegedi közlekedési konferencián	10.
Rövid beszámoló a napfény városából, Szegedről	11.
A legstrapásabb melő a taxisoké	12.
Peugeot 207 CC	15.
Nincs karácsony színház nélkül	16.
Az M1-es autópályához telepítették a kukkoló automatákat	18.
Köszönet	21.
Maradjak, vagy abbahagyjam?	22.
Peugeot 407 HDI motorral	24.
Tudod vagy tippelsz?	26.
Sikeresen befejeződött a nagyszabású Párizs-Peking túra	27.
Hírös Taxi Mikulás	28.
2006. december 7.	28.
BTI – Taxicentrum hírek	32.
Fontosabb adó- és tb-változások 2007-ben	34.
A Főtaxi is segített	37.
Morfondáriák	38.
10 éve történt	39.
Skoda Roomster – dízelmotorral	40.
Elektronikus bevallások	44.
Szülveszter 2006	46.



Minden kedves olvasójának áldott, békés karácsonyt és sikerekben gazdag, boldog új esztendőt kíván
a Taxisok Világa szerkesztősége

Az alábbi történet a világhálón kering, mi most megosztjuk olvasóinkkal

AZ ABLAK

Két, súlyosan beteg ember feküdt ugyanazon kórteremben. Egyikük minden nap délután felült az ágyban egy órácskára, hogy ezzel megmozgassa a szervezetét. Az ágya a kórterem egyetlen ablakához közelebbi volt. A másik beteg ember egész nap csak feküdt az ágyában, a plafont bámulva. Beszélgettek a családról, feleségről, gyerekekről, a katonakorukról, a nyaralásairól, ahogy az szokásos ilyen helyzetben.

Az az ember, aki az ablaknál feküdt, minden délután, amikor felült, azzal töltötte az időt, hogy elkezdte közvetíteni a másikkal, mit lát az ablakon át a kinti világból. A másik ágyon fekvő embert egy idő után szinte csak ezek a színes beszámolók tartották életben, már alig várta őket, ez volt minden változatosság az életében.

Az ablak egy kellemes, tavacskával díszített parkra nézett. Vadkacsák és hattyúk úszkáltak a tavon, és gyerekek játszottak távirányítós hajóikkal rajta. Szerelmespárok üldögéltek a színes virágágyások mellett órákig, egymásba felejtkezve. Miközben az ablak melletti beteg kimerítő részletességgel írta le a kinti világot, a másik, folyton fekvő, behunyta a szemét és maga elé képzelte a látványt. Egy meleg délutánon az ablak melletti ember egy, a parkon átvonuló karneváli menetről beszélt. Bár a folyton fekvő ember nem hallotta a zenészeket, maga elé képzelte őket a másik érzékeltes leírása alapján. A napok és hetek teltek. Egy reggel a betegetek fürdetni készülő nővér az ablak melletti embert élettelenül találta az ágyában, mert az éjjel csendben elaludt örökre. Elszomorodva hívta a személyzetet, hogy kivigyék az elhunytat.

Amint alkalom kínálkozott rá, a korábban a belső ágyon fekvő beteg kérte, hogy a másik ágyban fekhessen. A nővér szívesen segített, kényelembé helyezve őt azon az ágyon, majd magára hagyta. Lassan, fájdalomtól gyötörve az ablak felé fordult az ember, és megdöbbenve látta: az ablak egy tűzfalra néz. Megkérdezte a nővért, mi történhetett az eltávozott szobatárssal, hogy olyan szépek festette le az ablakon túli világot. A nővér elárulta, hogy az az ember vak volt, nem láthatta a falat sem. Valószínűleg csak bátorítani akarta Önt! – mondta a férfinak.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Lapzártakor érkezett...

Megalakult a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ), amelyet alapítóként a Buda Kft., a Budapest Taxi Kft., a City Taxi Szövetkezet, a Főtaxi Zrt., a Taxi 2000 Kft., a Taxi4 Kft., és a 6x6 Taxi Kft. hozott létre.

Az alapítók a szövetség elnökévé Surányi Attilát (6x6 Taxi ügyvezető) választották. Elnökségi tagok: Garamszegi Miklós (Főtaxi Zrt. vezérigazgató), Tamás Miklós (City Taxi Szövetkezet, elnök).

Az Ellenőrző Bizottság elnöke Szenci Szabó János (Taxi 2000 Kft. ügyvezető).

Az Ellenőrző Bizottsági tagjai: Hrumó Miklós (Budapest Taxi Kft. ügyvezető), Pásztor Gábor (Taxi4 Kft., ügyvezető)

Főtítká: Dudás Zoltán (Buda Kft., általános igazgató)

A szövetségről bővebben a januári számban olvashattok.

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendeleteknek megfelelően):

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.



Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval, választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE 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



Előzetes egyeztetés nélkül, szabálytalan táblákkal tiltották ki a taxikat

ÚJABB BOTRÁNY A REPÜLŐTÉREN

A repülőtéri „rend” kezd hasonlítani az elmúlt évtized gyakorlatához. Az utasért rendelésre érkező taxik nem tudnak megállni a számukra (?) kialakított helyen, ezért büntetik őket. Most pedig egy a KRESZ-ben nem létező „táblakompozícióval” kiltották őket a külső körből. Ezért született ez a levél, mely az utóbbi időszakban egy a sok közül.

Tisztelt Lévy Zsolt Úr!

Tegnap (december 05.) a kora esti órákban kaptam az információt taxisoktól, hogy a Ferihegy II. terminál érkezési szintjén a közlekedés rendje a taxik számára megváltozott.

A frissen kihelyezett tábla értelmében az érkezési szint gyorsparkolójába (külső körív), taxik nem hajthatnak be.

Az Önök által bevezetett intézkedésről semmilyen elő-

zetes tájékoztatást az érintett taxisok, taxitársaságok nem kaptak!

Sérelmezzük továbbá, hogy 2006 augusztusában az új taxi szolgáltatás megindulását követő, a BA Zrt. által kezdeményezett egyeztetésen született megállapodással elmentés forgalmi rendet alakítottak ki, minden előzetes egyeztetés nélkül.

Az önök által kialakított új forgalmi rend sérti az utazóközönség és a taxis vállalkozók érdekeit egyaránt,

ezért annak haladéktalan megszüntetését kérjük.

Egyben, a kialakult helyzetre való tekintettel, kezdeményezzük egy azonnali egyeztetés lehetőségét, amely egyeztetésen jogi képviselőink részvételét is elengedhetetlennek tartjuk.

Amennyiben a fent leírtak tekintetében a BA Zrt. részéről 2006. december 11-ig semmilyen érdemi előrelépés nem történik, nem lesz módunkban megakadályozni, hogy taxis vállalkozóink, a törvényes ke-

reték megtartása mellett, demonstráljanak az Önök diszkriminatív intézkedése ellen.

Fenti álláspontunkon az időközben a szintén egyeztetés nélkül kihelyezett kiegészítő tábla sem változtat.

Válaszát várva tisztelettel; A Buda Kft., a Budapest Taxi Kft., a City Taxi Szövetkezet, a Fótaxi Zrt., a Taxi 2000 Kft., a Taxi4 Kft., a 6x6 Taxi Kft. nevében;

Dudás Zoltán
általános igazgató
Buda Kft.

A következő anyag nem válasz az előző levélre, ám jól jellemzi a kialakult helyzetet. Nem kommentáljuk, csak közöljük.

TAXISZOLGÁLTATÁS ELLÁTÁSÁNAK ÉS BONYOLÍTÁSÁNAK RENDJE A BUDAPEST FERIHEGY NEMZETKÖZI REPÜLŐTÉR TERÜLETÉN

Bevezetés

A Budapest Airport a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) számú Fővárosi Közgyűlési Rendelet, és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht.-val kötött Üzemeltetési Megállapodás alapján jogosulttá vált arra, hogy a Repülőtéren taxiállomást létesítsen, működtessen és annak használatát az általa pályázati úton kiválasztott vállalkozónak átengedje.

A Budapest Airport a 2006. év május hó 22. napján kétfordulós, nyilvános Pályázati Eljárást hirdetett a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérrel induló alkalmi (nem előre rendelt) Személytaxi Szolgáltatás kizárólagos, azaz egy szolgáltató által történő nyújtására.

A Pályázati Eljárással a Budapest Airport deklarált célja a Repülőtér működéséhez kapcsolódó valamennyi taxiszoolgáltatási típus (induló és érkező fuvarok, rendelt és nem rendelt fuvarok stb.) működési rendjének szabályozása, ezek infrastrukturális hátterének fejlesztése, kijelölése és biztosítása volt.

A repülőtéri taxiszoolgáltatás bonyolításának új rendjét a 2006. év augusztus hó 15. napjától bevezetést megelőzően, a 2006. év augusztus hó 11. napján a Budapest Airport illetékesei, a pályázaton nyertes szolgáltató (Zóna-Service Zrt.) képviselői, a budapesti taxitársaságok vezetői és a repülőtéri rendőri

szervek vezetője részvételével tartott megbeszélésén valamennyi érintett fél elfogadta. A taxitársaságok vezetői vállalták, hogy az új szabályokat saját állományuk felé közvetítik.

A 2006. év augusztus hó 18. napján az új rendszer első napjainak tapasztalatait értékelve a budapesti taxitársaságok vezetői a bevezetett rendet működőképesnek és betarthatónak értékelték.

A repülőtéri taxiszoolgáltatás bonyolításának új rendjével, annak betartásával és betarthatóságával kapcsolatosan rendelkezésére álló tapasztalatok alapján a Budapest Airport megbeszélést kezdeményezett valamennyi érintett hatóság (ORFK REBISZ, ORFK REBISZ RBSZ, Taxiállomás Kht., Fővárosi Közterület-felügyelet) részvételével. A megbeszélésen elvi megállapodás jött létre a felek között a szabályozás egyes elemeinek átalakításáról, az ellenőrzés hatékony formáinak kialakításáról.

A Budapest Airport ezúton tájékoztatja a taxiszoolgáltatás nyújtásában érintett valamennyi személyt, vállalkozót, társaságot a repülőtéri taxiszoolgáltatás bonyolításának új rendjéről.

A szabályozás folyamatosan a közlekedési táblák cseréjének üteméhez illeszkedve lépett, illetve

lép életbe, annak betartását és betartatását a Budapest Airport az illetékes hatóságok aktív közreműködésével valamennyi rendelkezésére álló törvényes eszközzel elősegíti.

2. Infrastruktúra

A Budapest Airport a taxiszoolgáltatás ellátásához a szükséges infrastrukturális hátteret valamennyi taxis számára biztosítja.

2.1 Puffer parkolók biztosítása

A Budapest Airport ingyenesen biztosítja

Miért nem szeretik a taxisokat?



A kép a X. kerület Sibrik Miklós úti Family Center Spar parkolójában készült. Egyébként a parkoló teljesen üres volt, bárhová állhattak volna a kőlégák. Ám ők mégis a mozgássérülteknek fenntartott helyeket választották. Hát...?



valamennyi taxis számára a fuvarok megrendeléséig a Repülőtér területén a parkolás lehetőségét az erre a célra külön kijelölt puffer parkolóban.

2.1.1. Szerződéses szolgáltató puffer parkolói

A Szerződéses szolgáltató puffer parkolói az 1-es Terminál parkolója mellett külső íven, valamint a 2-es Terminál Rövid távú parkolója mögötti területen elkülönített, táblával jelölt területen találhatóak.

Ezeket a puffer parkolókat kizárólag a Szerződéses szolgáltató járművei használhatják.

2.1.2. Rendelt taxik puffer parkolói

A Szerződéses szolgáltató állományába nem tartozó taxisok 100 jármű befogadására alkalmas puffer parkolója a 2-es Terminál Rövid távú parkolója mögötti területen elkülönített, táblával jelölt területen található.

Ezt a puffer parkolót kizárólag a Szerződéses szolgáltató állományába nem tartozó taxisok járművei használhatják.

2.2 Fizető parkolók biztosítása

Amennyiben a Szerződéses szolgáltató állományába nem tartozó taxisok a járműüket elhagyva, a Terminál területén kívánják fogadni az utast („táblás fuvar”), és járműüket nem kívánják az ingyenes puffer parkolóban hagyni, úgy a Budapest Airport által biztosított Rövidtávú parkolókat vehetik igénybe, a parkolási díj megfizetése mellett.

2.3 Taxiállomások kijelölése

A Szerződéses szolgáltató kizárólagos használatára valamennyi Terminál előtt (1-es, 2A, 2B) Taxiállomások kerültek kijelölésre.

A Taxiállomásokon kizárólag a Szerződéses szolgáltató állományába tartozó taxik tartózkodhatnak.

A Taxiállomások rendjének felügyelete és fenntartása a Szerződéses szolgáltató kötelessége.

2.4 Utasfelvételi pontok

A Rendelt taxik számára valamennyi Terminál előtt (1-es, 2A, 2B) Utasfelvételi pontok kerültek kijelölésre.

A 2-es Terminálon az Utas kiszállítási pontok az Érkezési szint terminál közeli, belső íven lettek kijelölve. A 2-es Terminál Érkezési szintjének külső ívére a taxik behajtását tiltó tábla került kihelyezésre.

A taxik a szabályozásnak megfelelően utasfelvétel céljából vagy az Érkezési szint terminál közeli, belső íven található Utasfelvételi pontokra, vagy az ingyenes puffer parkolóba, vagy a Rövidtávú parkolóba hajthatnak.

Az Utasfelvételi pontok „Várakozni tilos!” táblával lettek ellátva, így ott a taxisok lezárt gépjárművet nem hagyhatnak, az utasért innen a Terminál területére be nem mehetnek.

Az Utasfelvételi pontokon kizárólag a „Várakozni tilos!” tábla által megengedett helyen és ideig tartózkodhatnak a járművek és sofőrjeik.

2.5 Utas kiszállítási pontok

Valamennyi – tehát mind a Szerződéses szolgáltató állományába tartozó és az oda nem tartozó – taxisok számára Utas kiszállítási pontok lettek kijelölve valamennyi Terminál előtt (1-es, 2A, 2B).

A taxisok – amennyiben erre a célra nem a fizetőparkolókat veszik igénybe – kizárólag az Utas kiszállítási pontokon tehetik ki utasaikat.

A 2-es Terminálon az Utas kiszállítási pontok az Indulási szinten lettek kijelölve.

3. Közlekedési, forgalmi rend kialakítása

A 2-es Terminál Érkezési szintjén a Terminál előtti közúti előtér gépjárműforgalmának zavartalan biztosítása érdekében, az illetékes hatóságokkal egyetértésben a közlekedési, forgalmi rend kismértékű átalakítása történt meg.

A Terminálhoz közelebbi, ún. „belső ívre” továbbra is csak a „Behajtani tilos!” tábla hatálya alól mentesített járművek (köztük a taxik) hajthatnak be. Változás itt – a korábbiakban leírtaknak megfelelően – az, hogy az Utasfelvételi pontokon „Várakozni tilos!” tábla került kihelyezésre, így az Utasfelvételi pontokon az erre vonatkozó szabályok betartásával lehet tartózkodni.

A Termináltól távolabbi, ún. „külső íven” alapvető változást jelent, hogy ide taxival behajtani tilos, ezzel is biztosítva a Gyorsparkoló és környezete zavartalan forgalmát, valamint a repülőtéri taxisozigálgatás szabályozásának hatékony betartását.

Ezúton is felhívjuk a taxitársaságok figyelmét, hogy diszpécseraik a rendelések felvételekor minden esetben jelezzék, hogy utas felvétel kizárólag a kijelölt Utas felvételi pontokon történhet!

4. Reptérre érkező fuvarok bonyolítása

A reptérre érkező fuvarok bonyolítása során az utasok kiszállítása kizárólag a fizető parkolóban, illetve a kijelölt Utas kiszállítási pontokon engedélyezett (lásd: 2.5 pont).

5. Reptérről induló fuvarok bonyolítása

5.1 NEM RENDELT fuvarok

A Nem rendelt fuvarok lebonyolítása BA Zrt. szerződéses partnerének, a Zóna-Service Zrt.-nek a kizárólagos joga, ezt a tevékenységet csak a kijelölt Taxiállomásokról indítva végezheti.

A Repülőtér teljes területén nem rendelt fuvarok felkínálása – akár az utasok megszólítása, akár szabad jelzés használata, akár egyéb ráutaló magatartás útján – a Szerződéses szolgáltató állományába nem tartozó taxisok számára szigorúan tilos.

A Terminálok területén az utasokat megszólító, számukra fuvar felajánló taxisok en-

gedély nélküli kereskedelmi tevékenységet folytatnak, így őket a Budapest Airport által megbízott személyzet a Terminál területéről eltávolítja, velük szemben a Budapest Airport eljárást kezdeményez.

5.2 RENDELT fuvarok

5.2.1 Táblás fuvarok bonyolítása

Előrendelés esetén valamennyi taxisnak lehetősége van a fuvar megrendelt utast a Terminál Érkezési csarnokában fogadni.

Ebben az esetben a taxis kizárólag a megrendelő nevét (cég, vagy személy) feltüntetett feliratot tartva tartózkodhat a Terminál területén.

A megrendelőre várva az utasokat nem szólíthatja meg, számukra fuvar nem ajánlhat fel.

Amennyiben a Budapest Airport által megbízott személyzet meggyőződik arról, hogy a taxis nem előrendelt utast vár, hanem ún. „utasvadászatot” folytat, úgy a Terminál területéről eltávolítja, vele szemben a Budapest Airport eljárást kezdeményez.

Fuvar megrendelt utasra való várakozás idejére a taxis lezárt járművet vagy az ingyenesen használható puffer parkolóban, vagy a fizető parkolóban hagyhatja, utóbbi esetben a parkolási díj megfizetése mellett. Utas felvételi ponton járművet a taxis fuvar megrendelt utasra való várakozás idejére sem hagyhat.

A Terminál területén fogadott utast a taxis egyenesen a taxi gépjárművéhez, vagy az Utas felvételi ponthoz kísérheti, ahol az utas megvárja a taxi gépjármű Utas felvételi pontra érkezését.

5.2.2 Telefonos, azonnali rendelések bonyolítása

Amennyiben az utas telefonon rendel meg a fuvar, illetve nem kéri a Terminál területén való fogadását, úgy a rendelést felvevő személy (taxitársaság diszpécser, esetleg maga a taxis) tájékoztassa a megrendelőt arról, hogy az utas felvétele kizárólag a kijelölt Utas felvételi ponton történhet. A taxis semmilyen körülmények között nem hivatkozhat arra, hogy más hova rendelték – a Repülőtéri szabályok betartása mind az utasokra, mind a taxisokra nézve kötelező érvényűek!

Telefonos, azonnali rendelés bonyolítása esetén az utas a kijelölt Utas felvételi ponthoz megy, ahol a megrendelt taxi fogadhatja és megkezdheti a fuvar.

Budapest, 2006. december 05.

Az építkezésen a főnök kinéz a konténerből, látja hogy egy tag nem dolgozik, csak támasztja a falat. Kirohan és szemrehányóan kerdi:

– Mennyi a maga havi fizetése?

– Ötvenezer forint

– Na akkor itt van az utolsó havi ötvenezer de meg ne lássam itt többet!

A srác zsebrerakja és elmegy. Kis idő múlva az egyik melós megkerdi:

– Főnök, mi baja volt a pizzafutárral?

* * *

Fiatallab koromban utáltam esküvőkre járni. Állandóan jöttek a nagynénik, nagymamák és más vénaszonyok, böködtek az ujjukkal és hülyén vigyorogva azt mondogatták:

– Na, lehet, hogy te leszel a következő!

Azóta szoktak csak le róla, mióta én is ugyanezt csinálom velük – a temetéseken...



„Közszolgáltatás és finanszírozás a közlekedés területén”

Nemzetközi közlekedési konferencia Szegeden

November 16-17-én, immáron nyolcadik alkalommal szervezett magas szintű közlekedési konferenciát a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara (CSMKIK). A dr. Szeri István által vezetett köztestület évek óta az egész országnak bizonyítja, hogy igenis lehet egy önkéntes alapon működő kamarában a vállalkozókért a vállalkozóknak olyan rendezvényeket szervezni, melyek magas szinten fogalmazzák meg a gondokat, elképzeléseket. Am a CSMKIK a válaszadásra képes hivatalnokok meghívásáról is gondoskodik minden évben. Így segítve az éppen aktuális kormányzat és a különféle szintű vállalkozások párbeszédét. Erre pedig nagy szükség van, mert bizony a „hivatalos helyeken” sűrűn cserélődik és újabban erőteljesen fiatalodik is az állomány. Márpedig ahogy mondják: egy újszülöttnél minden vicc új. Vagyis amin mi itt „lent” bosszankodunk (dühöngünk, ká-

romkodunk stb.), arról nem biztos, hogy „odafent” tudnak. Van, amikor persze ez a „tudatlanság” szándékos, ám az esetek egy részében nem az. Ezért szükség van arra is, hogy a vállalkozók napi problémáiról képet kapjon az aktuális kormányzat. Ezt a feladatot kiválóan látja el a kamara. Az egy más kérdés, hogy az így szerzett információkkal mit kezd a címzett, vagyis a kormány. Ugyanakkor fordítva is igaz a helyzet. Vagyis bizonyos intézkedések, vagy a jövőben tervezett lépések hátteréről meg a vállalkozóknak kell(ene) tudni. Erre is jó egy ilyen konferencia, melynek keretei között mód nyílik arra is, hogy a külföldi példákat is megismerjék a résztvevők.

Az őszt végére tett, már hagyományosnak számító rendezvény fővédnöke idén dr. Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter és dr. Parragh László, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöke volt.

A résztvevőket Szeged Megyei Jogú Város nevében Nagy Sándor alpolgármester köszöntötte. Ezt követően a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium képviselője a közlekedési infrastruktúra 2007-2013-ig tervezett fejlesztési terveiről szolt. Ennek az előadásnak témája szinte minden jelen lévő érintett, így nagy figyelmet kapott. A részletek ismertetésétől e lap hasábjain elte-

Folytatás a 9. oldalon

Könnyű prédának tűnt az idős férfi Rablótámadás csavarhúzóval

A rablási kísérlet után nem sokkal bilincs kattant a kezén annak a 26 esztendősi fiatalembernek, aki egy csavarhúzóval támadt a 73 esztendősi taxisorőre Csepelen.

December 2-án, szombat hajnalban a 26 éves P. Szabolcs a főváros XIV. kerületében szállt be a 73 esztendősi férfi taxijába és Csepelre vitette magát. A gyér forgalomban lendületesen haladtak a megadott cím felé. Útközben semmi gyanús jel nem utalt arra, hogy a nyergesújfalui fiatalembernek akárcsak bűnös gondolatai is lennének, pedig akkor már ott lapult nála későbbi támadásának eszköze, a csavarhúzó. A XXI. kerület Dunadűlő utcába érve az utas előrántotta csavarhúzóját és megsebesítette a sofőrt. Ezzel egy időben követelte tőle, hogy adja át a bevételét. A taxis azonban kiugrott az autójából és segítségért kiáltott, felhívva környezete figyelmét a nem mindennapi eseményre, ami meglepte támadóját. P. Szabolcs nem várta meg a bajba jutott férfi segítségére érkezőket, hanem megpróbált még a hajnali sötétségben eltűnni.

Az esetet követően pár perccel belül előbb a taxisok majd a rendőrök egyaránt keresni kezdték a csavarhúzó rablót, akit nem sokkal később a kerületi rendőrkapitányság járőrei a helyszín közelében elfogtak.

A szembesítés csak a büntetőeljárás miatt vált szükségessé, hiszen a taxis egyértelműen felismerte támadóját, ami után a fiatalembernek sem volt értelme tagadnia tettét. Mint azt a támadó beismerő vallomása elmondta: úgy gondolta a csavarhúzóval megijeszti az idős sofőrt, aki ennek hatására átadja majd a napi bevételét. Nem így történt, ráadásul a rabló azt hitte, hogy hajnalban, az éjszakai műszak vége felé akár több tízezer forint is lehet a fuvarozónál. Tévedett.

P. Szabolcs ellen közfeladatot ellátó személy elleni rablás kísérlete miatt – őrizetbe vétele mellett – folytatja az eljárást a Budapesti Rendőr-főkapitányság XXI. kerület Rendőrkapitánysága. Amennyiben a bíróság a fiatalembert bűnösnek találja, úgy tette őtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető.

k.z.t.



A konferencia második napja. A megnyitót dr. Szeri István (CSMKIK) mondta. Bal szélén dr. Horváth György (MTSZ) készül előadására

DIGITAXI TAXIÓRA

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280/101 mellék, SOS: 06-20-959-0098

Nyitva: H-Cs. 9-13 és 13³⁰-18 óráig, Pénteken 9-15 óráig.

DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!

iGO háztól-házig GPS-navigációs program fogalmazása.

Műholdas OMH hitelesítés. www.eordogh.hu eordogh@t-online.hu



Folytatás a 9. oldalon
kintünk, mert egyrészt igen csak messze van még a vége a tervezett folyamatnak, másrészt a különféle áruszállítási módok preferálása, vagy a menetíró berendezések digitálisra váltása a taxikat nem érinti.

A közforgalmú közlekedés működtetésének és finanszírozásának támogatása chipkártyás rendszer alkalmazása révén. E problémakör részletes kibontására Dr. Monigl János, a Transman Kft. ügyvezető igazgatója vállalkozott.

Őt a Csongrád Megyei Közgyűlés területfejlesztési tanácsnoka, Marosvári Attila követte, aki egy régiós feladat aktuális helyzetéről számolt be a megjelenteknek. Előadásának címe: *A Duna-Körös- Maros-Tisza Eurorégió közlekedésfejlesztési koncepciója* volt.

Kéthelyi József, a Budapesti Közlekedésszervező Kht. ügyvezető igazgatója „*A taxi, mint közszolgáltatás az Európai unióban*” címmel, minket is érintő előadást tartott. A beszámoló nagyrészt az e lapban már közölt, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által szervezett rendezvényen elhangzott beszédre épült. Alapvető kérdésekben szakmai konszenzusra is támaszkodó megállapításaival minden hallgató elégedett volt. Ugyanakkor azt érdemes leszögezni, hogy ma a taxikérdés alproblémáinak megoldására nincs megfelelő politikai szándék. Jelzem: a taxiblokádát követő időszakot leszámítva, sohasem volt. Azt kell látni, hogy szinte tök mindegy ki hol mit mond, ténylegesen senkit sem érdekel. Ameddig nem sikerül legalább azt elérni,

hogy a taxikérdés komplett módon / személyi és tárgyi feltételek / kerüljön valahová /minisztérium, önkormányzat/, addig nincs is kivel vitatkozni. És ez a legrosszabb. A fővárosban még az sem biztos, hogy egyáltalán lesz-e olyan bizottság, mely elvállalja e problémák kezelését. Ugyanis azt már az előző ciklus politikusai is az orruk alá dörgölték: a taxikérdés kezelése nem tartozik az önkormányzat szorosán vett feladatai közé. Vagyis amit eddig tettek, azt sem lettek volna kötelesek megtenni. Bár az is igaz, hogy a szakma nagy része is hasonlóképpen gondolkodik. Vagyis szinte kéri, hogy hagyják őt békén a minden szakmaiságot nélkülöző tarifa-szabályozással, a kötelező, de rossz droszthálózzal, és a sokszor bizony dilettáns, szakmai konszenzust nélkülöző határozatokkal. Hiába rendelkezünk tehát jól felépített, átfogó reformokat is tartalmazó szabályozási elképzelésekkel, ha nincs ma Magyarországon olyan hivatal, ahol mindezt legalább meg lehetne vitatni. Ez persze nem jelenti azt, hogy az előadó, Kéthelyi József ne kapott volna nagy tapsot gondolataiért.

Dr. Ruppert László, a Közlekedés-tudományi Intézet Kht ügyvezető igazgatója „*A közszolgáltatás és annak nemzetközi finanszírozási gyakorlata, javaslatok a magyar megoldásra*” címmel tartott előadást. A hallgatóság sűrűn bólogatott és feszülten figyelt, tehát az előadó jól érezte: ezt a kérdést előbb-utóbb itthon is rendezni kell majd.

Az este utolsó előadását a MOL Rt. képviselője a „*Bio-komponens tartalmú üzem-*

anyagok jövőjéről” tartotta.

A második nap programja a „*Szeged helyi tömegközlekedési közszolgáltatás pályázat útján történő odaítélése*” címmel tartott beszámolóval kezdődött. Az érdekes problémakört Nagy Sándor Szeged alpolgármestere fejtette ki.

Ezt követően Dr. Horváth György, a Magyar Taxis Szövetség elnöke kapott szót. Az „*Elvárások a magyar taxis szabályozásban az üzemeltetők szempontjából*” címmel tartott beszámolóját e lap hasábjain részletesen ismertettjük olvasóinkkal.

Kazatsay Zoltán főigazgató-helyettes az Európai Bizottság, Energia és Közlekedési Főigazgatóság részéről az „*Új szabályozási elemek a közlekedési közszolgáltatás területén és az infrastruktúrafejlesztéshez kapcsolódó pénzügyi támogatások*” témát ismertette a hallgatókkal.

A „*Közszolgáltatások szervezése a közlekedés területén Magyarországon*” témát a GKM főosztályvezetője, Dr. Dabóczi Kálmán fejtette ki.

A rendezvény záróelőadását házigazdánk és a konferencia egyik szervezője, Dr. Szeri István, a CSMKIK elnöke, az MKIK Közlekedési és Infrastruktúra Kollégiumának elnöke tartotta „*Területfejlesztés és közlekedésszervezés a Dél-Alföldön*” címmel.

Talán ez az évente megtartott közlekedési konferencia jó például szolgál más, hasonló köztisztviselteknek is arra, hogy érdemes színvonalas rendezvényeket tartani. Az önkéntes tagságú kamarák többek között így tudják bizonyítani a vállalkozóknak és a hatalomnak egyaránt: szükség van politika-mentes, szigorúan szakmai alapon működő köztisztviseltekre, melyek tevékenységére éppen azért lehet hosszútávon építeni, mert ezek jelenléte a gazdaság szereplői között stabil, átível a különféle politikai ciklusokon.

Berkó



A Ford a Bolognai Szalon alkalmával mutatta be az új C-MAX-et. A frontkiképzés a „kinetikus design” jegyében készült, a berendezést pedig sok új részlettel tökéletesítették. Az új Ford C-MAX a nemrég a 2007-es Év Autójává választott S-MAX mellett sorakozik fel mint stílusos, sportos, többcélú autó. Kereskedelmi forgalomba 2007 tavaszán kerül.

Választások előtt nagy fekete autó indul vidékre kampánykörútra, benne öt politikussal. Egyszer csak az autó nagy sebességgel nekicsapódik egy fának. Rendőrök, mentők, tűzoltók azonnal a helyszínre sietnek, de csak a totálkárosra tört autót találják, a politikusoknak hült helye. A közelben azonban meglátják a parasztbácsit, aki hatalmas földhalom mellett támaszkodik az ásójára. Megkérdezik tőle: - Bácsyám, látta a balesetet?

- Láttam én.
- S hová lettek a politikusok?
- Elástam őket.
- Meghaltak?
- De meg ám.
- S egy sem maradt életben?
- Hát, egyik-másik mondta hogy ő még él, de én ezeknek már semmit sem hiszek!

* * *

-*Miért halnak meg a férfiak hamarabb, mint a feleségük?*
-*Szándékosan...*



Dr. Horváth György előadása a szegedi közlekedési konferencián

Tegnap Kéthelyi úr előadásából világosan bebizonyosodott, amit éppen egy alkotmánybíró-sági határozatból vezetett le, hogy a taxi egyfajta közszolgáltatás-kiegészítés. Tehát egy olyan speciális közszolgáltatás, amire Magyarországon úgy látszik nem nagyon vevők a döntéshozók. Tegnap ezt az előbb említett előadás világosan bebizonyította. Most hallgassuk meg a Taxis Szövetség részéről, amely tömöríti a taxis vállalkozókat, hogy ők hogyan gondolják a magyar taxis-szabályozást. Következzen tehát dr. Horváth György, a Magyar Taxis Szövetség elnöke:

– Hölgyeim és Uraim! Köszönöm a lehetőséget!

Én e felvezetés után egy kicsit gondban vagyok, hiszen a taxis üzemeltetők szempontjából kellene összefoglalnom azokat az elvárásokat, amiket támasztának a szabályozással szemben. A vállalkozók többnyire egyetértenek a szabályozás változtatásának szükségességével, hiszen a piacon működési problémák vannak. A jelenlegi szabályok lényegében 1996 óta változatlanok. Azonban a változtatás szükségességét az egyes szakmai érdekképviseltek, szakmai csoportok, vállalkozók nem azonosan, vagy nem azonos módon ítélik meg. Mit tesz ilyenkor a jogalkotó? Vélhetően, amit 1996-ban is mondott: egyezzenek meg a vállalkozók, mit szeretnének, és amiben mindenki egyetért, azt mi leírjuk, írásba foglaljuk. Nos ezt én másképpen gondolom, és talán többen is másképpen gondol-

juk, mert az állam és az önkormányzat – amennyiben szabályozási felelőssége van –, nem háríthatja át a szabályozás mi-kéntjének módját a vállalkozókra. Előbbiek a jogalkotók, döntéshozók, ők képviselik a közt. Hiszen, ha azt mondjuk, hogy közszolgáltatás van, akkor itt a közösség érdekeit is figyelembe kell venni. Tehát nem hárítható el és nem odázható el a szabályozás azzal, hogy nincs a szakmában konszenzus.

A jelenlegi szabályozás főbb területeit az alábbiakban foglalom össze. 1992-ben alakult ki és 1996-ban kisebb változtatásokkal működik az az EU-ban elfogadott, mindenki számára ismert követelményrendszer, amelyet a taxira ugyan nem ír elő az EU, de nálunk bevezetése szakmai támogatás kapott. A követelményrendszer elemei: a személyes megbízhatóság, pénzügyi teljesítőképesség, szakmai alkalmasság és megfelelő gépjármű. Ezen kívül a ke-

reslet-kínálat kialakítását befolyásoló tényező az árszabályozás, valamint a taxiállomások helyének kijelölése és azok használatának szabályozása. A korábban említett 4 feltételt a 89/88 MT rendelet „A közlekedési szolgáltatásokról” tartalmazza, a kereslet-kínálat egyensúlyának alakítását, az árszabályozást, illetve a taxiállomások helyének kijelölését a települési önkormányzatok végezhetik, vagy végezhetnék, amennyiben élnének ezzel a lehetőséggel. Bemutatok egy fényképet, amely a Ferihegyi repülőtérén készült, és azt szeretném vele illusztrálni, hogy a kereslet-kínálat egyensúlyának szabályozásában az ár milyen nagy szerepet játszik. Mint bizonyára tudják, pályázat útján egy szolgáltató elnyerte a repülőtéri személyszállítás kizárólagos jogát, és a korábbinál jelentősen alacsonyabb áron nyújtja a szolgáltatást. Korábban a rendelkezésre álló személygépkocsi-

kapacitás bőséges volt az akkori igényekhez képest, az új árszakra bevezetését követően azonban hirtelen szűknek bizonyult, mert az alacsony árak mellett jelentősen megnövekedett a szolgáltatás iránti igény.

Hogy mit szeretnének a taxis vállalkozók? Azt gondolom, mi mindannyian szeretnénk sok pénzt! Sőt! Ha már Szegeden vagyunk, hivatkozom rá: itt volt egy ún. Kétfarkú Kuttyák Pártja, amely adócsökkentést, ingyen sört és örök életet szeretett volna. Azt hiszem, ezt a taxisok is elfogadnák, csak még legyen hozzá sok utas is. De maradjunk a realitá-

soknál: egyéni taxis szintjén gondolkodva azért ellentmondások is felszínre kerülnek. Mert például nagyfokú szabadságot szeretne a taxis a munkaidő és a működési terület megválasztása terén. Mit értek ez alatt? Szeretnék akkor dolgozni, amikor én gondolom, mert egyéni vállalkozó vagyok, vagy enyém az autó. És persze a működési területben se akadályozzon engem senki. A Deák téren is had vegyem fel a fuvart, sőt az Unióban is és egyáltalán bárhol, mert vállalkozó vagyok. És van vállalkozási szabadság. Mindemellert nagyszámú utast is szeretnék minél magasabb áron szállítani. Jó lenne a fix ár, mert nem a taxistól kérdeznék, hogy miért ilyen drága a szolgáltatás, hanem a megfelelő árért való felelősség az önkormányzaté lenne. De ettől még mindig nem lesz sok pénz, tehát minimális legyen a költség, az adminisztráció és persze az ellenőrzés is inkább másokat szűrjön ki.

Ami itt látható, ez egy futurisztikus kép, álmódosítás: egyedül legyek a pályán, más ne is nagyon közlekedjen, én vigyem el az utast és ne is akadályozzanak abban, hogy ezt gyorsan tegyem. De álljunk meg az álmódosítással! A szakmában mérvadó érdekképviseltek, felül kell emelkedjen ezen a szinten, a kamarának meg különösen! Tehát mit szeretnénk? Egy versenysemleges szabályozó rendszert! Miért mondom ezt? Mi az, hogy versenysemleges szabályozó rendszer? Ez azt jelenti, hogy működési formától függetlenül azonos feltételekkel tudjon valaki tevékenykedni a piacon. Ma még ez nem valósul meg! Egyszerű példát mondanék: az áfa a személytaxi-szolgáltatás esetében az igénybevevő számára nem visszaigényelhető! Az a taxis, aki áfakörbe esik, az ugye a nettó bevételére rá kell, hogy számolja a most már 20 % áfát, és ezt be is kell, hogy fizesse természetesen az államkasszába. Neki a közterhekhez hozzá kell járulnia, szemben azzal, aki ilyen-olyan jogon mentes és

Szülés a víz alatt...





nem kényszerül áfafizetésre. Neki az összbevételből 16,66 %-kal több marad. Ez nem versenysemleges szabályozás, mert itt egyesek egyértelműen hátrányba kerülnek! Ez csak egy példa, még hosszasan sorolhatnám, de ez itt nem a könyvelők konferenciája. Ezért nem is találunk a taxis szakmában olyan régi, nagy cégeket, amelyek több tucat, vagy több száz autóval működnek, hiszen vajon melyikük állna ki egy olyan versenyre, egy olyan futóversenyre, ahol az egyik fut 400 métert a felfestett körpályán, a másiknak meg azt mondanák, hogy fussa körbe a stadiont, de egyébként pedig a díjazás azonos. Azonos feltételek és szabályok kellenek!

A másik, hogy túlkínálatos piacon dolgozunk, ezt azt hiszem többen látják, hallották, beismerik. A túlkínálati piac alacsony kihasználtsági százalékot, rossz jövedelmezőséget eredményez. Ezért a vállalkozók szükségszerűen magasan kell, hogy tartsák a viteldíjukat, hiszen az alacsony kihasználtság mellett csak így lesz megfelelő a bevételi szintjük. Ugyanakkor a szabálytalan tevékenységet végző vállalkozások piacról kiszűrése és eltávolítása annak ellenére nem történik meg, hogy a jogszabály erre a jogalkalmazók számára felhatalmazást ad. Tehát nincs megfelelő ellenőrzés, nincsen intézkedés a szabálytalan tevékenységet végző vállalkozások kiszűrésére. A túlkínálatos piacról el kellene tüntetni azokat a vállalkozókat, azokat a taxikat, akik az utast megkárosítják, vagy nem az előírásoknak megfelelő tevékenységet folytatják. A szolgáltatók számának, azaz a létszámnak a szabályozása egy

- Pistike, ne menj folyton a diszkóba, mert elromlik a halásod.

- Köszi mama, már vacsoráztam.

* * *

A dadogós és a kopasz
A dadogós gondolja, hogy beszél az erősen ritkuló hajú haverjának:

- Fififigyú, ttte mememeny-nyit fifizetsz a fofofodrásznál, höhő?

- 1500-at, vazze, amennyit te egy helyi hívásért!

Sok a taxi, kevés az utas

Rövid beszámoló a napfény városából, Szegedről

A novemberi szegedi konferencián megkerestük Bobkó Attilát, a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztályának elnökét és kértük, mondjon el bevezetőképpen néhány statisztikai adatot olvasóinknak.

• Szegeden 22 droszton 127 droszférőhelyet alakítottak ki. Taxizással foglalkozó vállalkozóink száma 420 fő. Ez sajnos elég sok a drosztozokhoz, és főleg a fizetőképes kereslethez képest. A piaci egyensúly felborulása évtizedes problémánk, ám a megoldás kulcsa sajnos nem a mi kezünkben van. A szabadúszó taxikok száma kb. 30-35 fő. Az ő létszámuk az utóbbi időszakban csökkent, ám tevékenységük sokszor igencsak negatívan befolyásolja a taxiszakma általános megítélését. A többiek – közel négyszázan – az öt szegedi taxitársaságban dolgoznak, nap mint nap.

• **Miután a létszám korlátozása országsszerte csak álom, nem gondoltatok arra, hogy valami-féle speciális szabályozással, önkorlátozással, emelt szintű követelményekkel normalizáljátok a helyzetet, aminek következtében az egy főre jutó jövedelem emelkedhetne? Esetleg egy közös diszpécserközpont, közös marketingpolitika eredményes lehetne...**

• A társaságok mindegyikének van ilyen belső szabályzata. A legtöbbnek a kocsi méretével, az utas kiszolgálásával, a gépkocsivezető megjelenésével kapcsolatosan is vannak előírásai. Ez a – fuvarszervező cégeken belüli – normatíva azonban nem alkalmas a létszám vagy a kereslet-kínálati egyensúly helyreállítására. Inkább csak az utazóközönség bizalmának megtartására szolgál. Vállalkozóink erőteljesebb érdekérvényesítése csak akkor következhet be, ha a taxiszolgáltatás további koncentrációja megtörténik a városban. Jelenleg helyi és országos viszonylatban is nagyon nehéz elérni, hogy egy egységesebb kép vagy arculat jelenjen meg. A közös marketing pedig csak önkéntes alapon menne.

• **Miért nem ültök le egy asztalhoz és miért nem egyeztetettek? Egyáltalán volt erre nézve próbálkozás?**

• Több ilyen próbálkozásunk is volt. Magamra vállaltam a feladatot, hogy megkísérlem összehozni a társaságokat. De a különböző egyéni érdekek még mindig azt eredményezik, hogy az egységes, egy irányítás felé tartást nem sikerült megvalósítani. Volt egy megbeszélésünk, ahol szinte kivétel nélkül mindenki azt mondta, hogy csináljunk közös forgalom-

irányító rendszert, de – mint kiderült – a gondolkodásmódunk még nem alkalmas arra, hogy ezt megvalósítsuk. A helyzetet tudomásul vettem, ám elképzeléseimet nem adom fel. Pedig a gondok folyamatosan megvannak. Komoly utaspanaszok érke-



Bobkó Attila: – Több panaszos bejelentést is kaptunk árdragításokról

nek bizonyos vállalkozók ellen, akik Szegeden a város által maximált fuvardíjat nem tartják be. Nagyon sok olyan bejelentésünk van, melyben az utasok arról tájékoztatnak, hogy lehetséges árhoz képest 3-4-szeres összeget is elkérnek néhányan a szabadúszók közül. Most is van egy olyan utaspanaszunk, melynek sértettje írásban vállalta, hogy végigviszi majd az ügyet. Mi a Fogyasztóvédelmi Felügyelőséget értesítettük a dologról, és várjuk az eredményt.

• **Itt azért az árdragítás nem bölcs dolog, mert a városban szinte mindenki tudja a várható végösszeget is. Mennyi az átlagos fuvar távolság Szegeden?**

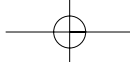
• 2,5-3 km között van. Az utasok ezért pontosan tudják kalkulálni, szinte forintra, hogy mennyi lesz a viteldíj. Viszont van olyan csúcsidezők, amikor nem annyira válogathat a megrendelő a taxik között. Ekkor szokott előfordulni, hogy olyan vállalkozót választ, aki alacsonyabb fuvarszámból akarja a napi bevételét megvalósítani, amiből aztán időnként a panaszok is származnak...

• **Mennyi a városban a maximált tarifa felső határa?**

• Az alapdíj éjjel-nappal 300 Ft. Kilométerenként 220 Ft. a felső határ és a várakozás 45 Ft. percenként. Ez a „plafon”, amitől csak lefelé lehet eltérni. Ehhez képest a társaságok átlagosan közel 10%-kal olcsóbbak. Az átlagos kilométer ár 195 Ft-tól 205 Ft-ig terjed, társaságtól függően. Nem titok: van igény arra, hogy előterjesszük a Városi Önkormányzat felé a maximált tarifa emelését, de erre majd csak jövőre kerülhet sor.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-



Veszély, stressz, túlhajszoltság és szaktudás

A LEGSTRAPÁSABB MELÓ A TAXISOKÉ

A Discovery Channel egyik műsorának kutatói nyolc hónapon keresztül keresték Nagy-Britanniában a legnehezebb munkakört. A kutatás végeztével megállapították: a londoni taxisok munkája a legstrapásabb.

Nem mindennapi kutatásra vállalkoztak az egyik brit ismeretterjesztő csatorna munkatársai. Arra keresték a választ, hogy mely foglalkozás az, amelynél a legnagyobb a baleseti halál vagy sérülés valószínűsége, mely területen töltik a legtöbb órát munkával, miközben a feladat ellátása speciális szaktudást igényel és emellett még fizikai és pszichés stressz is hat a munkavállalóra. A nyolc hónapos kutatás eredményeként a szakértők arra a megállapításra jutottak, hogy a londoni taxisok helyezte a legelkeserítőbb ebből a szempontból.

Ki hinné, hogy a szigetország fővárosában léteznek veszélyes utak, stresszes a közlekedés, és a messi földön híres brit nyugalom is mára a múlté. Gyakran igencsak goromba, sőt nemegyszer agresszív utasok nehezítik meg a taxisoförök mindennapjait. Ráadásul a londoni fekete taxi vezetésére nem is könnyű engedélyt szerezni. Alapkövetelmény ugyanis, hogy a jelentkezők térkép nélkül eligazodjanak a város útjain és fejből tudják a menetvonalat. Mindezt egy olyan vizsgán kell bizonyítaniuk, amelyre átlagosan 34 hónapot készülnek, és általában 12-szer futnak neki, mire sikerül. Persze most könnyen rávágható, hogy ezzel a kihívással a budapesti taxisoknak is meg kell birkózniuk, csak-hogy a két főváros területét nem igazán lenne szerencsés összehasonlítani, így a kerületek és utcák mennyiségét és elhelyezkedéseit sem.

Nyilván mindig akadnak kételkedők, akik most azt mondhatják, persze, ez a besorolás attól is függ, hogy milyen szakmákat vettek górcső alá a kutatók, és milyen körre terjesztették ki a vizsgálatot, de a Discovery Channel nem hiszem, hogy megenged-

hetné e kétkedéseket, és azt, hogy felméréseiket megkérdőjelezzék. S mivel egész Nagy-Britanniát bejárták vizsgálatuk során, talán meg sem lepődünk, hogy a taxisoföröket a fenékhálót használó halászok követik, utánuk az erdei favágók jönnek, míg a negyedik helyre „futottak” be az épületbontást végző munkások holtversenyben a bányászokkal. Következő helyekre sorolták az olajfűró tornyokon dolgozókat és az utasszállítók fegyveres védelmére kiképzett pilótákat. Végül az első tíz hely utolsó harmadában találhatóak a vágóhídon dolgozók, az állványozók és tizedikek a vasúti munkások. Szóval elég átfogó a vizsgálatba bevont munkakörök sora.

Sajnálatos, hogy kishazánkban nem végeznek hasonló felmérést, mert a vizsgált szempontok közül nem jobb a helyzet itthon sem. A folyamatos útfelújítások és elterelések miatt állandóan változó közlekedési helyzetek már önmaga is stresszt okozó tényező, nem is beszélve az ingerült és legtöbbször sietős utasról, aki vagy Néma Leventét játszik a kocsiban vagy be nem áll a szája, miközben mindig, mindent jobban tud. A város ismerete itt alapkövetelmény, mint ahogyan a taxisoförök jelentkezését megfogalmazó hirdetményekben is elvárás, hogy ne mindig a „kályhától indulva” érjen célba a tisztelt kolléga.

Arról pedig jobb nem beszélni, hogy a nap 24 órájából mennyit kell a volánál tölteni, hogy ki-ki megéljen és a rezszi mellett még csurranjon is valami a családi kasszába.

Szóval a magyar viszonyokat alapul véve, megállapítható: idehaza se rózsás a taxisoförök élete. Itthon is idegterítő a hajsza, ráadásul minden bűnöző azt hiszi, hogy a taxisok százezrekkel furikáznak, így nem múlik el szinte egyetlen hét sem, hogy valahol – a könnyű pénzszerzés reményében – ne támadná a fuvarozókra. Úgyhogy nem csak Londonban strapás ez a munkakör, hanem itt Magyarországon is.

k.z.t.

olyan kérdés, amelyről nem szabad beszélni, mert az Alkotmánybíróság leegyszerűsítve azt mondta, hogy márpedig létszámkorlátozást nem lehet csinálni. Hát igen, létszámkorlátozást valóban nem lehet, de a fejlett piacgazdasággal rendelkező országoknak mégis van megoldásuk és gyakorlatuk erre. Azaz lehet más módon is szabályozni. Bécsben – és ez elhangzott a tegnapi előadáson –

feleannyi taxi van, mint Budapesten, de ahhoz, hogy valaki egy taxiállomás használatát kérje és egyáltalán taxiengedélyhez jusson, még egy érdekes feltételt is szabtak: egy bécsi tulajdonú garázzsal is kell rendelkezni. (Nem bérlet, hanem tulajdonjog!) Amikor megkérdeztem, hogy ez miért van, akkor azt mondták azért, mert kevés a garázs Bécsben és drága. Tehát ahhoz, hogy taxi-

ját ne közterületen tartsa az illető, kell egy saját garázs, abból pedig kevés van, ergo Bécsben nem is használják ki azt a számot az engedélyeknél, amelyet lehetne, éppen a garázsszámok korlátozottsága miatt.

Az anomáliákról: a személyes megbízhatósághoz kell egy hatósági erkölcsi bizonyítvány, amikor az engedélyt kiváltja az ember, aztán ez már holtig szól, mert a továbbiakban senki nem

ellenőrzi, hogy a taxis nem szerepel-e abban a bizonyos nyilvántartásban. Biztos olvasták az újságokban, hogy büntetése leültetése után taxizott tovább valaki egy városban, ahol erről szinte mindenki tudott. Tehát utána már a kutya nem kéri számon, senki sem kíséri figyelemmel ennek a feltételnek fennállását. A személyes megbízhatóság szempontjaihoz sorolnám, hogy nem áll az illető engedély visszavonás vagy tevékenységtől eltiltás hatálya alatt. Ennek vizsgálata egyébként a Közlekedési Felügyelet hatásköre. De talán nem ok nélkül okkal feltételezem, hogy ha tölem visszavonják az engedélyt Budapesten és közben én leköltözöm ide, és más cégnéven taxizni akarok, akkor az ég világon senki sem fogja meg tudni, hogy az én engedélyemet mondjuk Budapesten 5 évre visszavonták. A szabályozási rendszer tehát több sebből vérzik.

Nézzük tovább: szakmai alkalmasság, szakmai képzés van, elő van írva, de szintén egyszer kell megcsinálni, életre szóló elismertséget ad. Tehát ha valaki a 90-es években megszerezte a képesítést, akkor teljesen mindegy, hogy közben milyen változás volt a szakmában, milyen új technika, taxióra stb. jött be, úgy kell tekinteni, hogy szakmailag képzett. A szakmai vizsgát pirossal írtam, mert például ebben a kérdésben is volt nagy nézetkülönbség a szakmai érdekképviseletek között 1996-ban. Többen a képzésre, mások a vizsgára helyezték a hangsúlyt. Az EU korábban a képesítés meglétét kérte számon, nem azt, hogy milyen tanfolyamokra járt az illető. Azonban most már a tanfolyamok is elő vannak írva bizonyos tevékenységeknél. Tehát 10 év alatt a helyzet változott. Nálunk pedig ennek semmi jele.

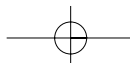
Aztán itt van a helyismereti vizsga: elhangzott, hogy a taxi helyi közlekedési eszköz. Valaki megcsinált valamikor egy helyismereti vizsgát és érdekes mó-

Folytatás a 15. oldalon

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu





Folytatás a 12. oldalról

don ezzel az egész országban tud taxizni. Senki és semmi nem írja elő, hogy arra a településre legyen helyismereti vizsgálja, amelyre az engedély szól. Azt már nem is mondom, hogy a KRESZ-ismereteknek sincs ismétlődő számonkérése. Korábban az állami taxisoknak minden évben kellett ún. „házi vizsgát” tenni. Történtek az utóbbi időszakban balesetek idős - 80 év körüli - taxisokkal. A médiában nagy visszhangot keltett események kapcsán felvetődik a PÁV-II vizsga szükségessége vagy szükségtelensége. Dicsekszem, nekem is van PÁV-II-m. Nem biztos, hogy ma megkapnám, de amikor 30 évvel ezelőtt megszereztem, még ifjú titán voltam. De ma lehetnék a PÁV-II-vel engedélyért. A nálam 10 évvel fiatalabb meg lehet próbálkozni, ha neki nem volt korábban. Akkor mi is a PÁV célja? És itt van az időszakos orvosi vizsgálat kérdése is: a vizsgálatot végző orvosnak nem kell tudnia azt, hogy közszolgáltató tevékenységet végez az illető, aki az alkalmassági vizsgálatot végzi. Tehát az orvos minden további nélkül úgy gondolja, hogy gépkocsivezetésre alkalmas az illető. Pedig a közforgalmú személyszállítás esetén el kell dönteni: van-e fokozott egészségügyi kockázat vagy nincs? Ha nincs, akkor fölösleges egy csomó jelenlegi szabály!

De még egy kérdést tennék fel: vajon nem kellene abszolút életkorhatárt szabni azokra, akik közösségi személyszállító szolgáltatást végeznek? Sok területen egy bizonyos korhatár felett nem tevékenykedhet, az illető például bíró, alkotmánybíró stb. sem lehet. Nyilván az adott életkor elérésekor ettől még rendkívül okos lehet, ennek ellenére nem gyakorolhatja tovább hivatását. Felvetődik bennem, kell-e 80 éves korban

buszt vagy taxit vezetni? Persze egy 70 tonnás kamiont sem! Ez más, mintha valaki a saját autójával magáncélból közlekedik. Adott esetben például egy speciális orvosi vizsgálat indokolt lehet. Ez alatt azt értem, hogy miután a taxisnak külön taxivezetői engedéllyel kell rendelkeznie, az orvosnak tudomást kellene szereznie arról, hogy nem egy átlag gépkocsivezetőről van szó. Ilyen ügyek megoldásába belekezdni nem egyszerű, mert mondanom sem kell, hogy más tárcához tartozik az egyik, és máshoz a másik kérdés.

A taxis szolgáltatás elérhetősége a taxiállomás: az önkormányzatoknak ez az egyik legfőbb lehetősége a taxispiac szabályozására, a férőhelyek szá-

mának meghatározásával, a használat feltételeinek biztosításával, ellenőrzésével ez az egyik legdirektebb létszámbebefolyásoló tényező lehet. Azaz lehetne, ha az önkormányzatok ezzel ténylegesen élnének. Hadd olvassak fel valamit, ha már itt vagyunk Szegeden. Ez egy 2 évvel ezelőtti hír a szomszédos országból: a tanácsosok tegnap végre megszavazták a taxisokra vonatkozó szabályokat az engedély kiváltásának módozatairól. Ennek értelmében a szolgáltatás végzéséért – mint engedély-kibocsátónak – 300 ezer lejt kell fizetni, amellett, hogy a taxis mellékeli az összes szükséges dokumentumot. A megszabott számú engedélyt egyébként pontrendszer alapján fogják kiadni. (tehát megszabott számú enge-

dély és pontrendszer) egy 84 és 90 között gyártott Daciáért 0 pont jár, egy 4 éves nyugati autóért 5 pont szereshető, hasonlóan 5 pontot adnak, ha az autó a taxis tulajdonában van, ha lízingszolgáltatás akkor csak 3-at. És ezt meg is csinálták, januártól EU-tagok lesznek, valószínű, hogy nem kértek ebben a kérdésben derogációt. Tehát szomszédunknál is megtalálták a megoldást! A taxiállomás használatának szabályozása a törvény szerint az önkormányzat hatásköre. Azt mondjuk, hogy a személyszállítás egy közösségi szolgáltatás, de megjegyzem, hogy az önkormányzatnak ennek ellenére nincs taxiállomás kijelölési kötelezettsége, se nagy, se kis településen. De ez nem csak a taxiállomásokra vo-



Története során mindig is kínált autókat a Peugeot a menetszél szerelmeseinek. Például a legendás „20-as” sorozat, a 201, a 202, a 203, a 204 és a 205 mindegyikének volt vészontetős változata. A 206 CC új utat jelölt ki a technika, a gyártás és a költségek terén. Érdeklődést keltett az „élményautók” iránt; a kupé-kabriók európai piaca kilencszeresére nőtt 2000 és 2005 között, és mostanra elérte az évi 150 ezer darabot.

Az „M1 szegmensben” az elegáns, teljes értékű négy-személyes 307 CC-ből máris 150 ezer g a z d á r a

tartós megbízhatósági követelményeket elégít ki. Külön futószalagon gyártják a madridi üzemben, ahol a 207 CC készül.

A 206 CC továbbfejlesztését képező 207 CC tetőműködése annyiban kényelmesebb, hogy teljesen automatikus, nincsenek kézzel kioldandó bilincsek. Csak a gombot kell nyomni körülbelül 25 másodpercig, amely alatt automatikusan lesüllyed a négy ablak is. Az optimális tömítés, illetve a könnyű ajtónyitás érdekében a kilincs meghúzásakor önműködően lesüllyednek egy kicsit az ablakok.

talált a 2003-as bemutató óta. A 207 CC maradéktalanul megtestesíti a Peugeot értékeit. Alapjellemzői köztök az lejtős hátú 207-ével, és egyedülálló könnyedséggel ötvöz egyébként ritka tulajdonságokat. A 207 CC sportos megjelenése hasonló a lejtős hátúéhoz:

- hossza 4,037 m
- tengelytávja 2,540 m
- szélessége 1,750 m
- am a magassága, a kupé-jellegnek megfelelően, csupán 1,397 m (- 75 mm).

Az összecsukható tető a Peugeot tapasztalatát testesíti meg a kupé-kabriók terén. Teljesen saját tervezés, amely szigorú minőségi és

- Mit tennél, drágám, ha munkából hazajövet egy idegen férfival találnál az ágyban? - kérdi kacéran a csúnyácska feleség
- Azt hiszem, agyonverném a pasast a fehér botjával
- válaszol rezignáltan a férj.



natkozik, hanem a közforgalmi közlekedési eszközök megállóra is. Ilyen kötelezettséget az önkormányzati törvény nem tartalmaz.

A taxisolgáltatás igénybevételének új lehetőségei is lennének: ilyen például a ma még szokatlan nevű taxihívó rendszer, illetve a hamarosan már működő buszhívó rendszer. A bekapcsolódás a közforgalmú, menetrend szerinti személyszállító hálózatba. Taxi alatt én nemcsak a 4 személyes taxit értem, hanem – miután a jelenlegi jogszabály alapján a 9 fő alatti személygépkocsival végzett személyszállítás is azonos szabályozás alá esik a taxiszabályozással – a kisbuszokat is. Ha ebben a 9 fő alatti gépkocsikategóriában a viteldíj jelző és szabadjelző nélkül végzi a tevékenységét a vállalkozó, akkor személygépkocsis személyszállítónak nevezzük. Adott esetben, ahogy a kismartoni példánál láttuk, mi úgy gondoljuk, hogy Magyarországon is lenne létjogosultsága, hatékonyabban kihasználni a taxizásban rejlő lehetőségeket a közforgalmú személyszállítás területén.

Még egy sarkalatos kérdés, a viteldíj, amely a települési önkormányzat döntésétől függ. Az önkormányzati döntéshozóknak van joga alkalmazni a fix árat, ilyen nincs sehol tudomásom szerint. Ha van, akkor elnézést kérek, nem tudok róla. Budapest tett erre halvány előkészületet, de eredménytelenül. Van azután a hatósági maximált ár: ezzel a lehetőséggel 5-6 települési önkormányzat élt. Ahol nincs szabályozás, ott a szabadár dívik, és itt azért azt mindjárt fel is vetném, hogy akkor hogyan érvényesülnek azok a fogyasztóvédelmi szempontok, amire alapozva egyébként lehetővé vált éppen a fix ár, vagy a maximált hatósági ár használata is? Számtalan indokolást olvashatunk arról, hogy miért is szükséges a piaci viszonyokba való beavatkozás az önkormányzat részéről, ill. maradjunk annyiban, hogy ez állami beavatkozás. Nos, ha ez indokolt, akkor miért marad olyan terület, ahol meg nem? Itt még egy kérdés felmerül, ami egy visszaélési lehetőséget is megszűntet: vajon nem lenne-e célszerű egy regionális szabályozás lehetőségét bevezetni?

NINCS KARÁCSONY SZÍNHÁZ NÉLKÜL

Mint azt tavaly már megtette, idén is év végi ügyféltalálkozóra hívta meg a Buda Kft. dolgozóit, taxisait, ügyfeleit. Ám mielőtt bárki is a szokásos étterem-látogatásra gondolna, leírjuk, hogy a helyszín ismét a Pesti Színház volt. Egy külön erre az alkalomra szóló ünnepi előadást szerveztek a Buda, a Tele5 és a Taxi4 tulajdonosai és vezető alkalmazottai. Este érkezéskor aprósütemény és forralt bor, pezsgő, fehér és vörös bor várta a vendégeket, de azok sem



Az előadást a bejáratnál egy kis állófogadás előzte meg



Mosolygós munkatársak segítettek a megjelenteknek

maradtak szomjasak, akik nem ittak alkoholt. Nekik üdítőkből volt nagy a választék. Az igencsak jól kiválasztott előadás szünetében pedig az inivaló mellett szendvicsek, sütemények álltak a közel 500 fős vendégsereg rendelkezésére.

A rendezvény minden meghívottnak kellemes, maradandó élmény nyújtott, a vendégek mosolyogva távoztak. Így is lehet az év végét ünnepelni...

Egészen pontosan arról lenne szó, hogy semmi esetre sem egységesen, hanem differenciáltan – hiszen nem egyformák a bevételek és költségek sem területenként –, régióban egy generált maximált árat meghatározni, és ha ettől a települési önkormányzat el kíván térni, akkor azt rendeletben szabályozni, egyébként pedig ez az generális maximum vonatkozna az adott területre.

A tarifaszabályozás problémájával mélyebben kellene foglalkozni, de erről külön konferenciákat lehetne tartani. Az országosan egységes tarifa teljesen illuzórikus! Ismétlem, annak ellenére, hogy az üzem-

anyag és a gépkocsiköltségek, bérjárulékok azonosak, tehát a költségek abszolút értékben azonosak, viszont a kihasználtság, amiről beszéltem és ami döntő a tarifa szempontjából az egyáltalán nem azonos az egyes településeknél. Ez lakosságszámtól, igénybevételtől függ, miközben településenként változó a szállítási távolság is, amelyet a taxitarifa meghatározásánál feltétlenül figyelembe kell venni. A tarifaszervezet hagyományosan: alapdíj, út- és várakozási díj, azonban már régóta megjelent a transzfer (fix ár), amelynek nincsen jogszabályi alapja pillanatnyilag. Ez egyedi ár, és azért mon-

dom, hogy nincsen jogszabályi alapja, mert az adóhatóság és a mérésügyi hivatal fix díjakat nem enged beletenni az órába.

A jogalkotói szempontokról azt kell, hogy mondjam, hogy jelenleg passzivitás mutatkozik minden téren. Az önmagáért beszél, hogy 10 éve nem történt komoly változás, ami a szakmai részt illeti, pedig ez a szolgáltatás olyan része a közlekedési hálózatnak, amely állami és közösségi forrást nem igényel. Hát lehet, hogy talán éppen ezért? A keresletszűkítő szabályozásról, az áfáról már szóltam, azért emellett még azt is meg kell említenem, hogy a taxis az üzemyanyagot terhelő



áfát nem igényelheti vissza, sem benzin, sem gázolaj esetén. Személygépkocsiról van szó, miként a személygépkocsi áfa-visszatérítést is csak szűk vállalkozói kör, bizonyos esetekben – éves 4 millió forint árbevétel fölött és 4 évente – veheti igénybe. Tehát több előírás is azt mutatja: a taxi luxuscikk, ergo: fizessenek a gazdagok. Érdemes az 1950-es évekbeli jogszabályokat megnézni, amikor is luxusnak számított a személygépkocsi! Tehát úgy látszik, ezt a taxis szakma megörökölte, a szabályozás ma egyáltalán nem úgy kezeli a taxis szolgáltatást, mint amelyik a közforgalmú szolgáltatást segítő, azt kiegészítő tevékenység lenne. A versenyfeltételekről már tettem említést.

A fogyasztóvédelem hiánya is egy fontos szempont, az EU ezt kiemelten kezeli. Magyarországon, ha egy utasnak panasza van, minden további nélkül el tud bújni a taxis a felelősségrevonás elől. Kérem szépen milliárdos állami forrás igénybevételével kötelezővé tették a nyugtaadós taxaméter használatát. Ezt a nyugtaadós taxaméter által kiadott nyugtát nem fogadja el az adóhatóság a könyvelésbe számlaként, tehát ez csak marad a taxisnál, holott ez lenne a bizonyítéka az utasnak, hogy a taxit mikor, milyen módon vette igénybe. A gépi nyugta helyett adhat a taxis az utasnak egy számlának nevezett valamit, amelyet az utasnak nincs módja ellenőrizni abból a szempontból, hogy az mindenben megfelel-e az APEH által előírt követelményeknek. Az állam elismerten és az Alkotmánybíróság által is indokoltan beavatkozik a piaci folyamatokba, ám ha már be-

avatkozott, akkor annak meghatározott céllal kell történnie. Jelenleg ezek a célok nem ismerhetők fel, vagy talán nincsenek is. Csak kampányszerű intézkedések történnek? Pedig úgy látom, hogy bőven van még tennivaló.

Például: az APEH Taxaméter Technikai Bizottsága határozza meg a taxaméter-előírásokat. Elvileg mondhatnám, hogy jogalkotói jelleggel, ez azonban önmagában is érdekes, mert az APEH nem jogalkotó, hanem jogalkalmazó! Közben Nyugat-Európában komplex járműfedélzeti egységek vannak, amelyek a forgalomirányítást, a jármű-címrevezetést magában foglalják és az utas számára megfelelő bizonylatot adnak, de nálunk ilyen alkalmazás nem is lehetséges.

Vannak érthetetlen előírások is. Pl. míg a világon számos helyen van olyan, hogy az alapdíj valamennyi útdíjat magában foglal, itt nálunk ez sem lehetséges. Az, hogy ennek mi az indoka, nem tudjuk. Ellenőrzés hiánya: kb. 10-12 hatóságnak van ellenőrzési jogosultsága, mindenkinek kizárólag csak a sajátjára. A taxaméter hitelesítése a Mérésügyi Hivatalé, az URH-rádió a Nemzetközi Hírközlési Hatóságé, a gépkocsi műszaki állapota a közlekedési felügyeletké és így tovább... Maradjunk annyiban, hogy az engedélyező áll a csúcson, az pedig a Közlekedési Hatóság, azaz a közlekedési felügyelet lenne. De nekik nincs forrásuk, sem személyi állományuk a folyamatos taxi-ellenőrzésre. De ha lenne sem tudnának teljes körű ellenőrzést végezni. Még egy dologról beszélnek, ez a statisztikai adatok hiánya. A Magyar Taxis Szövetségtől az

IRU, de más európai szakmai szervezetek is évente több esetben kérnek statisztikai adatokat a taxizással kapcsolatban. Nincs nyilvános adat arra, hogy melyik településen, megyében, hány taxis van, holott ezek a közlekedési hatóság rendelkezésére állnak. Még kevésbé szerepel az, amit egyébként a taxaméternek gyűjteni kell: az összes kilométer, a hasznos kilométer, az alap- és az egységdíj. Ezeket világszerte feldolgozzák, hiszen ebből lehetne számolni tarifát, illetve kihasználtságot stb. Jellemző, hogy ezeket az adatokat még az APEH sem gyűjti. Közben kötelező, hogy benne legyen az órában, kötelező gyűjtögetni, de felhasználásra már nem kerül, ergo a jogalkotó számára sem világos, hogy Magyarországon hány utast szállítottak a taxik. A nemzetközi statisztikához is „bemon-dásos”, becsléses adat van.

El kellene tehát végre dönteni, hogy a taxizás része-e a közforgalmú közlekedésnek, és annak kiegészítése-e, úgy, ahogyan az Alkotmánybíróság mondta, vagy sem. Ezután vál-

tozik-e a szemlélet: luxuscikk-e továbbra is, és nem kívánnak vele foglalkozni, vagy integrálják a közforgalmú személyszállításba, adott esetben megtakarítva ezzel állami forrásokat is. Én természetesen ez utóbbi megközelítéssel értek egyet. Megfelelő szabályozásra lenne szükség a társadalmi szerephez igazodva, amely biztosítja a szolgáltatás megfelelő színvonalú végzését. Ha a taxinak van közösségi szolgáltatás jellege, akkor legyen egy elvárható színvonala, garantált minősége, amit minden esetben nyújtani kell. Az alapkövetelmény a kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtése. Szükséges a szakmai összefogás is, éppen azért, amit a lelegején mondtam, és azért, hogy a jogalkotó számára megfelelő információkat nyújtsunk. Ennek megfelelően a taxis vállalkozók a szakmai érdekképviseleteik útján a jogalkotási, szabályozási folyamatban aktív közreműködésükkel segíthetik a valamennyiünk számára jobb feltételek kialakítását.

Köszönöm a figyelmüket!

A férj hazamegy a munkából, és a felesége ezzel fogadja:

– Drágám, elromlott a tévé, javítsd már meg!

– Hagyjál már, nem vagyok én tévészerelő!

Másnap, amint hazaér, megint baj van.

– Kedvesem, elromlott a hűtő, javítsd már meg!

– Ugyan, nem vagyok én hűtőszerelő!

Harmadnap a telefon romlik el.

– Na, javítsd már meg!

– Nem vagyok én telefon-szerelő!

Negyednap hazaérkezik a férj, hát a tévé, a hűtő és a telefon is működik. Kérdezi a feleségét, hogy ki javította meg.

– Hát tudod – kezdi a feleség –, az úgy volt, hogy a szomszéd úr felajánlotta a segítségét, és cserébe azt kérte, hogy dugjak vele, vagy süssek neki egy ananásztortát.

– Na, és izlett neki a torta?

– Hagyjál már, nem vagyok én cukrász!

www.gumipenta.hu

**Téli abroncsok akciója
november 30-ig**

TAXIS KOLLÉGÁKNAK -30%



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

**TAXIS -30%
KEDVEZMÉNY**



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

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

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



Négy dobozban két műszer

Az M1-es autópályához telepítették a kukkoló automatákat

A járművek sebességének ellenőrzésére a különböző rendőri szervek országsszerte 121 db radaros vagy lézeres készüléket használnak. Ezek közül 44 db-ot járművekbe építettek be, 76 db műszer állványról és gépkocsiból is egyaránt használható.

Somogy megyében – (Szántód-)Kőröshegyen – az elmúlt évben indult el egy kísérlet fixen telepített sebességellenőrző eszközökkel, vagyis egy radaros készülékkel és kettő dobozzal. A kísérlet jó eredményeket mutatott. A faluban elhelyezett dobozokról – illetve arról, hogy mikor van bennük „műszer” és mikor nincs – az arra át-

35 millió Ft értékben. A közbeszerzési eljárás a pályázat kiírásával tavasszal indult el, a nyertes pályázó a megkötött szerződéseknek megfelelően az eszközöket leszállította, telepítette, működésüket tesztelte és használatra kész állapotban átadta. A sebességellenőrző berendezések kezelését a nyertes pályázó által kiképzett, a Rendészeti Biztonsági Szolgálat Autópálya Rendőrség állományában szolgálatot teljesítő rendőrök fogják végezni. Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. és a REBISZ Autópálya Rendőrség együttműködési megállapodást kötött annak érdekében, hogy a berendezések áramellátása folyamatosan, a készülékek telepítési helyének változtatásához szükséges forgalomterelés rendszeresen biztosítható legyen. Ezek az újonnan rendszerbe állított berendezések tehát az M1-es autópályán vannak telepítve. Négy helyszínen (10+800, 17+000, 63+800 és 104+200 km szelvényekben) lettek felállítva olyan klimatizált dobozok, amelyekbe a kettő darab sebességmérő berendezés bármelyike elhelyezhető. A telepítési helyek előtt mindkét irányban az úttestek mindkét oldalán „Radar kontroll” feliratú jelzőtáblák lettek kihelyezve.

Mielőtt azonban bárki is azt hinné, hogy miután a sebességtúllépésen „kapott” autóst nem állítják meg, így vannak kibúvók is, felhívjuk olvasóink figyelmét egy műszaki érdekességre, amit a rendőrök a következőképpen fogalmaztak meg:

„Annak érdekében, hogy a gyors-hajtók elleni fellépés eredményesebb legyen, a sebességellenőrző berendezések felé közeledő járműről és vezetőjéről szemből készítenk felvételeket. A fényviszonyoktól függően olyan digitális felvételek készülnek ezekkel a készülékekkel, melyek alapján a gépkocsivezető arca felismerhetővé válik. Nem hiszem, hogy ezek után a rendőrségnek problémát jelentene a gyors-hajtó gépkocsivezető kilétét megállapítani.”

Ezt a gyakorlatban is megnézhetjük. Egy kifejezetten sötét, rossz látási viszonyok között készült képet kinagyítottak a tá-
Folytatás a 21. oldalon



haladó (átszáguldó) autósok mit sem tudtak, így bizony meglepetésként érte őket a gyors-hajtásról szóló értesítés. Többek között e tapasztalatok alapján, ebben az évben újabb doboz került beszerzésre és telepítésre ehhez az egy készülékhez. Információink szerint ez a doboz a 7-es út lakott területi részére került kihelyezésre, egy Balatonföldvárt követő településre.

A kedvező tapasztalatok alapján a rendőri erők kiváltása, a 24 órás működés biztosítása, az Európai Unióban egységesülő ellenőrzési módszerek honosítása érdekében az év utolsó negyedében újabb kettő sebességellenőrző berendezés beszerzésére került sor. Ezek a műszerek is radaros elven működnek, képesek az elhaladó és a közeledő járművek sebességét hitelesen mérni és dokumentálni, megkülönböztetni a személygépkocsikat és a tehergépkocsikat éjjel-nappal, teljesen automatikusan, kezelői beavatkozás nélkül.

Az eszközök beszerzésére és elhelyezésére az Állami Autópálya Kezelő Zrt. szakmai és anyagi támogatásával, valamint az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság forrásainak felhasználásával közbeszerzési eljárás útján került sor mintegy 30-

jékoztaton, melyen igazolványkép-minőségben látszott az autót vezető arca. Azt pedig, hogy szemből, vagy hátulról mér a beren-

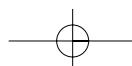
„Húúúúú, micsoda segg!”

A nők is ezt gondolják, de közben a pasi arcába néznek...

* * *

A démonokat dobolással elűzni igyekvő bennszülötteket lenézik a ci-

vilizált amerikaiak, akik dudálással akarják feloszlatni a közlekedési dugókat...





Folytatás a 18. oldalról

dezés, menet közben nem lehet biztonságosan eldönteni, mert egyébként mindkét módon működik. Jobb tehát az óvatosság, a sebességhatárok betartása, nem csak ezen az útszakaszon! Mert amellett, hogy nagyobb sebesség esetén az autó sokkal többet „eszik”, a kockázat is hatványozódik. Magyarországon a személyi sérüléssel közlekedési balesetek 30-35 %-a a relatív, illetve az abszolút gyorsajtás miatt következik be. Ezen túlmenően más okból bekövetkezett balesetknél is sokszor kimutatható, hogy a sebesség helytelen megválasztásának is szerepe volt a baleset bekövetkezésében, vagy a személyi sérülések súlyosságának kialakulásában. Köztudott az is, hogy a személyi sérülések súlyosságát elsősorban az ütközési sebesség befolyásolja. A balesetelemzési kutatások egyértelmű összefüggéseket mutatnak ki az ütközési sebesség és a személyi sérülések bekövetkezésének valószínűsége és a sérülések súlyossági foka között. Az egyre fejlettebb biztonsági rendszerekkel felszerelt járművek sem nyújtanak azonban olyan védelmet, mely a személyi sérülések bekövetkezésének az ütközési sebesség növekedésével hatványozottan emelkedő kockázatával lépést tudna tartani.

Amióta a berendezések elhelyezéséről szóló hír napvilágra került, sokakat foglalkoztat az a kérdés, hogy az adatokhoz hogyan lehet szabályos keretek között hozzájutni? Az autópályán ugyanis tilos a megállás, a gyalogos közlekedésről nem is szólva... Nos, a rendőrök erre is gondoltak: az elkészült felvételek lementése vezeték nélküli hálózaton keresztül is történhet anélkül, hogy a berendezéshez oda kellene menni. Ez különösen fontos, ha figyelembe vesszük, hogy a készülékek az M1-es autópálya úttesteit elválasztó úgynevezett zóldsávban, a szalagkorlátok között vannak elhelyezve.

Végül pedig az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) a közeljövő terveibe is beavatta a sajtó képviselőit a tájékoztatón:

„Az a célunk, hogy az autópályákon és más útvonalakon is a gyorsajtások jelentős visszaszorításával javítsuk a közúti közlekedés biztonságát, és ezzel életeket mentsiünk. Ennek érdekében újabb, hazánkban még nem alkalmazott sebességellenőrzési és mérési módszerrel működő eszközök alkalmazásának tesztelését is el kívánjuk indítani a közeljövőben. Ilyenek például a „Section control” eszközök, melyek egy előre meghatározott, pontosan lemert útszakaszon ellenőrzik az áthaladás átlagsebességét. Vagy az optikai elven működő, passzív sebességellenőrző berendezések, melyek a sebesség meghatározásához nem bocsátanak ki sem radar, sem lézer sugarakat, kizárólag a járművekről a műszerbe jutó fények változásai alapján mérnek, ezért technikai eszközökkel nem előjelezhetők és nem za-

varthatók. De nyitottak vagyunk az újabb fejlesztésű radaros vagy lézeres mérőeszközök iránt is”.

Természetesen a taxisoknak ez a hírcsokor csak érdekességként szolgált, hiszen ők a sebességhatárokat mindig betartják. A trafficpaxok, Fámák tőlük éhen is halnának...

Köszönet



Legutóbbi újságunkban jeleztük, hogy a II. kerületi Moszkva téren, a Trombitás étterem előtti taxiállomást nem lehet használni, mert elfelejtették a járdára való felhajtást megoldani. A nyáron ideiglenesen BKV-autóbuszállomást alakítottak ki, ekkor egy időre megszűnt a droszt. A BKV már elköltözött, de a taxisok mégsem tudtak visszaköltözni, mert nem tudnak felhajtani a járdán kijelölt taxiállomásra. Ezt nehezményeztük novemberben e lapban mi is. Most örömmel adunk hírt arról, hogy a Taxiállomáskezelő Kht. példás gyorsasággal intézkedett, és a taxisok újra használhatják a taxiállomást.

Juhász Péter

GPS

MITAC MIO
180 | P350 | P550

2 év garanciával

iGO térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146
06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfatól szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsértelt vagy kitörött kerekű gépjárművét (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál INGYENESEN (!)*, a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!

24 órás telefonos ügyeletünk:
+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880

szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

COMPUTER PLUS

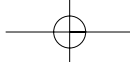
**Számítástechnikai
Szaküzlet**

**Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.**

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

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**



Maradjak, vagy abbahagyjam?

Nyugdíjas vállalkozók terhei

Elsőként hadd idézzünk egy e hasábkon már régen szerepelt kolléga legújabb leveléből:

„Beszélgettünk a droszton. Van rá idő... A téma a nyugdíj melletti taxizás volt, és immár sokadszor merült fel, hogy miért is nem hagyom abba 64 évesen. Jölnformált főállású –

dij mellett tovább dolgozó kollégáink nem passzióból vagy úri hóbortból teszik ezt, hanem azért, hogy megéljenek valahogy. Szomorú, de a nyugdíjunktól nem nagyon tudnak.

Mostanában azonban változni látszik a helyzet. Na nem úgy, hogy több lesz a nyugdíj, hanem oly módon, hogy a nyugdíj mellett tovább dolgozókra egyre nagyobb terheket rónak. Meddig mehet el a sarcolás? Egy bizonyos teher után biztosan felmerül a kérdés: megéri még? Folytasam, vagy abbahagyjam?

Miután a nyugdíjtörvények napjainkban szinte hetente változnak a pártok igényei és erőviszonyai alapján, a következőkben leírtakat kérjük erős fenntartásokkal fogadni. Vannak benne olyan jogszabályok amelyek már ma is érvényesek, találhatóak 2007. január 1-jén életbelépő előírások, 2007. áprilusra tervezett módosítások és ma még csak tervezett rendelkezések egyaránt. Mivel azonban sokan az év végén döntenek arról, hogy megéri-e még folytatni, közöljük a ma ismert összes meglévő és tervezett megszorítást.

2006. augusztus végéig egyszerű volt a szabály. A nyugdíjas jövedelme után személyi jövedelemadót fizetett, megegyező mértékben a többi vállalkozóval (18%), valamint 5% úgynevezett baleseti járulékot. Hogy ez a járulék az egészségügyi ellátásokban mire nyújtott fedezetet, azt senki nem tudta megmondani, hiszen a nyugdíjas már saját jogán teljes körű egészségügyi ellátásra jogosult, ha dolgozik mellette, ha nem. Mindegy, nem firtatta senki, öt százalék az még elviselhető összeg. A szeptember 1-jétől érvénybe lépett megszorító intézkedések részeként ezt az 5%-os járulékot megszüntették, majd 10%-os mértékben bevezettek egy egészségügyi szolgáltatási járulék nevű új sarcot. Szép, nem? Nem felemelünk egy járulékot a duplájára, hanem eltöröltük. Aztán bevezettünk egy másikat, ami véletlenül pont a kétszerese az előzőnek. Állítom, hogy a kormányzat

főállásban alkalmaz egy nyelvészt, aki kitálja ezeket az újabb és újabb sületlen elnevezéseket. Lesz itt még füstadó is, meg modernizációs hozzájárulás, esetleg járda-használati díj gyalogosoknak... (Hé, nem ötleteket akarok adni!)

A nyugdíjas vállalkozó tehát jelenleg 10% egészségügyi szolgáltatási járulékot fizet jövedelme (és nem a bevétele!) után. Ez az összeg január 1-jétől 16 százalékra emelkedik. (Itt már nem bajlódtak újabb elnevezéssel, maradt az ESZJ) Eddig a tények, az elfogadott és törvényben megjelent szabályok.

A parlamentnek beterjesztett legutóbbi módosítás szerint viszont a kiegészítő tevékenységet folytató (tehát nyugdíj melletti) egyéni és társas vállalkozók több járulékot fognak fizetni jövő januártól. A jelenlegi szabályok szerint még csak a vállalkozás fizet utánuk egészségügyi szolgáltatási járulékot (ez az a bizonyos idén volt 5, majd 10, jövőre pedig 16 százalék). Viszont 2007. márciustól magának a vállalkozónak is kell fizetnie 8,5 százalék nyugdíjjárulékot. (Ez praktikusan azt jelenti, hogy ki kell fizetni, de nem vonható le költségként a vállalkozás bevételeiből.) Az idén szeptemberig fizetett 5 százalékkal szemben tehát a nyugdíjas vállalkozók 24,5 százalékot fizetnek a jövő évtől. Ez, akárhogy is számoljuk, néhány hónap alatt közel 500%-os járulékemelkedés!

Nem maradnak érintetlenek a nyugdíj mellett evás adózást választó vállalkozók sem. Ők is az előbbi kulcsok alapján fizetnek járulékot jövőre (nemcsak egészségügyi szolgáltatási járulékot, hanem nyugdíjjárulékot is) viszont változatlan marad az a szabály, hogy náluk a járulékalap az eva adóalapjának 10 százaléka.

Összefoglalás és konklúzió:

- 2006. augusztus 31-ig a nyugdíjas vállalkozó jövedelme után 5% járulékot fizetett
- 2006. szeptember 1-től a nyugdíjas vállalkozó 10% járulék fizetésére kötelezett

Járulékot fizetnek jövőre a jövedelemmel nem rendelkezők is

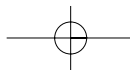
A tervezet szerint az ún. háztartásbeliek is járulékfizetésre kötelezettek jövőre. Háztartásbelinek azt a nagykorú személyt tekintik, aki – egyebek mellett – nem uniós munkavállaló és nem kap gyes-t, vagy gyed-et, sem baleseti járadékot, nem jár neki a hozzátartozói nyugellátás, nem kiskorú, nem tanuló, nem fogva tartott és nem kötött magára külön egészségbiztosítást. Ezeknek a jövedelem nélküli személyeknek a minimálbér 9 százalékát kell megfizetniük egészségügyi szolgáltatási járulék címen. (Jó, mi? Nincs jövedelme, de fizessen! Lopjon, vagy mittudomén!) A törvény persze megengedi, hogy az arra kötelezett helyett hozzátartozója, vagy más fizesse a járulékot. Az indoklás szerint az ellátásra köteles – legtöbbször a közvetlen hozzátartozó – köteles mindazzal ellátni a rászorulókat, ami a megélhetéséhez szükséges. Márpedig az egészségügyi szolgáltatás része a megélhetésnek, ezért a hozzátartozónak meg kell fizetnie a minimálbér (most 62 500, januártól 65 500 forint) után a 9 százalékot. Összességében ez 2007-ben havi 5895 forintot jelent.

piacát féltő – vállalkozótársamtól azonnal megkaptam a választ: persze, hogy hagyj abba, pihenjél, menjél pecázni, vagy nézd a tévét, mittudomén, lényeg hogy ne vedd el előlünk a kenyeret! Nos, ezúton szeretném tájékoztatni ezt a szeretetreméltó kollégát, hogy nyugdíjam 39 500 Ft. Ebből nyilván szerényen meg lehet élni, jut kajára, talán gyógyszerre is, néha egy-egy liter kannásborra. Márminthajléktalanként. Nekem azonban lakásom van, amelynek a fenntartással kapcsolatos költségei átlagosan havi 41 000 Ft-ra rúgnak. Aki tehát azt mondja, hogy én már ne taxizzak, az nem csak az éhhalálomat akarja, hanem azt is, hogy ez hidegben és sötétben, fűtés és villanyvilágítás nélkül történjen.”

Eddig az idézet, és azt hiszem sokat elmond arról, miért is van annyi nyugdíj melletti vállalkozó – nemcsak a taxis szakmában. Mindannyian tudjuk, hogy nyug-

Átlagosan 58 évesen mennek nyugdíjba az emberek

Magyarországon 62 év helyett átlagban 58 évesen mennek nyugdíjba az emberek – hangzott el egy tájékoztatón. Nem természetes, hogy az idős emberek 94 százaléka a hivatalos nyugdíjkorhatár betöltése előtt megy nyugdíjba, és csupán hat százalékuk ténylegesen öregségi nyugdíjas – azaz 62 évesnél idősebb. A jelenleg nyugellátásban részesülők 82 százaléka úgynevezett előre hozott nyugdíjba vonult – férfiaknál ez hatvanéves, a nőknél ötvenhét éves kor –, 12 százalékuk pedig egyéb szakmai és foglalkoztatási kedvezmények miatt ennél is korábban fejezi be aktív éveit. Sokan kényszerből választják az előre hozott nyugdíjat, többnyire azért, mert megszűnik az állásuk, és ötvenéves koron túl már nem tudnak elhelyezkedni. Vállalkozóként a mielőbbi nyugdíjba vonulás a szinte elviselhetetlen járulékterhektől való megszabadulást jelent – bár a legutóbbi tervezetek fényében már ez sem annyira vonzó.





- 2007. január 1-jétől a nyugdíjas vállalkozó 16% járulék fizetésére kötelezett.
- 2007. április 1-jétől a nyugdíjas vállalkozó további 8,5, tehát összesen 24,5% járulék fizetésére kötelezett.

Nagyon fontos megjegyezni, hogy a fenti járulékok fizetése, hasonlóan az adófizetéshez a jövedelemből, nem pedig a bevétekből történik. Az a nyugdíjas vállalkozó tehát, aki tételes adózást választott, és egy adott évben veszteséges volt a vállalkozása, így jövedelme nem keletkezett, sem adót, sem járulékot nem fizet. Az átalányadózást választott nyugdíjas vállalkozóknál más a helyzet, itt ugyanis a bevétel keletkezése automatikusan jövedelem keletkezésével is jár, tehát mind az adó-, mind a járulékfizetési kötelezettség fennáll. Egy nyugdíj mellett vállalkozást végző átalányadózó taxis, egymillió forint éves bevétel mellett az alábbi költségemelkedésekkel számolhat:

Változnak a nyugdíj-megállapítás szabályai

A nyugdíj-megállapítás szabályai 2008. január 1-jétől úgy változnak, hogy az elmúlt években nagyon megugrott induló összegekből átlagosan 8 százalékos körüli összeget visszavesznek. Ugyanakkor a hosszú szolgálati időt az eddiginél nagyobb mértékben veszik figyelembe. Mindez – és a többi változtatás is – döntően azt szolgálja, hogy minél tovább benn tartsa az embereket a munka világában, ugyanis jelenleg kifejezetten kivételes, ha valaki úgy megy nyugdíjba, hogy el is érte az alapkorhatárt.

taxisok világa

200-300 taxisofoőr azonnal munkába állhat Kevés a fuvarozó Helsinkiben

Finn foglalkoztatáspolitikával foglalkozó szakemberek szerint az alacsony munkabér az oka, hogy munkaerőhiány alakult ki a főváros személyi fuvarozásában. Helsinkiben azonnal több száz taxist tudna foglalkoztatni, ami megoldhatná a jelenleg kialakult katasztrofális helyzetet.

Található közös pont a finn és a magyar taxisok problémái között, és nem csak az ősi vérrokonság alapján. Mindkét helyen kevés a pénz. Csakhogy Helsinkiben ezt felismerve nem is ülnek naphosszat fuvarra várva a volán mögött a taxisok, hanem megpróbálnak valamely más, jövedelmezőbb területén az életnek szerencsét próbálni. Így alakulhatott ki az a helyzet, hogy csúcsgorgalom idején az utasoknak sokszor órákat kell várniuk egy-egy autóra – mint azt megtudtuk Lauri Säynäjokitől.

A finn autótulajdonosok szövetségének elnöke kifejtette: az elmúlt években oly mértékben történt elvándorlás erről a foglalkozási területről, hogy ma már valós és mindennapi gondokkal küszködnek a személyszállítással foglalkozó vállalkozók. És ezen a helyzeten az sem javít, hogy a kevesebb autóval több fuvar lehet teljesíteni, mert azok az utasok, akik megszokták, hogy a megrendeléstől számított pár percen belül taxiban ülve haladhatnak úti céljuk felé, egyre kevésbé tolerálják, ha csúcsidőben akár egy órát kell várniuk a szolgáltatásra. Ha pedig ez a jelenleg tartóssá válik, akkor a taxi helyett egyéb módon oldják meg e problémát az utasok, ami még inkább visszavetheti a személyi fuvarozást a finn fővárosban.

Helsinkiben – a nagy világvárosoktól eltérően –, még nem a külföldi bevándorlók alkotják a taxisofoőrök nagyobb közösségét, így nem egyszerű a munkáltatóknak a finn honfitársaik közül 200-300 taxisofoőrt találni, akik megfelelő helyismerettel is rendelkeznek és az alacsony bérért is vállalják ezt a munkát. A tudósítás arról nem szól, miszerint külföldi munkavállalókat hajlandóak lennének-e ilyen létszámban foglalkoztatni a tulajdonosok, mert ha igen, úgy rövid időn belül megoldódna ez a finn probléma.

Cash

	2006.08.31-ig	2006.09.01-12.31	2007.01.01-03.31	2007.04.01-től
Összes bevétel	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Számított jövedelem (bevétel 25%-a)	250.000	250.000	250.000	250.000
Fizetendő adó (Számított jövedelem 18%-a)	45.000	45.000	45.000	45.000
Fizetendő járulékok százaléka	5%	10%	16%	24,5%
Fizetendő járulékok összege	12.500	25.000	40.000	61.250
Fizetendő adók és járulékok éves összege	57.500	70.000	85.000	106.250
Éves többletköltség a 2006. aug. 31-ig tartó állapothoz képest	0	12.500	27.500	48.750
Havi többletköltség	0	1.042	2.292	4.063

Megállapítható, hogy a járulékok ötszörösére emelkedése ugyan elég „durva” lépésnek nevezhető, összegében azonban havi alig több, mint négyezer forintos többletkiadás – egymillió forintos bevétel esetén – még az átalányadózóknak is valahogy kigazdálkodható.

A többi, a napisajtóban időnként felröppelő hír a nyugdíj mellett dolgozók továb-

bi ellehetlenítéséről, mint például az, hogy aki dolgozik az nem kap nyugdíjat, valamint a nyugdíj összegének megadóztatása csak kósza ötlet, még csak nem is tervezet. Lelki nyugalmunk megtartása érdekében ne foglalkozunk azokkal az ijesztgetésekkel, amelyeknek megvalósulása erősen kétséges...

Nagy Zoltán

Egy férfi betér az étterembe egy struccal a nyomában, leül és rendel:

– Kérek egy hamburgert, sült krumplit és egy Coca-Colát. – Majd megkérdezi a struccot:

– És te?

– Ugyanazt – így a strucc. Néhány perc múlva a pincérnő visszatér a rendeléssel és a számlával.

– 6 dollár 40 – mondja.

A férfi belenyúl a zsebébe és átadja a pontos összeget. A következő napokban újra és újra bejönnek, de bármit rendelnek, a

férfi mindig a pontos összeget veszi ki a zsebéből, és fizeti ki a számlát. A pincérnő nem tudja visszatartani a kíváncsiságát és megkérdezi:

– Bocsásson meg, uram, hogy lehet az, hogy önnek mindig a pontos összeg van?

– Tudja, évekkal ezelőtt kitakarítottam a padlást és találtam egy öreg lámpást. Megdörzsöltem, mire kijött belőle egy dzsinn, és felajánlotta, hogy teljesíti két kívánságomat. Az első kívánságom az volt, hogy ha valaha is kell fizetnem valamiért,

mindig legyen a zsebemben a pontos összeg.

– Briliáns – ámul a pincérnő, – más emberek kértek volna egymillió dollárt, vagy valami ilyesmit, maga azonban gazdag marad egy egész életén át.

– Ez így igaz, mindegy hogy egy korsó sör, vagy egy Rolls-Royce: az összeg mindig ott van, ha kell.

– És megkérdezhetem, hogy kerül ide a strucc? – kíváncsiskodik tovább a pincérnő.

– A második kívánságom egy feltűnően magas pipi volt, hosszú, izmos combokkal.

Az üzletember nagyon gyengének érzi magát, így elmegy az orvoshoz. Az orvos megvizsgálja, majd azt mondja:

– Sajnos, önnek veszettsége van, ami ebben a stádiumban már többnyire halálos kimenetelű.

– Doktor úr, adna nekem papírt, ceruzát?

– A végrendeletét akarja megírni?

– Nem, egy listát akarok csinálni, hogy kiket kell megharapnom...s



NO COMMENT!

Legszívesebben kommentár nélkül mellékelném az I. kerületi Polgármesteri Hivatal illetékesének álláspontját az Ostrom utcai taxiállomással kapcsolatban. Drága pénzen – a mi pénzünkéből – kialakítottak végre ott is egy taxiállomást. Még a nyáron átépítették a droszt melletti járdaszakaszt. Akkor mi ironikus formában igyekeztünk az építetők figyelmét felhívni arra, hogy nem célszerű a taxiállomások mellé bokrokat, fagyalsövényeket telepíteni. Sajnos hiába, a mű elkészült. Nemrégiben fényképet közöltünk arról, hogy milyen épületes látvány, ha a kedves utas a sárban, a bokrok között próbál utat törni a taxihoz.

Természetesen ezt a cikket is eljuttattuk az I. kerületi Önkormányzathoz, és itt az illetékes levele. A távolba látó, a Kapisztrán tér egyik emeleti vackából látja, hogy az emberek nem szoktak a taxiállomáson a taxiba ülni. Egyetlen kérésünk van. Szíveskedjenek lefáradni a taxiállomásokhoz, ha véleményt akarnak formálni azok működéséről. Én tudom, hogy „macerás” kimozdulni a jól fűtött irodából, de ezért kapják a mi adónkból szétosztott fizetésüket.

Tisztelt Vezető!

Kérem szíves intézkedését, hogy újra leaszfaltozzák az I. kerületi Ostrom utcában található taxiállomás melletti járdaszakaszt. Ahogy a mellékelt fényképen, a mellékelt újságcikkben is látható, jelenleg az utasok, a leendő utasok a sárban, bokrok között tudnak beülni a taxikba.

Nyáron az aszfaltburkolat eltávolításakor kértük a kivitelezőt, hogy ne távolítsa el a szilárd burkolatot, de véleménye szerint az önkormányzat kötelezte erre.

Köszönettel és tisztelettel várva intézkedését és választát:

Budapest, 2006. 11.09.

Juhász Péter

* * *

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Tárgy: Ostrom utcai taximegálló környezete
Tárgyi ügyben írt levelére szíves tájékoztatásul közlöm, hogy az Ostrom utcai taximegálló melletti járdaszakasza az átépítés előtt balesetveszélyes, gyalogos közlekedésre alkalmatlan volt. A burkolat szintje a kiemelt szegélytől két lépcsőfokkal lejjebb volt lekopott járdakövekből. A taxikba a járda felől korábban sem lehetett beülni és igény sem volt rá, mivel a mai mobiltelefonos időkben inkább telefonon rendelnek taxit az emberek.

Fentiek miatt alakítottunk ki kisparkot ülőfelületekkel és járható járdaszakasszal a csomópontban.

Budapest, 2006. november 29.

Tisztelettel:

Karácsony István Lajos
irodavezető

Budapest I. Ker. Budavári Önkormányzat
Polgármesteri Hivatal
Beruházási és Városüzemeltetési Iroda

Kipróbáltuk, nagyon jó

PEUGEOT 407 HDI MOTORRAL

Ahogy arról már szeptemberi számunkban írtunk, megjelent a magyar piacon is a Peugeot új négyhengeres biturbó erőforrása, meghozza a legkorszerűbb (FAP) részecskeszűrővel.

A motor teljesítménye 125 kW (170 LE) 4000 ford/perc-nél. A nyomatéka is parádés: 370 Nm 1500 ford/perc-nél. Az autóhoz 6 fokozatú kézi váltó tartozik, melynek használata igencsak lecsökkenti a fogyasztást. A 2.2-es HDI motorral szerelt 407-es végsebessége 225 km/h, amit természetesen szabályszerűen nem lehet kipróbálni. Ugyanakkor a takarékos veze-

tésnek köszönhetően a próba alatt is sikerült a gyári 6.1 literes fogyasztási értékhez közelíteni.

Bár már szeptemberben leírtunk sok-sok érdekességet az új fejlesztésű motorról, csak ismétlésképpen néhány jellemző adat:

A 2179 cm³-es négyhengeres motor hengerfeje 16 szelepes, két felül fekvő vezérműtengellyel. Különös gondot fordítottak arra, hogy kis fordulatszámra is megfelelő legyen mind a nyomaték, mind a reakciókészség: 1000/perc-nél már 200 Nm-t, 1250-nél pedig 280 Nm nyomatékot ad le a motor. Ezen túl a motor



Az anyós levele

Drága Vejem! Tudom, hogy a válás óta nem hallottál felőlünk, de hosszas gondolkodás után szeretném elmondani, mennyire sajnálom, hogy tönkrement a házasságod a lányommal. Sajnos igazad van, hogy otthagytad, most jöttem rá hogy valóban gyakran félrelépett, és semmi sem volt elég jó neki, amit te csináltál. Tudom, én sem voltam jó anyósod, nagyon sajnálom, hogy soha nem tudtam befogni azt a nagy, mocskos pofámat, és mindenbe beleugattam, de csak azért, mert segíteni akartam. Igazad volt, mégsem volt jó ötlet, hogy hozzátok költöztem, és mozdulni sem tudtatok miattam, azt is nagyon sajnálom, hogy úton-útfélen csak téged ócsároltalak. Ezúton szeretnék mindketten bocsánatot kérni, rájöttünk, hogy nálad szorgalmasabb, dolgozóbb, rendesebb embert nem hordott még a hátán a föld. Most, így 10 év távlatából mégiscsak te vagy az az ember, aki férjül kívánnék az egyetlen lányomnak. Remélem, a közben eltelt idő megszépítette az emlékeidet, lecsillapodott benned a harag. Tudom, ennyi idő után nehéz újrakezdeni, de mindketten örülnénk neki, ha néha meglátogatnál minket, hátha újra felálgol köztetek a régi szerelem. Nagyon várjuk hogy jelentkezsz.

Csokol: szerető anyósod

ui.: Gratulálunk a lottó-ötösödhöz

Havi aforizma

A zseniális emberek úgy irányítanak, hogy meggyőznek egy hatékony kisebbséget,

erőltesse rá az akaratát egy közömbös, elpuhult többségre.

James Fitzjames Stephen



széles fordulatszám-tartományban használható (3000-nél még több mint 350 Nm). 125 kilowattos maximális teljesítményét 4000/percnél éri el, míg 370 newtonméteres legnagyobb nyomatéka – ami 54 százalékkal több, mint elődjéé – 1750-nél jelentkezik.

A célok megvalósításához bevezetett műszaki újítások: újfajta égéstér, harmadik generációs közös nyomócsöves (common rail) befecskendező rendszer 1800 bar nyomással, és két, szekvenciális, párhuzamosan kapcsolt turbófeltöltő. A rendszer (a Honeywell Turbo Technology-val közös fejlesztés) két azonos, kisméretű feltöltőből áll. Kis fordulatszámon csak az egyik turbó gondoskodik a motor reakciókészségéről. A második feltöltő 2 600 és 3 200/percnél száll be, a terhelés a külső légnyomás függvényében. Így a motor teljes működési tartományát lefedik a feltöltők. A rendszert a motorvezérlő számítógép irányítja. A két turbó kis tehetetlensége – ami a kis méret következménye – megszünteti a turbókésedelmet.

A 2,2 literes HDi motor dugattyúiban teljesen új formájú égésteret képeztek ki. Az előző generációval ellentétben viszonylag kicsi a sűrítési viszony (16,6 a korábbi 18 helyett) és nagy az égéstér átmérője (+25 %), ami azt eredményezi, hogy kevesebb a tökéletlenül elégett tüzelőanyag, ugyanis kisebb gázolaj-mennyiség érintkezik a hengerfallal. Ezt a hatást a (rendkívül hőálló és szilárd alumíniumból készített) dugattyú geometriájának és szerkezetének megfelelő kialakításával érték el. Ez a forma jelentős mértékben csökkenti a levegő forgó mozgását az égéstérben, ami mérsékli a hővesztiséget a hengerfalon keresztül.

A fejlesztések nyomán az üzemanyag-levegő keverék homogénebb lett, ami a motor jelentős hatásfokjavulásához vezetett, amellett, hogy az égésfolyamat csendesebbé vált.

Az ECCS égéstér mellett a teljesen új a harmadik generációs Bosch közös nyomócsöves befecskendezési rendszer, amelynek üzemi

nyomását 1800 barra emelték (az első generációé 1350 bar volt). A megnövelt befecskendezési nyomás és az új piezoelektromos elven működő, hétfúratos (korábban öt fúratot alkalmaztak) fúvókák akár hat dózis befecskendezését is lehetővé teszik egy munkáütemen belül. A fúvókák furatainak átmérője 135 mikron. A rendkívül finomra porlasztott gázolaj révén az égésfolyamat tökéletesebb, és eleve kevesebb káros égéstermék keletkezik. A nagynyomású, közös nyomócsöves befecskendezés a gázolaj egyenletes és extrém finom porlasztásával homogénebb és tökéletesebb égést garantál, javítva az égés határfokát és már a keletkezésénél mérsékelve az emissziót.

Mindezen felül a két feltöltő és a kipufogógáz-visszavezetés is aktívan részt vesz a környezetvédelemben és az Euro 4-es norma teljesítésében. Elődjéhez képest 30 százalékkal kevesebb káros anyagot bocsát ki az új 2,2 literes HDi FAP motor. Természetesen megkapta a motor a legfrissebb fejlesztésű, adalékolt részecskeszűrőt is. A harmadik generációs, úgynevezett nyolcszög-négyzet struktúrájú szűrő csereperiódusa a 2,2 HDi motor esetében 180 ezer km, ami az adalék és a szűrőtest továbbfejlesztése révén vált lehetségessé. A szűrő falain maradó égéstermék mennyiségét csökkentő Eolys adalék hatékonyságát javították, így feleslegessé vált, hogy azt az üzemanyaghoz kelljen adagolni. A szűrőtest új, úgynevezett nyolcszög-négyzet felépítése, illetve a jóval nagyobb keresztmetszetű bevezető csatornák megnövelik a szűrő tárolókapacitását.

Ami pedig a gyakorlati alkalmazást illeti: a 407-es és a 2.2-es biturbó motor minden szempontból ideális páros. Az autó nagyon szép, belül – a Peugeot hagyományainak megfelelően – elegáns és kényelmes, a motor pedig repíti az utasokat akár nagy távolságra is, biztonságosan, gyorsan.

A MERCEDES CAR GROUP EREDMÉNYESEN ZÁRTA AZ ÉV ELSŐ TÍZ HÓNAPJÁT

A DaimlerChrysler Automotive Hungária Kft. 2006 októberében 21 százalékkal több Mercedes-Benz személyautót értékesített, mint az előző év azonos időszakában.

2006 októberében 121 darab Mercedes-Benz személyautó talált gazdára, amely 21 százalékos növekedést jelent az előző év azonos időszakában regisztrált 99 darabhoz képest.

A Mercedes-Benz hazai importőre 2006. január-október között összesen 1075 darab személyautót adott el, amely 13 százalékos emelkedést jelent a 2005. évi 954 darabhoz képest.

2006 októberében 10 darab smartot értékesítettek, szemben az előző év azonos időszakában regisztrált 11 darabbal. 2006. január-október között a tavalyi évhez képest emelkedtek a smart eladásai: ebben az időszakban 139 darab smart talált gazdára, amely 21 százalékos emelkedést jelent az előző év azonos időszakában regisztrált 114 darabhoz képest.

Az Eagle Rock középiskola diákja nyerte el az első díjat az április 26-án megrendezett Idaho Falls Középiskolai Tudományos Konferencián. A dolgozatával azt akarta bemutatni, mennyire rá vannak már hangolódva az emberek a tudománnyal való handabandázásra, és a környezet lerombolásától való félelemre. Elkészített egy felhívást a „dihidrogén-monoxid” vegyület betiltására, és utána megnézte, mennyire tudja meggyőzni az embereket, hogy aláírásukkal támogassák. A betiltás támogatására a következő okokat hozta fel:

1. a vegyület erőteljes izzadást és hányást képes okozni
2. a savas esők egyik fő komponense
3. gáznemű halmazállapotban égési sérüléseket okozhat
4. nagy mennyiségű belélegzése fulladást okoz
5. hozzájárul a természet eróziójához
6. erősen csökkenti az autófékek hatékonyságát
7. kimutattak rákos daganatokban

A diák 50 embert kért fel a betiltást sürgető felhívás aláírására. Negyvenhárom (43) aláírta.

Hat (6) azt mondta, még gondolkodik.

Egy (1) tudta mindössze, hogy a dihidrogén-monoxid a H₂O. Vagyis a vízről van szó...



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt helyen kívánja taxijával utasát megvárni. Hogyan célszerű felállni a 10-15 cm magas szegélyű járdára?

- Nagy lendülettel, lehetőleg 20-30°-os hegyes szögben.
- Közepes sebességgel, a járdára merőlegesen.
- Folyamatos lassú haladással a járdára közel merőlegesen.



2. A táblával jelzett helyen halad. Változik-e taxijának a fékútja, ha ugyanolyan sebességgel közlekedik, mint a megelőző sík úton?

- Igen, növekszik.
- Igen, csökken.
- Nem.



3. Az alábbiak közül melyik járművet előzheti meg taxijával a jelzőtábla hatálya alatt?

- A lassú járművet.
- A mezőgazdasági vonatot.
- A kétkerekű motorkerékpárt.



4. Hogyan kell értelmezni ezt a táblakombinációt?

- A járművek részére 19 h-tól 09 h-ig szabad az átmenő forgalom.
- A járművek a célforgalom esetét kivéve, csak 09 h-tól 19 h-ig hajthatnak be az útszakaszra.
- Csak a megjelölt időszakban és akkor is csak célforgalomban szabad behajtani az útszakaszra.



5. Taxijával lakott területen kívüli főútvonalon közlekedik. Mikor kell a táblával jelzett kiegészítő sávra hajtania?

- Mindig, ha 90 km/h-nál kisebb sebességgel halad.
- Mindig, ha az Ön mögött gyorsabban haladó személygépkocsi továbbhaladását akadályozná.
- Ha 70 km/h-nál lassabban halad.



6. Mit jelez ez a tábla?

- Az úttest szélessége a megelőző útszakaszhoz képest számottevően csökken.
- A kapaszkodósáv végét.
- Az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül.



7. Várakozhat-e taxijával az útburkolati jellel megjelölt területen?

- Igen, ha a közelben nincs más szabad várakozóhely.
- Csak akkor, ha taxijával mozgáskorlátozott utast szállít.
- Igen, ha taxijánál marad és mozgáskorlátozottat szállító jármű érkezésekor annak a parkolóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.

8. Melyik szabályértelmezés a helyes?

- Taxijával mindig a megengedett legnagyobb sebességgel kell haladnia kivéve, ha a körülmények csökkentett sebességet indokolnak.
- Taxijával akkor szabad a megengedett legnagyobb sebességgel haladnia, ha a körülmények csökkentett sebességet nem indokolnak.

9. Hányszorosára nő a taxi fékútja háromszoros sebességről fékezve?

- Kb. háromszorosára.
- Kb. hatszorosára.
- Kb. kilencszeresére.

10. Elkerülhető-e a baleset, ha a taxija elé féktávolságon belül gyalogos lép?

- Igen, fékezéssel és kikerüléssel.
- Csak vészfékezéssel.
- Nem.

11. Megállhat-e a járdán, ha a taxi tengelyterhelése nem haladja meg az 1000 kg-t, és a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabad hely marad?

- Csak mellékútvonalon.
- Csak akkor, ha ezt tábla vagy útburkolati jel megengedi, és a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el.
- Nem.

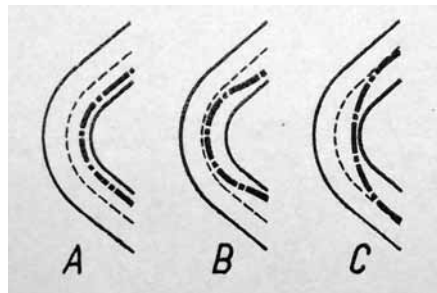
12. Autópályán közlekedve előzhet-e taxijával jobbról?

- Igen.
- Nem.

13. Mekkora követési távolságot célszerű tartani taxijával lakott területen kívül, ha az úton megengedett legnagyobb sebességgel halad?

- Legalább 0,7 s időtartamnak megfelelő úthosszt.
- Legalább 2 s időtartamnak megfelelő úthosszt.
- Legalább 4 s időtartamnak megfelelő úthosszt.

14. A három nyomvonal közül melyiket célszerű választania, ha taxijával a legkedvezőbb menetdinamikai viszonyok között gyorsan akar kanyarodni?



gyorsan akar kanyarodni?

- Az „A”-vel jelöltet.
- A „B”-vel jelöltet.
- A „C”-vel jelöltet.

HELYREIGAZÍTÁS!

Szombathelyi kollégáink hívták fel figyelmünket a novemberi KRESZ-TEST egy tévedésére, melyért elnézést kérünk.

A 8. kérdés így hangzott: Köteles-e bekapcsolni személytaxija biztonsági övét, ha járművében utas nem tartózkodik?

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

A helyes válasz pedig az „A”! Ugyanis a vonatkozó jogszabály csak utasszállítás esetén teszi lehetővé a taxinak azt, hogy ne használja a biztonsági övet. Azonban itt is felhívjuk minden kedves olvasó figyelmét arra, hogy lehetőség szerint még ekkor is érdemes az övet használni, mert az életet menthet.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 45. oldalon található.



Két taxi is részt vett a kalandban

Sikeresen befejeződött a nagyszabású Párizs–Peking túra

Befutott Pekingbe minden idők leghosszabb dízelmaratonja. 2006. november 17-én épségben érkezett meg a kínai fővárosba az a 36 darab Mercedes-Benz E-osztály, amelyek 2006. október 21-én indultak útnak Párizsból az Európát és Ázsiát átszelő közel 14 000 kilométeres túrára. Az összességében több mint 500 000 kilométert kitevő, szélsőséges körülmények között kivitelezett tartóssági teszt minden kétséget kizáróan bebizonyította, mennyire tisztán, takarékosan és megbízhatóan működnek a Mercedes-Benz korszerű dízelautói. A győztes „eBay”-csapat járművének 7,19 liter/100 km-es átlagfogyasztása jóval felülmúlta a várakozásokat. Az abszolút legjobb fogyasztás még ennél is kisebb, 5,5 liter volt az egyik napi szakaszon.

35 nemzet csaknem 360 pilótája váltotta egymást az öt szakaszra felosztott „E-Class Experience”-en rajthoz állt dízel limuzinok volánja mögött. Kilenc országon áthaladva, sokszor igen szélsőséges útvonalok – hó és jég, ill. aszfaltburkolat nélküli utak – között mindössze 25 nap alatt teljesítették az óriási távot, ami napi 560 kilométernek felel meg. A G-osztály terepjárókból, műszaki teherautókból és üzemanyag-szállító kamionból álló 24 darab kísérijármű-flotta futásteljesítményét is beleszámolva összesen 840 000 kilométert tett meg a konvoj, ami annyi, mintha 21-szer megkerülte volna a Földet. A résztvevők 36 és a kísérők 9 darab E 320 CDI limuzinja egyaránt biztonságosan és megbízhatóan teljesítette az E-osztályok által összesen bejárt 640 000 kilométernyi távot. A szélsőséges út- és közlekedési viszonyok ellenére nem történt komoly baleset



útközben. Mindössze öt esetben fordult elő kisebb lemezkrár, ám ettől még mind-egyik autó tudta folytatni az utat Pekingig. A teljes túra ideje alatt csupán három lökhárítót, két sárvédőt, egy felnit, négy szélvédőüveget, egy hátsó lámpát, tizenkét izót, egy generátort (a tervezett útvonalról való eltérés indokolta vízátkelés miatt), és 20 darab gumit kellett cserélni, utóbbiakat minden esetben villámgyorsan pótolták a konvojjal együtt utazó Michelin-szervizcsapat tagjai. A fentieket leszámítva semmilyen „rendkívüli eseményt” nem rögzítettek a szerelők. Végezetül két érdekes adat: mindössze 8 liter motorolaj, ugyan-

akkor 110 liter ablakmosófolyadék-koncentrátum fogyott a túra alatt.

Egy-egy E-osztályos taxi volt a kontinenseket átszelő flotta két legkülönlegesebb képviselője. Az érdekesség kedvéért mindkettő – az egyik német, a másik francia – bekapcsolt taxiórával teljesítette a távot. A német autóban 16 050 eurót mutatott a műszer 12 000 kilométer megtétele után, a negyedik szakasz végén. A párizsi utasszállítóban lényegesen drágábbra jött ki ugyanez a „fuvar”, itt már 34 090 eurón állt az óra. A pekingi célállomásra megérkezve végül csaknem 40 000 euróra duzadt a viteldíj.

Ne politizáljunk!

A politika „magyarul” államelmélet. És az államelmélettel mindenkinek foglalkozni kell. Ha akarja, ha nem... A politika része – többek között – az állam működése, fenntartása. Ez pedig mindenkit érint, ezzel mindenki foglalkozik! Mennyi a nyugdíj, mennyi a társadalombiztosítás?

A taxis meg amúgy is különleges emberfajta. Ért a labdarúgás les-szabályához éppúgy, mint a sumér ékiráshoz. Tudja, hány „station” volt az ókori görög küzdőterek hossza, tudja, mikortól lehet megállni a kapukijáróban. Tudja, melyik színész fiatalember szerelmes melyik színész fiatalemberbe. Érti a konvergenciaprogramot. És nem esik zavarba, ha dollárban fizetnek és euróban kell visszaadni.

De ezekkel az ismeretekkel nem szabad, nem szabadna visszaélni! Egyre több utas panaszkodik arra, hogy a taxi gépkocsivezető erről vagy arról az oldaltól agitálja! Pedig ő nem ezért ül taxiba! Csak el akar jutni a város egyik pontjáról a másikra! Kész! Egyre többen követelik: ne zargassák őt a taxisok jobb, vagy baloldali eszméikkel! Tudom, hogy úton-útfélen mindenki politizál, de a taxi maradjon „szűz” terület! Csak akkor fárasszuk nézeteinkkel a kedves utast, ha ő kifejezetten erre kérdez! Mi semmiképpen ne kezdeményezzünk politikai beszélgetést! Ha ő politizál, hallgassuk végéig! Ha kérdez, válaszoljunk! Természetesen nem kell megtagadnunk elveinket, de ne provokáljunk!

Ferenczy P. Károly

A nap munkahelyi kifogása

Egy építkezésen az egyik munkás szaladgál az üres talicskával.

Megkérdezi a főnök:

– Te Gazsi, mit rohangalsz azzal az üres talicskával?

– Jaj drága főnök úr, hát akkora itt a hajtás, nincsen időm megpakolni!

Az ausztrál farmer egy vödörrel a kezében elindul a közeli gyümölcsösbe, az útja egy tavacska mellett visz el. Arra lesz figyelmes, hogy a tóban három meztelen fiatal szépség fürdik, a ruháik szétdobálva a parton. A lányok észreveszik

és kikiabálnak neki: – Addig nem megyünk ki a vízből, míg nem megy el innen! A farmer egy kicsit felemeli a vödört és visszakiált: - Nem leskelődni akartam, a krokodilt jöttem megetetni!

Az agresszív kismalac egy fenyőfaágon üldögél.

Arra megy a medve és megkérdezi:

– Mit csinálsz itt, kismalac?

– Cseresznyét eszek.

– De ez egy fenyőfa!

– Kuss! Hoztam.

Az agresszív kismalacot ébresztgeti az anyukája:

– Kismalac... Ébredj fel!

Mindjárt fél nyolc lesz!

– Nem lesz!

HÍRÖS TAXI MIKULÁS 2006. december 7.

(Mese felnőtteknek)

Hol volt, hol nem volt, az Óperenciás tengeren innen, a sarki droszton túl, élt a Taxi Mikulás, aki már olyan régen született (ötletként), hogy már lassan én sem emlékszem rá. Pedig már születésénél is ott bábáskodtam. A kezdetekben a megrende-



lők sokaságának igénye alapján a Mikulás segítségért még a nagy taxitársasághoz fordult, és az összes taxisofer és diszpécser munkáját igénybe kellett, hogy vegye. A nagy hiánygazdálkodás idején (ennyi elég volt hosszú időre reklámnak), direkt marketingnek. Volt is megrendelés bőven, taxi is és Mikulás is. Alkalmanként 15 gépkocsivezető hordta a Mikulást fiatalon és lelkesen. Még az is belefért, hogy mi magunk állítottuk össze a csomagokat. (A lányok voltak az angyalok, akik erre az időre jömanókká lettek átminősítve), és ilyenkor csak a beszerzési árat kértük el, sem kiszállási díjra, sem költségtérítésre nem tartottunk igényt, hisz akkor még ez is belefért. A fiatalság és a lelkesedés elmúlt. A megrendelők pedig 0 forint befizetésével Suzukit vettek, és a piacon megjelent a Mikulás-konkurencia is. Így idővel a Mikulás és a taximegrendelés is jelentősen megcsappant, pedig a gyerekek még mindig nagyon tudnak örülni a Mikulás eljövételének. Az igények megváltoztak, már nem elég a kis Mikulás-csomag, hisz ott is a reklám és minőség számít, oda is már csak „A” kategóriás Mikulás mehet, de egynek azért még én is tudok örülni: itt nem számít, sőt még hátrány is a fiatal („A” kategóriás) Mikulás. Itt a tapasztalt, családost, öreg, megfáradt Mikulásokra van igény, akik még értenek a gyerekek (utasok) nyelvén.



Hát itt tartunk 2006-ban, bizony az idő felettünk is eljárt, és mint az országban máshol, a csapat általában életkora is sajnos közelít az ötvenhez. A lelkesedést felváltotta a megélhetés napi problémája. Ebben az évben már sajnos két Mikulás is bőven győzte a megrendeléseket. Azért sok érdekes dolog is látott a Taxi Mikulás, hisz volt olyan tisztelt megrendelő, akihez még gyerekként mentünk először, most meg már az ő gyermekéhez indultunk. Most már nem engedhettük meg, hogy direkt marketinget alkalmazzunk, durván – pénzért mentiünk! – és ismét meg kellett tapasztalni a Mikulásnak, hogy nagyok a társadalmi különbségek. Tűz és víz. Egyik helyen szerény csomag és napi szükségleti tárgy az ajándék. A másik helyen pedig még a TV-reklámokban szereplő csomaghegyeket is felülmúlja az ajándékok tömkelege. Itt nem tudom, hogy hogyan mülja majd felül ezt az anygalka. Évekkel ezelőtt egyszer már írtam egy Mikulás-látogatás során megismert családról a Taxi Mikulás jelentésében, ezeken a hasábocon. Ők azok, akik szinte csak egy-egy szem szaloncukrot tudtak adni a gyermekeknek.

Am azt jöszívvel és legalább „igazi” Mikulás által adják, mert vagy az „igazi” Mikulást fizetik ki, vagy nagyobb csomagot vesznek. Ők az igazi Mikulás mellett döntöttek (jól), mert ezek után kinek lett volna szíve elvenni tőlük a pénzt. Azóta a Mikulás minden évben meglátogatja ezt a családot és a maga szerény módján próbál nekik kedveskedni egy kis ajándékkal és próbál nekik év közben is segíteni ilyen-olyan módon. Bár a Mikulás egy évben csak egyszer látható, ő azért egész évben dolgozik, hogy tudja a kívánságokat teljesíteni. Az idei tél nem kedvezett a Taxi Mikulásnak. (Annál inkább a fűtésszámláinknak.) Azért elmondhatjuk, hogy sikeresen eljutottunk mindenhová. Remélem, a Mikulások nagy családjából hozzátok is eljutott valaki, de bizzatok a jövőben – mint ahogy én is bízom abban, hogy Mikulás pályafutásomat még sokáig folytathatom. Én már gondoskodtam az utánpótlásról, mert az egész családomra ráragadt ez a fajta betegség. A lányom például élete első munkahelyén bevállalta a Mikulás szerepét, mondókáját így kezdte: „én már régi Mikulás családból származom, már apám is Mikulás volt”. A nejem pedig (szül.: Mikulásné, Virgács Rozália) felvállalta a jömanó szerepét és csomagolt, vagy menetközben is egyeztetett a késésekről a megrendelővel. Fiam, a kis Mikulás, még nem tudta eldönteni, hogy Krampusz, vagy Téliapó legyen, de ezt én betudom a pubertás-kornak. Ebben az évben már iskolás



csoporthoz vezetői is felkértek, hogy a kis ördögökhöz is látogasson el a Téliapó. A jövő ígéretes futballista tehetségeitől megismerhettem az aktuális „Hull a pelyhes dinamit” c. mondókát, ami ebben a vesztérhes időben nagy hatást gyakorolt rám, a Taxi Téliapóra. Azért javasoltam nekik, hogy inkább az eredeti verzióval maradjunk. Ebben az évben is sok-sok ajándék rajzral, verssel, hegedűjátékkal és egyéb produkcióval kápráztattak el a gyerekek. A hosszú két nap végén Mikulásnéval (Virgács Rozália) mi is részesültünk egy kis ajándékban: a nagybüdös csizmánkba fiatalságunk kedvenc zenekarának koncertjegye került (csak el ne maradjon a Piramis koncert!), bár mire ez a kis íráspótló megjelenik, ez már kiderül. A Mikulás és az egész családja reméli, hogy eredményekben, ajándékokban és legelsősorban jó egészségben teltek az ünnepek, mert a legfontosabb az egészség, a többit meg majd megvesszük valahogy.

Eredményekben gazdag új évet kíván az ország taxisainak és diszpécserének:

**a Kecskeméti Hírös Taxi
valamennyi dolgozójának nevében
a TAXI MIKULÁS**

Utóirat: Mellesleg eladó a Mikulás szánya, 90 rénszarvas húzza és hét személy is belefér, vagy rengeteg ajándék. A szán típusengedélyezett igazi finn klímás, az MP3 lejátszón mindig szól az eredeti „Hull a pelyhes...” Akit érdekel, hívja a Mikulást! A részleteket lásd a Kótyavetyében.

Joulupukki kecskeméti képviselője:

Lossó Géza, Hírös Taxi 12.





Fizetendő járulékok 2006. december hónapra

MINIMÁLBÉR (62 500 Ft) ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

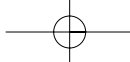
MINIMUM JÁRULÉKALAP (125 000 Ft) ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

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

Forrás: pm.gov.hu 2006.08.29



BTI – Taxicentrum hírek

A BTI – Taxicentrum iroda az eddigi évekhez hasonlóan karácsony és újév között zárva tart. **Utolsó** ez évi **nyitva tartás december 21. csütörtök** 10 – 17 óráig, az új évben **január másodikán nyitunk**. Január és február hónapban a járulé- és adóbevallások időszaka alatt hosszabbított nyitvatartással üzemel a Taxicentrum iroda, a tervezet szerint: hétfőn és kedden 09 – 19-ig, szerdán és csütörtökön 10 – 18-ig, pénteken 9 – 16-ig. A nyitva tartás a felmerülő igények alapján még változhat.

* * *

2007. évben először, a február 15.-i határidejű személyi jövedelemadó-bevallás mellett havi járulékbavallást is kell tenniük az egyéni vállalkozóknak, mégpedig a 2006-os évről 2007. január 31-ig, a továbbiakban pedig minden hó 12-ig. 2007. január 1. után mindenféle adó- és járulékbavallás kizárólag elektronikus úton adható be, amelyhez előzetes regisztráció szükséges. A regisztráció lehet egyéni, ebben az esetben az okmányirodában kell kezdeni az ügyintézését (részletesen írtunk róla a Taxisok Világa novemberi számában), illetve lehetőség van könyvelőirodán keresztül történő regisztrációra is.

A BTI – Taxicentrum irodában megteremtettük a feltételeket a regisztrációk lebonyolítására, így egyetlen aláírással, sorbanállás nélkül bonyolítható le ez a kötelező adminisztráció. Felhívjuk a figyelmet az e lapban is olvasható adóhivatali közleményre, amely szerint még több mint 300 ezer vállalkozó és vállalkozás nem teljesítette az elektronikus bejelentéssel kapcsolatos kötelezettségét, így az év hátralévő részében – és minden bizonnyal még január elején is – elképesztő zsúfoltság várható az okmányirodáknál.

A regisztrációs folyamat az eddigi tapasztalatok szerint két-három hetet vesz igénybe. Fontos tudni, hogy akinek január 31-én még nem „élő” a regisztrációja, az nem tudja teljesíteni járulékbavallási kötelezettségét! A bevallás elmulasztása pedig az egyik legsúlyosabban szankcionált szabálysértés az APEH-nál.

* * *

A BTI-ben az eddigi évekhez hasonlóan szívesen segítünk az adóbevallások – és ezúttal először a járulékbavallások – kitöltésében. Előreláthatólag az eddigiekhez képest több változás is lesz a bevallási ív rovatai között, így ma még nem tudható egészen konkrétan, hogy milyen adatok kelljenek a bevallás elkészítéséhez. Az eddigi tapasztalatok alapján azonban kb. a következőkre lehet számítani:

- Személyes adatok
- Éves bevétel negyedéves bontásban
- Befizetett adóelőlegek
- Befizetett egészségügyi hozzájárulás
- Táppénzes állomány esetén ennek igazolása (Az OEP küldi ki)
- Tételes adózók esetében ezeken felül:
- Anyagköltség (jellemzően az üzemanyag)
- Egyéb költségek
- Kivett vállalkozói jövedelem
- Amortizáció (ha érvényesíti)
- Áthozott veszteség összege (ha van)
- Munkaviszony melletti vállalkozók esetében továbbá:
- Főállású munkahely által kiállított összesítő az éves jövedelemről

Fentiek mellett szükséges lehet minden olyan igazolás, amely az egyéb bevételekről és jövedelmekről (lakáskiadás, osztalékfizetés, egyedi szerződés alapján fizetett összegek stb), valamint az igénybe vehető kedvezményekről (élet- és nyugdíjbiztosítás, Sulinet – idén utol-

jára –, gyerekkedvezményhez a gyerekek adatai stb) szól.

A bevallások elkészítése és elektronikus továbbítása időigényes folyamat, célszerű ezért minél hamarabb felkeresni irodánkat. Nem csak taxis vállalkozók vehetik igénybe a szolgáltatást, vállaljuk családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó-bevallásának elkészítését is.

* * *

Továbbra is minden adó- és járulékbavallással, könyveléssel, elektronikus ügyintézésrel kapcsolatos feladatot átvállalunk a kollégáktól. Tapasztalataink szerint az adóhivatal nyilvántartása egyre pontosabb és naprakészebb. Áprilistól már orvoshoz vagy gyógyszerárba is csak úgy mehetünk, ha rendezve vannak a befizetendőink. Ma már szinte kényeszer, hogy vállalkozásunk adminisztrációja, könyvelésünk és befizetéseink is legyenek hasonlóképpen naprakészek...

* * *

Minden kedves kollégának és családtagjainak békés, boldog karácsonyi ünnepeket és sikereken gazdag új esztendőt kívánunk.



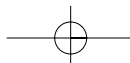
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

**Befizetési határidő a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
A decemberi hónapra tehát 2007. január 12.**





A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

2119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

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

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	270.00	260.00	255.00
Február	266.00	253.00	259.00
Március	277.00	267.00	260.00
Április	272.00	262.00	259.00
Május	284.00	275.00	268.00
Június	298.00	285.00	278.00
Július	299.00	289.00	276.00
Augusztus	309.00	299.00	285.00
Szeptember	320.00	310.00	290.00
Október	306.00	295.00	290.00
November	279.00	270.00	275.00
December	272.00	262.00	271.00

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

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20 – 2006.06.19.	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24.	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28.	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24.	7,75%
2006.10.25-től	8,00%

Forrás: www.apeh.hu

Forrás: www.rmb.hu

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

időn túli adó- és járulékbefizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.



Fontosabb adó- és tb-változások 2007-ben



Az adó- és társadalombiztosítási (tb) törvények 2007-re érvényes módosításait kevés kivétellel már a nyári adócsomagban elfogadta az Országgyűlés, ezek többsége január 1-jétől alkalmazandó, az ettől eltérő időpontokat külön jelezzük. A lapzártakor még el nem fogadott módosításokat „tervezet” kiegészítéssel jelöljük.

SZEMÉLYI JÖVEDELEMADÓ

- A személyi jövedelemadó kulcsa továbbra is 18 százalék, sávhatára 1 millió 550 ezer forintról 1,7 millió forintra nő (a fölötté lévő rész után kell 36 százalékkal adózni).

- Megszűnik számos adókedvezmény: a szellemi tevékenysége, a felnőttképzése és a számítógép-beszerzése, és nem jár a 2007. január 1-je után kötött szerződések alapján felvett lakáshitelek törlesztésére. Egyes adókedvezmények (például tb- és magánnyugdíjpénztári befizetések, tandíj, közcélu adományok, élet- és nyugdíjbiztosítások után) együttes összege változatlanul maximum 100 ezer forint lehet.

- Adóterhet nem viselő járandóságnak minősül a nyugdíj, amely így továbbra is adómentes, ha a nyugdíjasnak nincs más jövedelme, ha viszont van, beszámít az adóalapba, de a ráeső adó csökkenti a számított adót. Ez mindössze annyit jelent, hogy a nyugdíj melletti jövedelmek adóznak esetleg magasabb kulccsal, ha a nyugdíjjal együtt számított összeg eléri az 1 millió hétszáz ezer forintot. Taxisoknál ez nem jellemző...

- Elvárt adót kell fizetniük az egyéni vállalkozóknak (kivéve a kezdőket, valamint a piacvesztést, illetve elemi kárt elszenvedetteket). Az adó alapja a vállalkozói adóalap eladott árak értékével csökkentett értékének 2 százaléka, mértéke az első 5 millió forintra 10 százalék, a fölött 16 százalék. Taxis vállalkozóknál nem jellemző, hogy vállalkozói adóalap képződik, mert a vállalkozói kivét általában „lenullázza” az adóalapot.

- **Tervezet** szerint az évi 4 millió forintnál kisebb bevételű egyéni vállalkozók a könyvelőjüknek fizetett díj 15 százalékát adókedvezményként számolhatják el, illet-

ve - ha maguk készítik adóbevallásukat - a számítástechnikai berendezés és az internetköltségek 10 százalékát.

TÁRSASÁGI ADÓ

- Adót nem csupán a jövedelem, hanem önmagában a gazdasági tevékenység után is kell fizetniük (elvárt adó) a veszteséges vállalkozásoknak, továbbá azoknak, akiknél az adóalap nem éri el a korrigált összes bevétel 2 százalékát. Az adó alapja a korrigált összes bevétel 2%-a, mértéke megegyezik a társasági adóéval (16%).

JÖVEDÉKI ADÓ

- Emelkedik a dohányárakra kivetett jövedéki adó, így drágább lesz a cigaretta. Tesék leszokni!

TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁS

- 6-ról 7 százalékra nő az egyéni egészségbiztosítási járulék, 10-ről 16-ra a kiegészítő tevékenységű vállalkozók egészségügyi szolgáltatási járuléka.

A **tervezet** szerint ez utóbbi 2007. áprilisától 9 százalékra csökkenne, ugyanettől az

Ingyen orvos nincs többé

A jövő év áprilisa után csak az kap ellátást, aki járulékot fizet, vagy aki helyett a jogszabályokban meghatározott körben az állam állja ezt a költséget. Április elseje után csak az életmentő ellátásra tarthat igényt, aki nincs biztosítva, vagy nem fizet. A társadalombiztosítás átalakítása többek között azt jelenti, hogy mindenki felelős önmagáért és családjáért is, azaz a családnak nemcsak a tagjai élelmézéséről és ruházódásáról kell gondoskodnia, hanem az egészségügyi biztosításáról is.

A törvénytervezet indoklása szerint tényleges társadalombiztosítást kell csinálni abból a rendszerből, amely ma csak a nevében az. Ez azt jelenti, hogy egyértelműsíteni kell, a közös társadalmi kockázatközösségben mindenkinek kötelező részt vennie, azaz fizetnie. Ez alól csak nagyon világosan meghatározott feltételek alapján lehetnek kivételek azok, akik után az állam fizeti meg a járulékot.

KÜLÖNADÓ ÉS JÁRADÉK

- Az egyéni és társas vállalkozások 4 százalékos különadó megfizetésére kötelezettek éves összevonandó jövedelmeik után (Ez a szabály már 2006. szeptemberétől él, az első befizetési határidő 2007. február 15.)

EVA

- A **tervezet** szerint a nyugdíj mellett evázónak az evaalap 10 százaléka után 10 százalék egészségügyi szolgáltatási járulékot kellene fizetni.

- Szintén a **tervezet** szerint eva alapját a könyvelési díj 60 százalékaival csökkenthetné az evás, ha igazoltan igénybe vesz ilyen szolgáltatást, amennyiben nem, adókedvezménye a 2006-2007-ben beszerzett számítástechnikai berendezés 20 százaléka és az igénybe vett internet díjának 40 százaléka lehet.

időponttól 8,5 százalék nyugdíjjárulék-fizetésre lennének kötelezettek a nyugdíj mellett vállalkozók, illetve munkát vállalók. A nyugdíjas vállalkozók terhei így 17,5 százalékot tennének ki.

- Változik a foglalkoztatói 29 százalékos tb-járulék összetétele, az egészségbiztosítási járulék mértéke 11-ről 8 százalékra csökken, míg a nyugdíjbiztosításé 18-ról 21-re nő. Bennünket ez csak a járulékbavallás kitöltésekor érint, ugyanis csak belső átrendezés történik, az összesen fizetendő járulék mértéke nem változik.

- A **tervezet** szerint a nagykorú eltartottak (ha egyéb módon sem biztosítottak) után eltartójuknak a minimálbér alapján 9 százalékos egészségügyi szolgáltatási járulékot kellene fizetnie 2007. április 1-jétől.

Magyarország egyre jobban elangolosodik...:

Pacific Csaba = Békéscsaba
Saturday Place = Szombathely
Have Six = Hatvan
Very Bad Iron = Szarvas (szolidán...)
Legless = Lábatlan
Mizs of Louis = Lajosmizse
Saint S = Szentés
Red One House = Veresegyház
Wish of Balaton = Balatonakarattya
Little Hold It = Kistarcsa

Nutty D = Diósd
Turkish Valentine = Törökbalint
Girlvillage = Leányfalu
Froggy Goes R = Békásmegyér
Eugene Nutty = Diósjenő
Her Lip = Ajka
Your Peanut = Mogyoród
Big Smithy = Nagykovács
Hey Water = Hévíz
He Would Push You = Tolna
Castlecastle = Várpalota
Noble Customs = Nemesvámos
He Wolud Steal = Csorna

His Problem = Baja
Archbishop Wild Garden = Érsekvadkert
My Big Problem = Nagybjom

* * *

A székely nézi, amint a kakas kergeti az ólban a tyúkot, hogy meghágja. Gondol egyet, belemarkol a kukoricába, és egy marékval bedob a kakas elé. A kakas megáll, elgondolkodik, majd elkezd összecsipegetni a kukoricát. A székely felnéz az égre, majd így szól:

- Ó, Uram, add, hogy soha ne legyen ilyen éhes.



Vállalati advent

December 1.

Címzett: Cégünk minden dolgozója
Örömmel tudatom Önökkel, hogy vállalatunk karácsonyi ünnepeire december 12-én lesz az Argentina Steakhous-ban. Vállalatunk biztosítja a helyiség feldíszítését, valamint a hangulatos karácsonyi dalokat játszó zenekart. Az est fénypontjaként az Igazgató úr személyesen Mikulásnak öltözve fogja meggyújtani a feldíszített karácsonyfán a gyertyákat. Szívesen vennék ha a kollégák apró ajándékokkal kedveskednének egymásnak. Az egyes ajándékokra költött összeg lehetőleg ne haladja meg a 10 eurót. Békés és boldog adventet kívánok Önöknek és kedves családjuknak. Osztályvezető Személyzeti Osztály

December 2.

Címzett: Cégünk minden dolgozója
Semmi esetre sem szeretnék volna a tegnapi körlevelünkkel a török kollégákat kiközösíteni. Tisztában vagyunk azzal, hogy az ő ünnepeik nem teljesen azonosak a mi ünnepeinkkel: Az összejevetel mostantól „Évzáró Ünnepe”. Természetesen karácsonyfa és karácsonyi dalok sem lesznek Kellemes időtöltést kívánok Önöknek és kedves családjuknak. Osztályvezető Személyzeti Osztály

December 3.

Címzett: Cégünk minden dolgozója

Egy diszkrét felhívást kaptam az Anonim Alkoholisták Klubjának egyik tagjától, miszerint jó volna egy „száraz” asztalt is biztosítani az összejevetel alatt. Örömmel teszünk eleget a kérésnek, de meg kell jegyezni, hogy így viszont az anonimitás már nem biztosítható. Együttal tudatjuk a tisztelt kollégákkal, hogy az egymás megajándékozása a szakszervezet közbenjárására elmarad: 10 euró túl nagy összeg.

Osztályvezető, Személyzeti Osztály

December 7.

Címzett: Cégünk minden dolgozója
Sikerült biztosítani egy asztalt az összes „Fogyini Vágyók”-nak nagyon messze a bűféasztaltól, és az összes terhes dolgozónak nagyon közel a WC-hez. Természetesen a melegek ülhetnek egy asztalhoz, a leszbikusoknak nem kötelező a melegek asztalához ülni, nekik is lesz saját asztaluk. Természetesen a melegek asztalán lesz „igényes virágkreáció”. Elégedtek már végre?

Osztályvezető, Zárt Osztály

December 9.

Címzett: Cégünk minden dolgozója
Természetesen meg fogjuk védeni a nemdohányzókat a dohányosoktól, és beszerzünk egy megfelelően nagy és vastag függönyt, amivel a termet ketté tudjuk osztani, vagy pedig a

dohányosokat az étterem előtt egy sátorban fogjuk elhelyezni.

Osztályvezető, Idegrohamosztály

December 10.

Címzett: Cégünk minden dolgozója
Vegetáriánusok! Már csak ti hiányoztatok! Szarok rá, hogy nektek mi lenne a jó, akkor is a Steakhous-ba megyünk!!! Felőlem akár a holdra is repülhettek, hogy a „sült döögöttől”, ahogy ti hívjátok, minél messzebb ücsöröghessetek.

Élvezkedjétek a salátabárban, és zabáljatok nyers paradicsomot! Egyébként a paradicsomoknak is vannak érzelmeik, és visitanak, amikor valaki beléjük harap. En már hallottam paradicsomot vinnyogni HE HE HE! Szaros Karácsonyt, igitok halálra magotokat!!!!!!!

A hülye barom, a harmadik emeletről.

December 14.

Címzett: Cégünk minden dolgozója

Az elmúlt napokban meglátogattam az osztályvezetőt és mind a magam, illetve vállalatunk összes dolgozója nevében jókívánságainkat fejeztem ki, illetve mielőbbi gyógyulást kívántam neki.

Kérem csatlakozzanak hozzánk minél többen, és küldje-

nek neki önök is képeslapokat a szanatóriumba a jókívánságaikkal, kívánjanak neki önök is mielőbbi jobbulást. A vállalatvezetés időközben úgy határozott, hogy a december 20-i összejevetelt nem tartjuk meg. Arra a délutánra mindenkinek fizetett szabadságot biztosítunk.

SAP-ART Hiteles hírek:

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

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

Nembaj, ha

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

MIKROHITEL:

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

Hívj bizalommal:

Bíró László, (volt) City 767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió

1138 Bp., Esztergomi út 12.

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

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

Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



Mercedes-Benz E 270 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mazda 6 2,0 Sport TE	Mercedes-Benz C 220 CDI Avantgarde	Mercedes-Benz E 220 CDI	Toyota Avensis 2.0 SOL
2000.02.25. 158,412	2004.09.28. 22,000	2005.09.22. 25,000	2005.09.27. 17,156	2003.08.15. 113,878	2003.10.06. 32,752
smaragdfekete metál/fekete bőr metálfény, bőr belső, bőr kormány és váltókar, antenna GSM telefonhoz, 5 fokozatú automata nyomatékváltó tempomattal, riasztó, klímaautomatika, könnyűfém kerék 11- lyukú design	brillantezüst metál/ anthrazit szövet bőr kormány, bőr váltó, osztottan dön- hető hátsó üléstám- la, 5 fokozatú automata váltó, tempomatt, klíma, pohár- tartó, növelt tüze- manyagtartály, Elegance kivitel	beige ezüst/szürke metálfény,klíma,auto- mata váltó, CD-s rádió, elektromos ablak, elektromos tükörök, könnyűfém felnik, bőrkormány, multifunkciós kor- mány, légszák 4x	17,156 diamantfekete metál/Szövet Diamant fekete metál fényezés, fekete szö- vet, paramétersza- bályzás, telefonelőké- szítés, 5 fokozatú automata nyomaték- váltó tempomattal, Radio Audio 20,CD lejátszóval, Avant- garde kivitel	cubanitezüst me- tál/antracit szövet pohártartó,telefonelő készítés,metálfény, elektromos tükör, olajteknővédő, Bixenon fényszórók mosóberendezéssel, riasztó, szervokor- mány, 5 fokozatú automata váltó, Elegance kivitel	semleges barna/ elektromos ablak4x automata klíma, oldallegzsák, fűg- gönylégzsák, multi- funkciós kormány, kartámasz, osztottan dönthető hátsó ülés, központizár, szer- vokormány, esőér- zékelős ablaktörő, automata váltó
3,990,000 Ft	8,290,000 Ft	4,590,000 Ft	8,300,000 Ft	6,550,000 Ft	4,590,000 Ft

- ▶ Kevés kilométerrel.
- ▶ Kedvező lízinglehetőségek.
- ▶ Átvizsgált járművek.
- ▶ Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!



Mercedes-Benz

Pappas Auto Magyarország Kft., 1117 Budapest, Hunyadi J. út 6. • Tel.: 463 7400, fax: 463 7431



Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2.160 Ft, az egyéves 4.320 Ft,
 amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

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

**ÜZEMANYAGPUMPAK
 LÉGTÖMEGMÉRŐK**
 ALAPJÁRATI MOTOROK
 Kipufogó rendszerek
 Nyugati, keleti autóalkatrészek
KO-CSI Kft.
 Bp., XXI. Szent István u. 171.
 Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
 Tel.: 278-0198

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

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

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

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

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

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

Ez az Ön
 hirdetésének a helye

**PDA-k, PNA-k,
 GPS vevők**
www.pdapark.hu
Tel: 70/621-6498

*Üdülés Hévízen
 a Majerik
 Gyógyszállóban*



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

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

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



A gyógyszálló a Hévízi tó szomszédságában található
 A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön belül.
 A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

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

Mercedes Alkatrész
 Az Ön igényének megfelelő ár és minőségi kategóriában Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek raktárban.
 Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
 Taxisoknak minimum 10% kedvezmény
www.mercedes-alkatresz.hu
 europolitan@europolitan.axelero.hu

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!



Adomány a brutálisan meggyilkolt tanár családjának

A Főtaxi is segített

Kabay János Általános Iskola

Halász László igazgató úrnak!

Tiszavasvári

Ifjúság út 4.

4440

Tisztelt Igazgató Úr!

Mélyen megdöbbenette társaságunk minden dolgozóját, taxis munkatársát mindaz, ami 2006. október 15-én Olaszliszán történt.

Személyesen szeretttük volna felkeresni Szögi Lajos Tanár Úr özvegyét, hogy kifejezzük részvétünket, azonban beláttuk, hogy a tragikus esemény óta eltelt rövid idő nem ad lehetőséget a személyes találkozásra! Mindnyájunkban ott kavargó a gyász és részvét mellett az okatlan, emberhez méltatlan erőszak kiváltotta indulat, hiszen józanul nehezen lehet felfogni mindazt a brutalitást, ami egy ártatlan ember halálához vezetett.

Magam és minden munkatársam nevében arra kérem, adja át Szögi Lajos Tanár Úr özvegyének, árván maradt gyermekeinek öszinte

részvétünket és mély együttérzésünket! Gyászukban osztozunk.

A mai napon a Tiszavasvári Takarékszövetkezethél nyitott 68700016-10136757 számú számlájára átutaljuk Szögi Lajos árván maradt gyermekeinek támogatására – a Főtaxi ZRt. korábban már átutalt 50.000,- Ft. mellé – a munkatársaink által összegyűjtött 120.000,- Ft. adományt.

Levelünkhöz csatoljuk az adományozók névsorát.

Budapest, 2006. november 6.

Tisztelettel:

Garamszegi Miklós
vezérigazgató

„Emlékezetünkben igaznak őrizzük, míg a földi létben járunk, így maradhat velünk örök idők végeztéig s azon is túl.

Szerette, nevelte szűkebb és tágabb családját,

*hitte munkája nemes,
vitte a lámpást,
ment a göröngyös úton,
min menni érdemes.”*

(Kecskeméthy Zsuzsanna, részlet)

Kedves Adományozók!

Hálás köszönet mindazért az együttérzésért, részvétért, amellyel családunk felé fordult ebben a határtalanul fájdalmas időszakban. A gyermekeim és én ezekben a sötét, szomorúsággal teli órákban fény sugaraként éltük meg a felénk forduló jóindulatot, segítő szándékot.

Meg is fogalmazódott bennük: „Anyá! A jóemberekből sokkal több van! A jósnakn győznie kell!”

Köszönjük tehát önzetlen adományát és azt kívánom, hogy ezt a Mindenható százszorosán viszonzozza!

Örök hálával:

a Szögi Család

Szöginé Megyeri Gabriella, Szögi Zsuzsanna, Szögi Emese, Szögi Zsófi

Szigorúbb szabályok a román közlekedésben

HATÁROZOTT RENDŐRI FELLÉPÉS

December elsején léptek életbe Romániában az eddig többször elhalasztott új közlekedési szabályok. A számos szigorítást tartalmazó változás néhány eleme fontos lehet a külföldiek számára is.

Alig telt el néhány nap az új közlekedési szabályok bevezetése óta, máris 1 300 büntetést róttak ki a szabálysértőkre és 155 jogosítványt vontak be a román rendészeti szervek, főként gyorshajtásért és ittas vezetésért. A szigorúbb szankcióknak köszönhetően, míg korábban az autósok 31 százaléka használta a biztonsági övet, addig mára már 90 százalékra emelkedett ez a szám. Déli szomszédunk közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberei megelégteltek a kedvezőtlen baleseti statisztikákat, ezért úgy döntöttek – s erre az Európai Unió is kapacitálta őket –, hogy az évekkel korábban csúfosan megbukott büntetőpontrendszer ismét életre hívják. Aki 15 büntetőpontot összegyűjt, annak 30 napra bevonja a vezetői engedélyét a rendőrség. Amennyiben ezt követően egy éven belül újabb

15 ponttal sújtják, abban az esetben már 60 napra kényszerül a vétkes saját sofőrre vagy tömegközlekedésre. Ezt a 15 pontot viszont gyorsan össze lehet gyűjteni, hiszen egyetlen STOP tábla figyelmen kívül hagyása négy pontot ér. Aki nem használja a biztonsági övét, két pontot már is elkönyvelhet magának, ugyancsak két pont jár azoknak, akik 20 km/h-val túllépik a megengedett sebességhatárokat, és a kihangosító nélküli telefonálásért is erre lehet számítani.

Akik 21-30 km/h-val hajtanak gyorsabban a megengedettnél, azok három pontra büntetendők, míg a 31-40 km/h-val túllépők már négy pontot tudhatnak magukénak. Hat pontot „ér” a záróvonal átlépése akár előzés, akár balra kanyarodás okán teszi ezt a gépjárművezetője, és a 41-50 kilométeres gyorshajtásért is ennyi jár.

Az egyik legjelentősebb változás ugyanakkor a gyalogosokat érinti, akik amennyiben szabálytalanul kelnek át az úttesten és eközben balesetet szenvednek, ha a KRESZ szabályait betartotta a jármű vezetője, nem tehető felelőssé a balesetért, sőt a gyalogos-

nak kötelessége minden kárt megtéríteni, amely a nem kívánt esemény során keletkezett.

Ugyancsak új szabály, miszerint, ha a baleset során személyi sérülés nem történt, nem kell rendőri intézkedést kérni, és nem kell bejelenteni a történeteket a rendőrhatalóságnak sem, hanem a felek helyszínen kitöltik a biztosítójuk által kiadott baleseti bejelentőt, majd a biztosítójukkal folytatják a kárrendezést. Mindez viszont csak akkor érvényes, ha a felek megállapodtak. Vitás esetekben továbbra is hívni kell a rendőrséget. Szigorú szankciókra számíthatnak azok, akik kötelező felelősségbiztosítás nélkül használják gépjárműüket.

Akár a vezetői engedély is bevonnak, ha valakit többször érnek tetten, hogy a biztonsági övet nem használta. Ilyen esetben újra kell vizsgáznia a közlekedési szabályok ismeretéből a szabálytalankodónak, ám ezt már nem csak a szülővárosában teheti meg – mint korábban –, hanem bármely vizsgahelyen és december óta az anyanyelvén is.

Az új KRESZ megtiltja az állati erővel vont járművek közúti köz-

lekedését. Szabálysértés esetén a bírság összege a mindenkor minimálbér – ez jelenleg 3,7 millió RON, ami kb. 27 ezer forintnak felel meg –, 20-30 százaléka lehet, vagyis 6-8 ezer forint, kirívó esetben azonban a gépjárművet el is kobozhatja a hatóság a bírság fejében.

Érdemes tehát ezentúl a Romániában közlekedőknek az új szabályokra kellő figyelmet fordítani, mert a rendőrség tekintet nélkül, minden szabálysértővel szemben eljár. Az elkerülhető konfrontáció pedig senkinek sem hiányzik.

k.z.t.

A férj hazamegy a vadászból és a felesége kérdi, hogy van-e valami. Mire a férj:

– Képzeld, elejtettem egy nyulat.

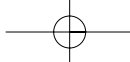
– Na és? Hol van? - kérdi a feleség.

– Mondom, hogy elejtettem!

* * *

– Mire táncol a mateknárnár?

– Logaritmusra!



MORFONDÁRIÁK

Ahogy az előző számban olvastam, nemigen törődik itt senki a taxisok problémáival. Hogy miből fizetik a minimálbér duplája után a közterheket, az már senkit nem érdekel. X.Y. kollégánk levelére egyetértő tartalmú választ kapott ugyan, de Tóth Attila úr rögtön jelezte, hogy a taxisok érdekei nem annyira fontosak, mint a kormányprogram. Igen! Mit is akarunk mi? Netán tisztességesen megélni. Csak úgy hétköznapi módon. Nem hazudni állandóan. Adót is fizetnénk, ha lenne miből. De ahogy Zoli barátom írja, akik látványosan fittyet hánynak a jogra azokkal a T. Kormány nem tud, vagy nem akar mit kezdeni. Régi gyakorlat ez kis hazánkban, „azt a lovat ütik, amelyik húz”. Mert a legfontosabb, hogy az államkassza mihamarabb megteljen. Folyjék be az adó. Helyes. Aból lehet gazdálkodni. Csak az a baj, ahogy a nemzet nagy csótányja dalolja: „ami befolyik, az rögtön kifolyik” Hova? Biztos, hogy nem a föld nyeli el. Talán az üvegzebeket kellene egy kissé átvilágítani. Persze könnyebb azt mondani, hogy a minimálbér az hazugság. A duplája, az igen. Ha jól visszatekintünk nem mai trükk ez. Valamikor hipp-hopp majdnem ugyanezt találták ki, csak akkor elégnék látszott a sima, mindenkori minimálbér alapján fizetni a járulékot. Mert nem vallottuk be az igazit. Hazudtunk talán? Ki tudja? Mi, vagy ki volt a példa? Tényleg, rájöttem, hogy a mesebeli hazudósok városa hol van. Őszödön természetesen. En arra is felkaptam a fejem, hogy „nem csináltunk semmit” Nana, és az előző miniszterelnök úr megbuktatása, az mivolt? Nem semmi! Ejnye-ejnye. Hát csak ennyire futja (vagy fussa)? Meg a szokásos szemfényvesztés. Vagy inkább ködösítés. Mert mire gondoljak, amikor Gergényi főrendőr úr lemond, vagy nyugdíjazását kéri, másnap meg még gondolkozik egy kicsit. Tisztelt Gergényi úr! Kérve kérem, ne tessék itthagyni minket! Inkább újult erővel tes-

sék szíves lenni egy kis rendet teremteni a közútjainkon. Nem kell hozzá csak egy jó golyóstoll meg papír. Aztán már csak a határozatokat kell kézbesíteni. Ez a golyóstoll egyébként szintén magyar találmány. Világkarriert futott be. Úgy hívják, hogy Biro-pen. Magyarul Bíró-ironnak mondanám. Irtó ügyes kis eszköz. Még olyasmit is hallottam, hogy például autóbust is lehet vele javítani. Természetesen csak apróbb hibákat. Kereket azt biztos nem lehet vele cserélni. Na, szóval evvel a jó kis eszközzel a sok szabálytalankodó autóst egy kicsit jobb viselkedésre lehetne ösztönözni. Meg a sok illegális munkást figyelmeztetni, hogy a védőfelszerelést használják is. Aztán már csak egy hír lesz belőlük. Ráomlott, leszakadt, meghaltak, ketten hárman, ki tudja még hányan? Még sorolhatnám sokáig. Szóval tessék szíves lenni úgy nagy általánosságban a rendet őrizni. Előre is köszönöm ez irányú fáradozását. Amennyiben mégsem, úgy nagyon fogom sajnálni. Sajnálni egyébként most aztán lehet a sok nyugdíjas kollégát. Mert ugye jövőre a nyugdíjas, ha még dolgozik és van mit, akkor pengetheti ő is a járulékot. Adott esetben pedig nem kereshet többet a mindenkori minimálbérnél. Tessék mondani, hogy is van ez? És akinek a nyugdíja nem éri el a minimálbér összegét, vagy még a felét sem? Tudok ilyen személyről is. Milyen karácsonya lesz ezeknek az embe-eknek? Hogy néznek a jövőbe, mit várnak, várhatnak az újévtől? Minek a vesztesei ők? Vagy inkább kinek? Még az a jó, hogy ilyen szép kellemes idő van. Nem fogy a gáz. A tűzifa ára viszont jól felment. Na tessék. Már megint valami, ami drágább lett. Így aztán vissza is kanyarodtunk az elejére. Tényleg nem várható, hogy a tarifát rendezzék. Mit várunk ugyan, amikor meg nem is működőképes a közgyűlés. Mint ahogy régen mondogattuk. EZEK? Szerintem ezektől nem várhatunk semmi jót. Ezek után. Na azért egy kicsit reménykedjünk, hogy boldog szép karácsonyunk lesz, meg jobb szilveszter. Azért az új évet se írjuk le. Szerintem vágjunk bele bátran. Hogy is mondják? Olyan még nem volt, hogy sehogya se lett volna. Kívánok mindenkinek kellemes ünnepeket, és boldog új évet. Kevés munkát, sok pénzt.

Kapitány

Nincs jele az ellenőrzéseknek

A szeptember elsejétől életbe lépett 125 ezer forintos minimum-járulékalap után történő járulékfizetési kötelezettség alól 310 ezer vállalkozás kért kedvezményt, mindösszesen 1,6 millió alkalmazottal, illetve egyéni vállalkozóval kapcsolatban. Ez a személyi jövedelemadózársra kötelezettek közel harmada. A kormányzati várakozásokhoz képest magasnak tűnhet ez a szám, de nem szabad elfelejteni, hogy ellenőrzésekre egyelőre nem került sor – közölte a pénzügyi tárca illetékese. Az érintetteknek a járulékfizetés alapja meghaladta a minimálbér összegét, átlagosan több mint 76 ezer forintra rúgott.

A Pénzügyminisztérium adatai szerint az egyéni vállalkozók harmada és a társaságok 40 százaléka élt a bejelentés lehetőségével. A legtöbb érintett munkavállaló a feldolgozóiparban, elsősorban az élelmiszeriparban, a kiskereskedelemben és a közigazgatásban dolgozik.

Azt nem tudni, mikor és milyen szempontok alapján kezd hozzá az APEH a minimálisan elvárt járulékkal kapcsolatos ellenőrzésekhez. A könyvelőirodák némelyike szerint az összes dupla járulékkal érintett cég és magánvállalkozó ellenőrzésére az adóhatóságnak nincs kapacitása, így elképzelhető, hogy inkább azokat látogatják meg a revizorok, akik a dupla járulék kifizetése mellett döntöttek, de nem számfejtenek annak megfelelő bért.

A jövedelmezőségi mutatók alapján ellenőrzésre számíthatnak a gazdasági szolgáltatást végző cégek és vállalkozók is, kérdés azonban, hogyan bizonyítják majd az adóhatóság munkatársai, hogy feketén is fizettek bért az alkalmazottaknak. Önálló vállalkozók esetén pedig a bevétel eltitkolását és „zsebtételét” kell bizonyítani. Ha egy vállalkozásnál ugyanis szabályszerűen vezetik a könyveket, az APEH legfeljebb a dolgozók nyilatkozataiból vagy vagyonosodási vizsgálatából következtethet arra, hogy az illető vállalkozó vagy alkalmazott nemcsak legális jövedelemből él. A bérből élők és a mikro-vállalkozók viszont aligha célcsoportjai a jövő évre tervezett tízezer vagyonosodási vizsgálatnak...

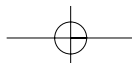
Szabad-e 80 éves korban taxizni?

Szívem vérzik azokért a nyugdíjasokért, akik létminimumon vagy az alatt tengődnek. Persze éppúgy szomorú vagyok, ha olyan, a nyugdíjkorát még el nem érő emberekkel találkozom, akik napi megélhetési gondokkal küszködnek.

A rendszer szégyene, ha 80 éves embertársunknak, aki esetleg 40-45 évet már végigrobotolt, a nyugdíj mellett még mindig dolgoznia kell a létfenntartásáért. De ha már dolgoznia kell, biztos, hogy a taxizás az egyetlen megoldás?

Nemrég a gyalogátkelőlhelyen ütött el egy 80 év feletti (!) kolléga két gyalogost. Az utca népe csak annyit mond: „persze, az ámokfutó taxisok”! A meztlábos kollégáknál, a szabadúszóknál sajnos nincs mit tenni. Az orvos vagy megengedi számukra a taxizást, vagy nem. A taxitársaságoknál azonban van mérlegelési lehetőség: tehát ne engedjék taxizni a 80 év felettieket! Az ilyen korú idős emberek menjenek például portásnak, levélkihordónak, vagy ügyintézőknek! De a taxizás, a közlekedés, fokozottan veszélyes üzem, ami komoly figyelmet, koncentrációt, kitartást és bizony jó egészséget kíván. Ez nem játék! Búcsúztassuk el kollégáinkat ünnepélyesen, adjunk nekik oklevelet, kitüntetés. Hívjuk meg őket időnként egy-egy beszélgetésre, emlékezésre, mert megérdemlik! Am ne engedjünk 80 éves kollégát aktív taxizni, ez sem nekik, sem nekünk nem jó.

Ferenczy P. Károly





Erről írt a Taxisok Világa 1996 decemberében 10 éve történt

A tisztesség vége

Bizony, már 1996-ban is foglalkozni kellett a témával, hogy hol húzódik a tisztesség és a hülyeség közötti határ. Bizony már akkor is sorba kellett állítani a befizetendő csekkeket, és nem a briliánsgyűrű vásárláskor volt fontos az árfekvés, hanem a köztérben. Az, aki a jelen korban megpróbál becsülettel, tisztességgel élni, az egyben szegénységre is kényszerítette magát és családját. Egyre nehezebb megfelelni a feltételeknek úgy, hogy a királynak is megadjuk, ami a királyé, de azért mi magunk se haljunk éhen. Főleg úgy, hogy ez a fránya király egyre többet akar...

A taxi szerepe az Európai Unióban

1996-ban nyílt először lehetősége a taxis szakmának, hogy részt vegyen az IRU (International Road Transport Union – Nemzetközi közúti szállítók szövetsége) taxis szekciójának ülésén. Az IRU által képviselt tagállamokban ugyan közel sem egységes a taxis szakma szabályozása, de azért néhány alapelv érvényesül:

Sehol nem nézik luxusnak a taxit! Mindenhol olyan lényeges

közlekedési eszköznek tekintik, amely elérhető a nap 24 órájában. A taxi olyan területen is tud közlekedési alternatívát nyújtani, ami az átlagos tömegközlekedés számára nem elérhető.

Nyugat-Európában fix tarifa van, Svédország az egyetlen kivétel. Legtöbb helyen a helyi hatóságok döntenek, konzultálva a taxiszövetségekkel. A tarifa megállapítása minden esetben pontos költségelemzésen alapul, és meghatározott időszakonként felülvizsgálatra kerül.

Az országok többségében korlátozták a taxigépkocsik számát. Ez általában szintén a helyhatóságok feladata. Ahol nincs direkt korlátozás – mint például Ausztriában, Svédországban, Hollandiában –, ott a taxisokkal szemben támasztott magas követelményrendszerrel indirekt módon szabályozzák a létszámot. Ahol teljesen felszabadították a létszámot, ott érezhető volt a szolgáltatások minőségének azonnali csökkenése...

A taxiállomások használata Európa legtöbb városában ingyenes. Elsősorban azért, mert ezt a szolgáltatást nem a taxisoknak, hanem a lakosoknak nyújtja a város.

A fentiekhez csak egy rövid megjegyzés: nem lehetne nálunk ezeket a tízéves, végletesen elavult szabályokat bevezetni? Jobb lenne, mint ami most van!

N. Z.

Azonosítólap-rögzítés



Hosszú évek óta kötelező lenne kihelyezni a taxikban a műszerfalra az Azonosítólapot, a taxisok azonosítására. Ott, ahol egy

autó – egy vállalkozó a rendszer, nincs gond, bármilyen differencia merül fel. Ki vezette az autót? Egyetlen lehetőség van. Viszont nagyon sok esetben két vagy három gépész ül az autón. Ilyenkor jó lenne az Azonosítólap, ami azonban a legtöbb taxiban nincs kihelyezve. Vajon miért? Mert nem lehet jól rögzíteni! Néhány autóban Tixó-val rögzítik, de ez sem ideális megoldás. Minden műszerfalra található egy kis rés, egy kis illesztési hézag. Az Azonosítólapot rá kell helyezni egy műanyag lapocskára, amit például egy rossz CD-tokból ki lehet vágni. Ezt a műanyag lapot kell beacsúsztatni a műszerfal valamelyik részébe.

Egyébként a profi műszerészek a rádiókiegészítők felszereléséhez sem furkálják szét a műszerfalat! Ugyanis a taxiból egyszer csak szeretnénk kiszállni és eladni jó pénzért. Mígpedig egy elcsúfított műszerfalú autót ne-

hezebb a piacon értékesíteni. A térorómát is ügyesen fel lehet tenni a műszerfalra, károkozás nélkül is.

-J-



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

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

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

Számoljatok!

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

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

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

Fehér Sándor City 80

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



K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

**AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS**

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

Kolléga!

Volt már rendelésed a netről?

www.droszt.hu

"internetes taxiállomás"

klikkelj és regisztrálj!

várjuk budapesti és vidéki
egyéni vállalkozó taxisok,
kis- és nagybuszosok jelentkezését



SKODA ROOMSTER - DÍZELMOTORRAL

Amióta megjelent a Skoda-márka új típusorozata, a Roomster, azóta izgatja a taxisok fantáziáját. Meglepő formájáról, ügyes belső térkihasználásáról, a VarioFlex ülésrendszeréről már e lap hasábjain is többször írtunk. Olvasóink kérték, hogy nézzünk utána, milyen dízelváltozatok kaphatók a Roomster-ből és mennyiért, illetve írjuk le a jármű méreteit.



Nos: az 1.4-es PD TDI motor 70 LE-s (51 kW) változatával szerelt Roomster 4 559 200 Ft-tól, míg a 80 LE-s (59 kW) aggregátal hajtott 4 649 200 Ft-tól vihető el a márkakereskedésekből. A különféle, kereskedésekben elérhető taxis-kedvezményekről e helyen nem szólnunk, ezt ki-ki kérdezze meg maga és válassza ki a szá-

mára legmegfelelőbb konstrukciót. A motorokról: az 51 kW-os, 3 hengeres, 1422 cm³-es motor forgatónyomatéka 1600-2800 ford/percnel 155 Nm. A sűrítési arány 19,5: 1. Az elektronikus szabályozású, magasnyomású, közvetlen befecskendésű, 51 és 59 kW-os motor ereje elegendőnek bizonyul 4 személy szállításához is. A nagyobb dízelmotorral szerelt változattal, teljes terheléssel autózunk a budai hegyek között. A kis dízel pedig bírta, méghozzá jól. Az elsőkerék-hajtású jármű teljesen szinkronizált, ötsebességű váltóval rendelkezik. A Roomster 4205 mm hosszú, 1684 mm széles, 1607 mm magas. A tengelytáv 2617 mm. A csomagter 450/530 literes, mely a lehajtott hátsó ülésekkel 1555 literre, illetve a hátsó ülések kiszerezésével 1780 literesre bővíthető.

Egyébként úgy tűnik, a Skoda Roomster más országokban is igen népszerű. November 24-én Stockholmban, a tekintélyes, 11 tagú, autós újságírókból álló svéd zsűri „Az Év Családi Autója 2006” díjjal tüntette ki a Skoda Roomstert. Az autó tizenegy szavazatból hatot kapott és a Citroën C4 Picassót (négy szavazat), valamint a Ford S-Maxot (egy voks) győzte le. A svéd „Az Év Családi Autója” kitüntetését 1996 óta évente osztják ki. Az elismerés megnyeréséhez döntő fontosságúak az olyan erények, mint a praktikum, a gazdaságosság, a biztonság, valamint természetesen a környezetvédelmi szempontok. A zsűri érvelése szerint: „Formája alapján választottuk a Skoda Roomstert „Az Év Családi Autójának”, valamint azon tulajdonsága alapján, hogy a gyermekek és idősebbek számára egyaránt megfelelő. Ötletes, tágas és praktikus a gyermekek részére elegendő méretű három hátsó üléssel és a csodás kilátással. Variálható a csomagtere, biztonságos, jó ár/érték aránya és alacsonyak a fenntartási költségei.”

A dízelmotoros változat taxiként valószínűleg hamar megjelenik a különböző településeken, mert a megbízható Skoda-minőség, a jó ár/érték arány, a kedvező finanszírozás erre lehetőséget ad.



Kinek kell takarítani a balesetek után?

Érdekes kérdéssel kereste meg kollégánk szerkesztőségünket. Kinek kell a közutat megtakarítani a balesetek után? Mert bizony a helyszínen maradnak a roncsok, a karosszériadarabok. Mi lesz velük? Megkerestük a „Főkefét”, hivatalos nevükön, a Fővárosi Közterület-fenntartó Zártkörűen Működő Részvénytársaságot. A Központi ügyeleten a következő tájékoztatást kaptuk: Minden esetben a közút kezelőjének kötelessége biztosítani a közút normális használatát. Tehát, ha bármilyen rendellenesség van, nekik kell a rendet helyreállítani. Ez a kötelességük. Ha bárki bármit jelez: olajfolyás, építési törmelék, karosszériadarabok, nekik menni kell. Ez a kötelességük.

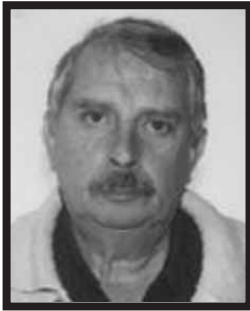
Autópályákon az autópálya-kezelőknek, egyéb utakon a helyi illetékeseknek. A fővárosban a 459-6750-es telefonszámon várják a bejelentéseket. Személyesen az Alföldi utca 7. szám alatt, Fax-on, a 459-6850-es számon. Elektronikus levélben: fklfzrt@fkf.hu. e-mail címen. De van egy ingyenes „zöld szám” is, a 06-80-204-386.

A nagyságos asszony kérdegeti az új szobalányt :

- Jók az ajánlólevelei?
- igen asszonyom, mindenütt megvoltak elégedve velem.
- Főzni tud?
- Tudok.
- Szereti a gyerekeket?
- Szeretem, de azért jobb lenne, ha az új majd vigyázna.

Színész növendék meséli az apjának:

- A vizsgadarabomban igen nehéz szerepem lesz. Egy olyan férfit kell játszanom, aki 20 éve nős. Mire az apja:
- Legközelebb olyan szerepet válassz, amiben meg is szólalhatsz!



Bihaly János - Sopánka élt 63 évet

Elment az utolsó igazi nagy taxisok egyike. Benne nem csak egy kollégát veszítettünk el, hanem inkább egy családtagot. Mert János, aki még egy régi világ szülöttként élt köztünk, a taxistársadalom családtagja volt. Sohasem tudtuk meg, miképpen csöppent közénk. Főiskolát végzett, tanult ember, országos hírű

atléta, kiemelkedő képességű sportember volt. Családszerető, érző szívű emberként ismerték őt, aki mindig vidám, mindig kollégialis volt. Nem véletlenül, került mindig a középpontba.

taxisok egyike, akikből egyre kevesebb van. Több mint két évtizedig „kockás” volt, majd fél évtizede „dobókockás” lett. Mindig azt mondta: „Similis simili Gaudet! Vagyis: Hasonló a hasonlónak örül! Én örülök nektek, hogy közöttetek lehetek!”

Soha nem kérkedett latinus műveltségével! De nem is titkolta! Komoly iskolákat végzett, hatalmas tudással rendelkezett! Beszélt nekünk irodalomról, művészetéről, tudományról, közben pedig rengeteget kirándultunk, jártuk az országot, jártuk a természetet! Ő meg tanított bennünket!

Nálunk - a Főtaxinál - is szerettük, de a 6x6-nál is. Imádott feleségét néhány évvel ezelőtt elvesztette, most pedig egyedül maradt az édesanyja. Nem volt gyermeke, csak mi voltunk neki, a taxistársadalom. Rendszeresen szervezett találkozót otthonában, ahol hol tízen, hol húszan gyűltünk össze taxisok, a családtagokkal. Hatalmas lakása, hatalmas könyvgyűjtemé-



Rengeteget jártuk vele az országot. A Balatont, a Velencei-tavat, a Pilist, a Börzsönyt. Bár a túrákat Csoma Bandi (City Taxi) szervezte, vezette, azért Sopánka (6X6 Taxi) volt a csapat lelke. És mi többiek, mentünk velük, vagy utánuk. Legtöbbször a Főtaxitól, de jöttek közénk más társaságoktól is. Ezeken az eseményeken a jókedv, a kikapcsolódás a vidámság volt a lényeg. Kérdeztem a kollégákat, mit is mondjunk most búcsúzóul? Ők kérték, az emberségét emeljük ki. Hogy volt ideje leülni beszélgetni, mások problémáit is meghallgatni, megállni ebben az örült rohanásban, pénzhajzában. Bihaly János többet érdemel egy nekrológnál. Hiszen ő volt közöttünk az IGAZI

nye, hatalmas műveltsége volt. És mi ittuk a szavait. Volt ott citys, dobókockás, főtaxis, rádiós egyaránt. Mint egy igazi nagy család.

Sopi! Ezután is megyünk kirándulni, ezután is szervezünk taxistalálkozókat, családtagokkal. Te pedig mindig ott leszel! Ha focimeccsre megyünk, ha névnapot tartunk, ha születésnapot tartunk, ha az adventi koszorút kitesszük a karácsonykor, veled leszel!

Sopi, hiányzol!

Egy méltatlan tanítványod a többiek nevében is:

Juhász Péter

A Hírös Taxi kollektívája mély fájdalommal tudatja, hogy a taxi szövetkezet alapító tagja,

BÁN ISTVÁN,

2006. novemberében - hosszú, de bátran viselt betegség következtében - fiatal életében 49. évében hosszú útra indult.



Pisti a magántaxizás úttörője volt, az elsők között vágott bele az akkor még nem kockázatmentes maszek-taxiba. A Hírös Taxit ő és egypár társa alakította még 1982-ben. A szövetkezetnek azóta is oszlopos tagja volt, rá mindig lehetett számítani. Őt évvel ezelőtt úgy tűnt, hogy sikerül legyőznie a betegséget, de sajnos most már látjuk, csak csatát nyert, a háborút elvesztette.

Inkább vesztettél volna csatákat, de ilyen fiatalon nem lehetett volna a saját háború vesztese!

Békés utat kívánok kollégáid, utasaid és a magam nevében! Nyugodj békében, Pisti!

Lossó Géza

Év végi MAXON PM 100 akció

A Nádor Rendszerház Kft-nél!



A közkedvelt URH rádiót most
52.000 Ft+ Áfás áron*
vásárolhatja meg, a készlet erejéig!

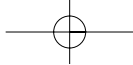
Részletekért hívja a

06 1 470-5028 és a

06 1 470-5029-es

telefonszámok valamelyikét

*65.000 Ft áfával, az ár a kódadót nem tartalmazza



Elektronikus bevallások

Mint ismeretes, január 1. után már nem lehet postai úton beküldeni semmiféle bevallást, ezért a számítógép, az internetkapcsolat és némi felhasználói ismeret elengedhetetlen. Előző számunkban közölt tájékoztatónkat folytatva ezúttal is azoknak a kollégáknak kívánunk segíteni, akik önmaguk szeretnék bevallásaikat elkészíteni és továbbítani.

Sikeres regisztráció után megnyílik az út a bevallások elektronikus beküldésére. Az első lépés ezúttal is az, hogy az adóhivatal honlapjáról (www.apeh.hu) le kell tölteni a megfelelő bevallási nyomtatványokat. Jelenlegi ismereteink

július 17-ét követően, de 2006. szeptember 30-át megelőzően választotta, úgy a 2006. január 1-je és a regisztrációt (választást) megelőző hónap utolsó napja közötti időszakra vonatkozóan a 06583-as bevallást kell benyújtania a regisztrációt (választást) követő hónap 12. napjáig (elektronikus úton).

Na ezt kellene nemcsak megérteni, hanem betartani is. A 06548 számú nyomtatvány szolgál egyébként a vállalkozást befejező vállalkozók adóbevallására is, ezért könnyen lehet, hogy az adóhivatal januárig még előrukkol egy újabb – nyilván még bonyolultabb – nyomtatvánnyal. Addig azonban

ségével. Ekkor a nyomtatvány eltűnik a képernyőről, a keretprogram viszont ott marad. Kattintsunk ekkor a menüsorban található „kulcs” ikonra, amely már maga az elektronikus bevallás megkezdése az Ügyfélkapun keresztül. A kulcsra kattintásnál a program automatikusan megnyitja a magyarorszag.hu/ugyfelkapu weboldalt (figyeljünk rá, hogy számítógépünk csatlakoztatva legyen az internetre), ahol a felhasználónév és a jelszó beírása következik. Mindkét adatnál különösen ügyeljünk rá, hogy betűhelyesen, kis- és nagybetűk figyelembevételével írjuk a megfelelő helyre. Az OK-ra kattintva megnyílik személyes ügyfélkapunk, ha mindent jól csináltunk.

A lap bal oldalán válasszuk ki az

ányában a további lépések igen bonyolulttá válnak. Ha rendelkezésre áll a Java platform, akkor a dolog egyszerűbb.

A megjelenő lapon kattintsunk a „Kiválaszt” nevű gombra. A felugró ablakban megjelennek mindazok a fájlok, amelyeket az Abev programban elektronikus beküldésre megjelöltünk. Ebben a stádiumban, ha jól csináltuk a dolgot, csak egy fájlra kell megjelenni, a járulékbeküldésnek. Ezt a fájlt kiválasztva, majd jóváhagyva küldhetjük fel a bevallást a kormányzati szerverre. Erről – mármint a sikeres feladásról – kapunk egy azonnali visszaigazolást a képernyőn. Így biztosak lehetünk abban, hogy bevallásunkat elküldtük. Ha postai hasonlattal akarunk élni, ez az igazolás – ami elmenthető vagy ki nyomtatható – a postai ajánlott levél feladóvényének felel meg, tehát igazolja, hogy valamit elküldtünk. A kormányzati szerverről az APEH szerverre kerül át bevallásunk, ez a folyamat már automatikus. Az APEH-hez való beérkezés után pedig letölthetjük az Ebev nyugtát, ami szintén postai hasonlattal élve a tírtévevénynek felel meg, tehát a címzett igazolja, hogy megkapta küldeményünket. E művelet részletes menetéről majd a későbbiekben írunk.

A bevallás elektronikus feltöltésének sikeres elvégzése, az APEH nyugta letöltése után a jól végzett munka tudatában kényelmesen hátradőlhetünk. A következő hónap elejéig nincs további dolgunk. Illetve mégis: érdemes, vagyis szükséges időnként ellenőrizni elektronikus postafiókunkat. Az adóhivatal ugyanis e-mailben értesít bennünket arról, ha bevallásunk kitöltése vagy feltöltése során hibát észlelt.

Nagy Zoltán

Sokan nem jelentkeztek még

Januártól közel egymillió adózónak kell elektronikus úton beküldenie a bevallásait az APEH-hez. Ennek ellenére lapzártakor még mindig több mint 300 ezren nem regisztráltak magukat.

A kezdeti programhibák ellenére optimistán tekint az adóhatóság a jövő év eleji elektronikus adóbevallási dömping elé. Jövő évtől a mostani 75 ezerről egymillióra emelkedik azoknak az adózóknak a száma, akiknek az interneten keresztül kell beküldeniük a bevallásaikat. „Bírní fogja a rendszer a lényegesen nagyobb terhelést” – jelentette ki Nagy József, az APEH titkársági főosztály-vezetője. Javasolta ugyanakkor, hogy érdemes a végső határidő előtt néhány nappal már megpróbálni beadni a bevallást, mert biztos, hogy a határidők napján igen nagy terhelés éri majd a rendszert.

Még mindig több mint 300 ezer adózóról nem tudja az adóhatóság, hogy ki fogja januártól elkészíteni az elektronikus elszámolásait. Az érintetteket az adóhatóság a hónap közepéig levélben másodszor is figyelmeztette. Az év végéig regisztrálhatnak azok, akik elmulasztották a bejelentkezést. Mindenképpen érdemes betartani a fenti határidőt, mert a mulasztást ötszáz ezer forintig terjedő bírsággal sújthatja az APEH. Januártól ugyanis már valamennyi társaság és az egyéni vállalkozók is kizárólag elektronikus úton számolhatnak el az adójukkal.

Átláthatóbb és könnyebben használható lett az adóhivatal internetes honlapja. A legfőbb újdonság, hogy három kategóriába csoportosították a magánszemélyeket, az egyéni vállalkozókat és a társaságokat érintő információkat. Az APEH honlapjáról jelenleg 244 adóbevallási és bejelentési szoftvert lehet letölteni.

szerint a járulékbeküldést a 06584 számú nyomtatványon kell beküldeni. A január 31-i határidőt időközben február 12-re módosították. A nyomtatvány kitöltési útmutatója zavaros és áttekinthetetlen. Okulásul íme egy bekezdés a „segítő” útmutatóból. Aki megfejtí, ingyen adóbevallást kap tőlünk ajándékba...

„Amennyiben az egyéni vállalkozó (állandó meghatalmazottja, megbízottja) az Art. 31. § (2) bekezdése szerinti bevallás benyújtását 2006. október 1-jét követően választotta, úgy 2006. január 1-je és a regisztrációt (választást) megelőző hónap utolsó napja közötti időszakra vonatkozóan is e bevallást kell benyújtania. Ez esetben ezt a bevallást az első Art. 31. § (2) bekezdése szerinti bevallás benyújtásával egyidejűleg – a regisztrációt (választást) követő hónap 12. napjáig – elektronikus úton kell teljesíteni. Abban az esetben, ha az egyéni vállalkozó (meghatalmazottja, megbízottja) az Art. 31. § (2) bekezdése szerinti bevallás benyújtását 2006.

tekintsük úgy, hogy ezen az íven kell megtennünk adatszolgáltatásunkkat.

A már említett módon történő letöltés után a nyomtatványt nyissuk meg az Abev keretprogrammal. Az első oldalon található személyes adatokat és a járulékadatokat töltjük ki. A kitöltést ezúttal nem részletezzük, éppen azért, mert ma még nem biztos, hogy egyáltalán ez a nyomtatvány lesz a „nyerő”. Inkább a feltöltés elméletével foglalkozunk ezúttal.

A nyomtatvány teljes körű kitöltése és ellenőrzése után (ha ez a számú lesz, ha másik), a menüsorban a „Kapcsolat az Ügyfélkapuval” pontot válasszuk ki. A legördülő menüből válasszuk a „Bevallás megjelölése elektronikus beküldésre” szöveget. A „küldhetővé teszi a nyomtatványt?” kérdésre válaszoljunk igennel. A következő megjelenő tájékoztató ablakot okézzuk le. Ezt követően a nyomtatványt be kell zárunk. Ezt megtehetjük az „Adatok” menüpontban, vagy a Ctrl-B billentyűkombináció segít-

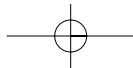
„Adó- és járulékbeküldés” menüpontot. A program elkéri az azonosító számot, majd elindul a feltöltési folyamat. Ehhez azonban a Java 2 platform (java plugin 1.5.0.2 minimum) megléte szükséges a számítógépen. E program hi-

Év végi köszönet a közlekedésszervezőknek

Mint minden évben, most is szánjunk két percet a köszönetre, a közlekedésszervezők munkájával kapcsolatban. Még akkor is, ha a nap nagy részében örület van a fővárosban. De mindenki abból főzhet, ami rendelkezésére áll. Egészen elképesztő a pénztelenség a közlekedésben, a közlekedésszervezésben is. Ebben az évben is, gyakorlatilag mindent elvisz a központi útburkolatcsere-program. Az egy külön történet és tényleg nagyszerű dolog. Az öt éves program utolsó állomása lesz a következő év. Nézzük meg az idei esztendő: Fő utca az I. kerületben, Üllői út a IX. és XIX. kerületben, Rottenbiller utca a VII: kerületben, Nagytétényi út a XXII. kerületben. Csak egy csokor a több tucatnyi útburkolatcsereből! És ezek mellett, az egy pénztelenségben, hány kérésünket megvalósították: 30 év után újra kőforgalom van az I. kerületi Clark Ádám téren. Megcsinálták a buszsváot a Mészáros utcában, az I. kerületben. Havonta körülbelül 10 javaslatot teszünk le a közlekedésszervezők asztalára, ez évenete több mint száz javaslat, több mint száz kérés. Ha ennek csak a 10 %-át teljesítik, az már jó arány, főleg ebben a nagy pénztelenségben.

Köszönet tehát a Fővárosi Forgalmtechnikai Főosztály, illetve, a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztálya munkatársainak egész éves tevékenységért.

Juhász Péter





TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

5 kW-os távirányítós benzines Webasto alufűtés eladó. Ár: 100 eFt.

Érdeklődni: 06/70-383-8910 telefonszámom 18.00 óra után.



Pirelli P6 195/60/R 15 4/db. Egy nyarat futott! Alufelni: OZ „%Star” 15”-os (4 lyukas) 4/ db. Teljesen jó állapotú. 1 db enyhén sérült, karcos. Ár: 70 000 Ft. (összeszerelt állapotban).

Érdeklődni: 06/20-824-0619 telefonszámom lehet.



Mercedes E 220 diesel, kerekklámpás, 1998-as, automata váltós, klímás, üvegterítés, sötét-kék, szép fekete szövetbelsővel, hifi-vel, tévével és DVD-vel, alufelnikkel, plusz két garnitúra lemezfelnyel, taxinak felszerelve is eladó. Ár: 2,3 MFT.

Telefon: 06/20-912-8181



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

Érdeklődni: 06/20-429-5591.



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

Telefon: 06/20-429-5591



Nemrég született kutyakölyök gazdit keres. Karácsonykor 6 hetesen vihető el, ingyen. A kutyus nagy testű lesz, házörzőnek kiváló, tartása kertben ajánlott. (Közepes szőrhosszú-

ságú, vöröses színű, feltűnően szép kiállású mindkét szülő.) Előzetes telefonmegbeszélés után a kölyök megnézhető Kőbányán.

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



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

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



Eladó 4 db akril zuhanytálcá, 80 x 80 méretű, fehér színű. Ár: 7 000,- Ft/db.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591

Eladó vagy automata Mercedes Vitóra cserélhető! Kecskeméten használt Ford Galaxy 1.9-es TDI 96-os évjárat, 97-es forgalomba helyezéssel. Klímás, MP3 lejátszóval, taxiórával, GPS-szel, 7 üléssel, metálkék színű, taxivizsgával és vonóhoroggal. Automata váltó nélkül fullextrás. Irányár: 2 190 000.Ft

Telefon: 06-20/992-8018
Lossó Géza

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

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A járdára óvatosan, lassú haladásban célszerű felhajtani, közel merőlegesen a szegélyre, nehogy a gumiabroncs vagy a futómű megsérüljön.

2. Helyes a „B” válasz. Az emelkedőn haladva a fékút csökken, mert a nehézségi erő lejtő irányába ható komponense fékezőerő segíti a taxi megállítását.

3. Helyes a „C” válasz. Az „Előzni tilos” jelzőtábla hatálya alatt a gépjárművek csoportjába tartozó járművek a kétkerekű motorkerékpárt megelőzhetik.

4. Helyes a „C” válasz. Ha a „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani és azt a megjelölt időszak végéig el kell hagyni.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Kapaszkodó sáv”. Lakott területen kívül, ha jelzőtábla nem jelöl meg kötelező legkisebb sebességtérteket, a kapaszkodósávon kell haladnia

annak a járműnek, amely 70 km/h sebességnél lassabban halad.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése „Ütszükület”.

7. Helyes a „B” válasz. Az útburkolati jel a mozgáskorlátozottak gépjárművei részére fenntartott várakozóhelyet jelöl. Az olyan járművet, amely az így megjelölt helyen illetéktelenül (szabálytalanul) várakozik, a rendőrhatalóság elszállításal eltávolíthatja.

8. Helyes a „B” válasz. Az egyes járművek számára megengedett legnagyobb sebesség nem azt jelenti, hogy mindig azt a tempót kell felvenni, illetve tartani. Csak akkor szabad az „abszolút” sebességhatáron közlekedni, ha az adott körülmények (időjárási, látási és forgalmi viszonyok) azt lehetővé teszik.

9. Helyes a „C” válasz. A fékút a sebesség növekedésével négyzetes arányba növekszik.

10. Helyes az „A” válasz. A gépkocsit féktávolságon belül nem lehet megállítani, de szerencsére nem ez az egyetlen

módja a baleset elkerülésének. A vészfékezéssel lassított taxival az akadályt annak elütése előtt jó esetben ki lehet kerülni.

11. Helyes a „B” válasz. A járdára felállni várakozás céljából akkor szabad, ha azt közúti jelzés kifejezetten megengedi.

12. Helyes a „B” válasz. Hazánkban az úttesten való haladás egyik alapszabálya a jobbra tartási kötelezettség. Ebből következik, hogy az előttünk haladó járművet balról kell megelőznünk. Néhány – a KRESZ-ben pontosan meghatározott helyzetben az előzés csak jobbról (vagy jobbról is) történhet. E kivételek között nem szerepel a kérdésben említett autópálya.

13. Helyes a „B” válasz. Lakott területen kívül a gyorsan haladó taxival legalább 2 s időtartamnak megfelelő követési távolságot célszerű tartani.

14. Helyes a „C” válasz. Jó, ha a jobbra vezető útkanyarulat előtt az úttest középvonalához húzódik, kanyarodás közben fokozatosan közeledik a jobb szélhez, majd ismét távolodik attól.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

T. Szerkesztőség!

Szeretném, ha válaszolnának a következő kérdéseimre: Ez év júniusi számban olvastam a nyugdíjba menés különböző lehetőségeiről, mely cikkben azt írják, hogy amennyiben az illető szolgálati ideje megvan, úgy előrehozott nyugdíjhoz kérheti szolgálati idejének kiszámítását, és amennyiben férfiról van szó, úgy a betöltött 57. év után mehet nyugdíjba. Nos, én megpróbáltam az Önök útmutatása szerint ezt az utat végigjárni, de már az első lépésnél közölték velem, hogy férfiak esetében minimum 60. évet be kell tölteni ahhoz, hogy ilyen dolgot kezdeményezzen. Az lenne a kérdésem, mi az igazság. Amennyiben a nyugdíjintézetnek van igaza, miért jelentetnek meg ilyen félrevezető újságcikket, ha pedig a cikk helyes, akkor erről miért nem tudnak a tb-nél, és milyen paragrafusra lehet eziügyben hivatkozni. Szeretném mielőbbi válaszukat olvasni, mert nekem ez most nagyon fontos lenne.

Köszönettel:

Stern Gábor taxis vállalkozó

* * *

Tisztelt Kolléga!

Sajnáljuk, ha hamis reményt ébresztettünk benned, de mentségünkre szolgáljon, hogy a cikk írásakor valóban ez a szabály érvényesült. Vagyis, hogy 40 éves szolgálati idő teljesítése esetén el lehetett menni – bár csökkentett összegű – előrehozott nyugdíjba. Aztán a cikk megjelenésekor, kb. két hét múlva már csak a nőkre vonatkozott a törvénynek ez a része. Azóta már rájuk se...

A nyugdíjtörvények és a kapcsolódó rendeletek napjainkban kis túlzással hetente változnak. Egyszerűen nem lehet követni azt, hogy egy egy politikus, vagy politikai párt a saját érdekeinek megfelelően mit és hogyan nyilatkozik, mit és hogyan fogadtat el a kormányintézetben vagy a parlamentben. E havi számunk részletesebben is foglalkozik a nyugdíjasok helyzetével, de mindenhol azzal a figyelmeztetéssel élünk, hogy tessék figyelembe venni: ez a pillanatnyi helyzet. Hogy holnap mi lesz, ma még nem tudhatjuk. A költségvetés egyensúlyára hivatkozva sokszor olyan megoldások kerülnek előtérbe – a nyugdíjakkal, nyugdíjasokkal kapcsolatosan is –, amelyek csak a számadatokat nézik, és nem látják mögötte az embert. A problémák pedig ahelyett hogy megoldódnának, csak fokozódnak. De hát mit várhatunk akkor, ha szakmai kérdéseket politikusok döntenek el? P. Ducker mondása tökéletesen érvényesül: „Ha politikustól vársz megoldást egy problémára, legtöbbször rossz megoldást kapsz, mert a politikusok a lapok főcímeire fókuszálnak. Ezért aztán mindig csak a felszínnel foglalkoznak, nem pedig az lényeggel.”



Szilveszter 2006

Vekkertrükk



- Én vagyok az első férfi, akivel lefeküdtél?
- Hát, ezen még nem gondolkoztam, de most, hogy mondd, tényleg, ismerősnek tűnsz...

Bíró a vádlotthoz:

- Kéri a következő kérdést, vagy megáll három évnél?

Gázáremelés után...



Persely az év végi jutalomhoz



A horgász kifog egy kövér pontyot.
- Hazaviszlek vacsorára! - örül meg neki.
- Fogyózom - feleli a ponty. - Menjünk inkább moziba!

- Mit vet a kövér paraszt?
- Jó nagy árnyékot.

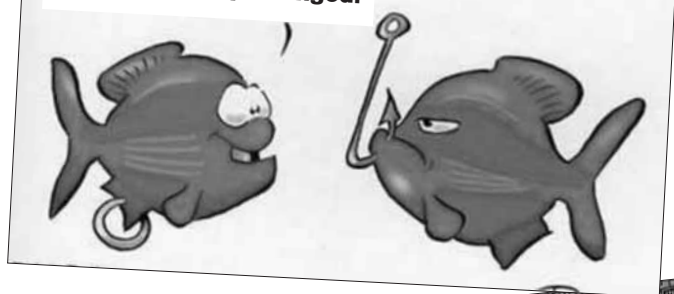
Sorozás, doktor az újoncnak:
- Hajoljon le, boka fogás!
Újonc hajol, orvos kukkant, közben megkérdezi: - Dohányzik?
- Mé'? Tán kormos?



Az utépítésen a főnök odamegy a munkásokhoz:
- Fiúk, nem érzettek meg a lapátok.
- Se baj, majd egymásra támaszkodunk.

Orvosnál:
- Először a jó hír: betegséget fogunk elnevezni magáról.

- Hé! Tetszik a piercinged!



Figyelem! A tilalom MÁS színű járművekre IS vonatkozik!

A rendőr megállítja a teherautót.
- Már harmadszor szólok, hogy folyik az autója!
- Én meg már harmadszor mondom, hogy locsoló kocsii!

- Kapitány úr! Mit csináljon, aki aknára lép?
- Nos, a szokásos eljárás: húsz métert ugrani a levegőbe, és szétszóródni a szélrózsa minden irányába.