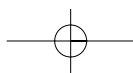


XVI. évf. I. sz.

2006.

Január



TARTALOM

Mikulás napi akció	4.
BTI-Taxicentrum hírek	5.
Keményítenek a sógorok	6.
Megújult a Porsche Buda márkakereskedés	9.
Egyszerű a megoldás!	10.
Zúzott az orosz Terminátor	11.
Virtuális vagy valóságos taxiállomásokra van szükség?	12.
BKV-sáv vagy buszsáv?	17.
Tudod vagy tippelsz?	21.
A drosztelső-rendszerrel	22.
Sorelsős rendszer – másik nézőpontból	23.
Több mint 1000 Chevrolet Lacetti a magyar rendőrségnek idegenvezetés 60 euró	24.
Legyártották a 3000. Lamborghini Gallardót	25.
Bealkonyul a szabálytalan CB-rádióknak?	26.
Adóbevallás 2005	27.
Új Clio: „Az Év Autója 2006”	27.
Rövidebb antennák a City Taxinál	31.
10 éve történt	32.
Becsületés taxis	33.
Morfondáriák	34.
Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre vizsamenőleg	37.
13 millió „2”-es	42.
Tisztelt Szerkesztőség!	44.
Lobbizzunk!	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

HALADÉKOT KAPTUNK

A Taxisok Világa decemberi számában foglalkoztunk a havi elektronikus bevallás kérdésével. A téma nagy vihart kavart, hiszen a taxisok túlnyomó többsége sem számítógéppel, sem a szükséges szaktudással nem rendelkezik. Vagy – és ez is gyakori indok – egyszerűen nincs hozzá kedve, hogy megtanuljon egy új programot.

Az új szabályokkal szembeni ellenérzés nem csak a taxis vállalkozók részéről, hanem gyakorlatilag az egész kis- és középvállalkozói körből olyan mérvű volt, hogy a kormány a törvény végrehajtásának határidejét módosítani volt kénytelen. Egyes vélemények szerint hozzájárult a halasztáshoz, hogy a felkészülés és a tájékoztatás mértéke sem volt megfelelő.

Röviden tehát a legfontosabb változásokról.

Havi bevallás

A havi elektronikus adó- és járulékbavallás kötelezettségét elhalasztották, a nagyobb adózóknak négy hónappal, 2006. április 30-ig, a többieknek – tehát a taxis vállalkozóknak is – egy évvel, **2007 január 1-ig.**

Most akkor egy kicsit örvendezzük ki magunkat, de azért legyünk észnél. Ne kövessük el azt a hibát – amit, valljuk be, általában azért el szoktunk – hogy majd megint az utolsó pillanatra hagyjuk az ügyintézt. Az elektronikus bevallás beadása ugyanis, bár idén még nem kötelező, önként már most is választható (és utólag úgy is meg kellene csinálni...). Aki önként regisztrál, minden bevallást csak elektronikusan adhat be, ha az adott bevallástípusnak létezik elektronikusan beadható verziója, ám ebből fakadóan semmiféle hátrány nem éri, hiszen 2007. január 1-től a törvény szerint mindenfajta bevallást egyébként is csak elektronikusan lehet beadni, ebből következően a 2006-os SZJA bevallást is, így az önként és az előírt határidőnél korábbi regisztrálás tulajdonképpen csak előnyt jelenthet!

Aki nem regisztrál önként, azt az APEH 2006. áprilistól folyamatosan kiértésíti, felhívja, hogy 2006. december 31-ig regisztráljon. **A regisztrációs kötelezettség teljesítésével egyenértékű azonban az is, ha az adózó meghatalmazott/megbízott képviselő útján (könyvelő/könyvelőiroda) regisztrál!** Ez egyébként azért is előnyösebb, mert az Ügyfélkapus regisztrációnál kapott azonosítót és jelszót nem kell a meghatalmazott/megbízott képviselő részére átadni, így ezzel a hozzáféréssel nem lehet később visszaélni.

Aki nem választja az önkéntes elektronikus havi bevallást, annak legkésőbb **2007. január 31-ig kell visszamenőleg, havi bontásban** elkészítenie az elektronikus bevallásokat. Ebből következően igazából csak az időt lehet húzni, a bevallási kötelezettség ugyanúgy megmarad.

Magánnyugdíjpénztári bevallások

2006. január 1-től a tagdíjbevallásokat nem csak az alkalmazottak után kell havonta elkészíteni. Az egyéni vállalkozók sa-

ját tagdíjuk vonatkozásában szintén havi bevallók!

(2007. január 1-től ezt a fajta bevallást is csak elektronikusan fogadják a pénztárak!)

Adózási változások

• Tb-járulékok, EHO, vállalkozói járulék, magánnyugdíjpénztári tagdíjak: A 2006. január 1-je után keletkezett járulékkötelezettségek vonatkozásában az egyéni vállalkozó havi fizetővé válik. (Korábban negyedéves fizetés volt.)

• Személyi jövedelemadó: maradt a negyedéves előlegfizetés, de:

– az adott negyedévben ki kell számolni a vállalkozás eredményét (mintha év vége lenne) és ennek megfelelően kell megfizetni – a korábban már megfizetett adót levonva – az esedékes adókülönbözetet;

– a negyedévenként megállapított adóelőleg kiszámításánál minden létező kedvezményt – arányosítva – figyelembe kell venni;

– az első három negyedév adóelőlegét a

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):

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



Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógommbal

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



negyedévet követő hó 12-ig kell megfizetni, az utolsó negyedéves összeget a bevallás benyújtásának határidejéig;
- ha a korábbi negyedévek eredményei miatt befizetett adóelőlegek összege meghaladja az év végi bevallásban meghatározott összeget, akkor ezt a túlfizetést csak a bevallás benyújtásával egyidejűleg lehet visszaigéynelni.

Törvényi háttér:

A módosításokat tartalmazó törvény (részletek)

2005. évi CLXIII. törvény az adózás rendjéről szóló törvény egyes rendelkezéseinek alkalmazásáról és módosításáról, valamint egyes adótörvények módosításáról

„1. §

(1) Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény (a továbbiakban: Art.) 31. § (2) bekezdésében meghatározott rendelkezést – a soron kívüli adatszolgáltatásra kötelezettek kivételével – **2006. negyedik hónapjától** kell alkalmazni.

(2) Az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallási, illetőleg adatszolgáltatási kötelezettséget 2006. negyedik hónapjától

a) a 2005. december 31-ei állapot szerinti 10 ezer legnagyobb adóteljesítménnyel rendelkező adózó,

b) az az adózó, amelynek (akinek) adóztatási feladatait a Pest megyei és fővárosi kiemelt adózók igazgatósága látja el,

c) a z A r t . 1. számú melléklet 1/A/3. pontja szerinti havonta, illetőleg negyedévenként bevallásra kötelezett, ideértve minden esetben az előzőekben meghatározott naptári évtől eltérő üzleti évet választó adózókat is, 2006. január 1. és 2006. április 30. között az okmányirodánál teljesített regisztráció alapján a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 172. § f) pontja szerinti központi elektronikus szolgáltató rendszer igénybevételével elektronikus úton teljesíti. Az adózó a regisztrációt követő 8 napon belül e kötelezettsége teljesítéséről bejelentést tesz az állami adóhatósághoz. A regisztrációs kötelezettség teljesítettnek minősül, ha az adózó az Art.-ben meghatározott szabályok szerinti állandó meghatalmazással vagy megbízással rendelkező képviselővel rendelkezik, és a képviselő a saját regisztrációját, már regisztrált képviselő esetén az adózó által adott állandó megbízás, meghatalmazás keletkezését követő 8 napon belül bejelenti az állami adóhatósághoz az általa képviselt adózó nevét, elnevezését és adóazonosító számát. A regisztráció 2006. február 1-jétől elvégezhető elektronikusan is az APEH által korábban rendelkezésre bocsátott elektronikus aláírási igénybevételével a kormányzati portálon keresztül.“ ...

„(3) 2006. január 1. és 2006. április 30. között az adózó állandó meghatalmazással vagy megbízással rendelkező képviselője is regisztráltathatja magát annak érdekében, hogy az

Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallási és adatszolgáltatási kötelezettséget önként választó megbízója nevében 2006. negyedik hónapjától elektronikus úton a külön jogszabályban meghatározott módon és technikai feltételekkel teljesíthesse. A kötelezettség teljesítését választó adózó regisztrációs kötelezettsége teljesítésének minősül, ha az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallási és adatszolgáltatási kötelezettség teljesítésére állandó meghatalmazást vagy megbízást ad, és az állandó meghatalmazással vagy megbízással rendelkező képviselője a meghatalmazás vagy megbízás keltét követő 8 napon belül bejelenti az állami adóhatósághoz az általa képviselt adózó nevét, elnevezését és adóazonosító számát. Az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallás teljesítésére irányuló választás nem vonható vissza.

(4) A (2)-(3) bekezdésben nem említett adózó 2007. január 1-jétől az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallási, illetőleg adatszolgáltatási kötelezettséget elektronikus úton előzetes regisztráció alapján a külön jogszabályban meghatározott módon és technikai feltételekkel **teljesíti.**“

„(5) A (2)-(3) bekezdésben nem említett, az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallás benyújtására 2007. január 1-jétől kötelező adózók 2006. negyedik hónapjától kezdődően az állami adóhatóság értesítése alapján az okmányirodánál regisztráltatják magukat a Ket. 172. § j) pontja szerinti központi elektronikus szolgáltató rendszer igénybevételéhez

A rendőrség előtt rántott kést

Mikulás napi akció

Több kést is magához véve ült a taxiba december 5-én este a 23 éves K. A. Pécsen, majd pechére a rendőrség előtt próbálta meg kirabolni a taxist, ám terve kudarcba fulladt. Szerencsére senki nem sérült meg a Mikulás napi akcióban.

December ötödikén este a legtöbb gyermek titokban szeretné meglesni a Mikulást, ahogyan a kitisztított cipőcskéibe becsempészi a várva várt csomagot és az arra érdemeseknek ezt meg is spekeli egy kis virgáccsal. Csakhogy az a fránya piros ruhás, nagyszakállú mindig ki tudja várni, hogy a nebuló elpilledjen, elfáradjon, és akkor jelenik meg rénszarvasokkal röppenő csengős szánjával.

A 23 éves pécsi K. A. nem várta meg a Mikulást és a cipőjét sem pucolta ki, ő úgy

döntött, saját magát lepi meg. Nos, terve igencsak jól sikerült, mert sajátos ötletével nem csak önmagát, de környezetét is elkápráztatta.

Este tíz óra is elmúlt, amikor a megveszék helyen taxiba ült a fiatalember, majd bemondva a címet, az autót elindult. A 48-as térnél jártak, amikor az utas alkalmasnak ítélte az időpontot, és egy kést előrántva a ruhája alól, megálásra készítette a sofőrt. A taxist meglepte utasa váratlan akciója, de a fényben megvillanó penge láttán mégis csak kezezt. A rabló a bevételt követelte majd, mint aki jól végezte dolgát sietősen távozni akart, csak hogy a taxis segítségére siető járókelőkkel lefogta az ifjú rablót, amíg a közeli rendőrségről a járőrök kikerkeztek és megbilincselték a támadót. A fiatalember ruházatának átvizsgálásakor több kés és szűrőszerszám is előkerült.

Az őrizetbe vett férfi kihallgatásakor elismerte, ki akarta rabolni a taxist. Mint elmondta: pénzükében volt, és úgy gondolta a fuvarozótól könnyen meg tudja szerezni annak bevételét. Arra nem gondolt, hogy a taxis ellenáll, és a késői órában lesz, aki a segítségére siet, mintahogyan arra sem figyelt, hogy legalább ne a rendőrség előtt támadja meg a sofőrt.

A burleszkbe illő történethez az is hozzátartozik, hogy a támadó kissé ittasan vitte véghez nem kellően átgondolt tervét. A rendőrök a támadót megszondáztatták, ami gyanújukat beigazolta. A férfinál közepes fokú alkoholos befolyásoltságot jelzett a műszer.

A pécsi fiatalember ellen közfeladatot ellátó személy sérelmére elkövetett rablás gyanúja miatt folytat eljárást a Pécsi Városi Rendőrkapitányság Vizsgálati Osztálya. **k.z.t.**

Megjelent egy új vírus

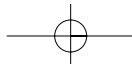
Megjelent egy új vírus, amelynek neve: „munka”. Ha „munkát” kapsz valamelyik kollégtól vagy a főnökötől e-mailben, semmilyen körülmények között ne nyúlj hozzá. Ez a vírus teljesen megsemmisíti a magánéleted. Ha kapcsolatba kerülsz a vírussal, azonnal vedd a kabátod, szólj két barátodnak és menjetek egyenesen a legközelebbi kocsmába vírus irtani. Rendeljtek 3 italt, ismételjétek meg 4-szer, ezután majd tapasztalhatod, hogy a „munka” teljesen kitörölődött az agyadból. Azonnal küldd el ezt a figyelmeztetést legalább 5 barátodnak. Ha azt veszed észre, hogy nincs 5 barátod, akkor te már megfertőzöttél a vírussal és a „munka” irányítja az egész életed!

Hány férfi kell, hogy kinyisson egy üveg sört?

– Egy se. Nyitva kell lennie, mikor az asszony behozza.

– Miért van a nőknek kisebb lába, mint a férfiaknak?

– Evolúciós dolog... közelebb tudnak



szükséges egyedi azonosító megszerzése érdekében, és a regisztrációt követően e kötelezettsége teljesítéséről 8 napon belül bejelentést tesz az állami adóhatósághoz. A regisztrációs kötelezettség teljesítettnek minősül, ha az adózó az Art.-ben meghatározott szabályok szerinti állandó meghatalmazással vagy megbízással rendelkező képviselővel rendelkezik, és a képviselő a saját regisztrációját, már regisztrált képviselő esetén az adózó által adott állandó megbízás, meghatalmazás leteltezt követő 8 napon belül bejelenti az állami adóhatósághoz az általa a képviselt adózó nevét, elnevezését és adóazonosító számát."

„(8) A (2)-(3)bekezdésben nem említett adózó a 2006. évről 2007. január 31-éig az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott adattartalommal elektronikus úton havi bontásban bevallást, valamint összesített adatszolgáltatást teljesít az állami adóhatóság részére."

„(9) Az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallás benyújtására év közben kötelezett – ideértve a 2006. január 1-jét követően tevékenységét megszüntető adózót is –, illetőleg e kötelezettséget választó adózó 2006. április 30-át megelőzően adóbevallásait, adatszolgáltatásait – a benyújtás módját illetően – a 2005. december 31-én hatályos rá vonatkozó szabályok szerint teljesíti.

(10) Az Art. 31. § (2) bekezdésében meghatározott bevallás benyújtására 2006 negyedik hónapjától kötelezett, illetőleg az azt vá-

lasztó adózó 2006 negyedik hónapjától valamennyi bevallási, illetve adatszolgáltatási kötelezettségét elektronikus úton teljesíti, függetlenül attól, hogy az mely időszakra vonatkozik.

(11) A (2)-(3) bekezdésben nem említett adózó a 2006. évben esedékes bevallásait – a bevallás módját illetően – a 2005. december 31-én hatályos szabályok szerint teljesíti, 2007. január 1-jétől valamennyi bevallási és adatszolgáltatási kötelezettségét, ideértve a 2006. évre vonatkozó, de 2007-ben teljesítendő bevallási és adatszolgáltatási kötelezettségét elektronikus úton teljesíti."

Az összeállítás a TAX-Info iroda segítségével készült.

A vonatkozó törvény alapján tehát a taxis vállalkozónak 2007. január 1-ig kötelező az elektronikus bevallásokhoz szükséges regisztráció, de a regisztrációval egyenértékű az is, ha meghatalmazott/megbízott képviselő (pl. könyvelőiroda) regisztrál az adózó helyett. Az alapvető különbség ez esetben az, hogy nem az adózó által kapott felhasználói nevet és jelszót kell használni az elektronikus bevallás feltöltésekor, hanem a meghatalmazott/megbízott képviselő „regisztrálja be maga alá” az adózót, és saját hozzáférést használja. Ez azért fontos, mert az elektronikus regisztrációkor kapott felhasználó név és jelszó így nem kerül ki az adózó érdekköréből, ezért az ezzel történő visszaélésre sincs lehetőség! Az

Ügyfélkapun történő regisztrációval ugyanis nem csak elektronikus bevallásokat lehet intézni, hanem egyre több mindent: már eddig is közel 10 ezer különféle hivatalos ügy kezdeményezhető interneten keresztül!

Aki nem kötelezett és nem is választja az elektronikus bevallást, az a 2006. évben év közben benyújtandó minden bevallását teljesítheti papíralapon, ám azokat a bevallásokat, amik 2006-ra vonatkoznak, de 2007-ben kell benyújtani, azt már csak elektronikusan lehet beadni. Ebből következően pl. a 2006-os Személyi jövedelemadó bevallást is csak elektronikusan lehet beadni. A papíralapú bevallások 2007. január 1-től teljes mértékben, mindenki számára megszűnnek.

Akinek nem kötelező áprilistól a havi elektronikus bevallás, és nem is választja azt önként, annak 2007. január 31-ig kell visszamenőleg 12 db (12x1 havi) bevallást beadnia, plusz az évvégi adatszolgáltatást is. Vagyis igazából csak az időt lehet húzni, a havi elektronikus bevallásokat akkor is meg kell csinálni, legkésőbb 2007. január 31-ig!

Az erre szakosodott könyvelőirodák levelezik az elektronikus bevallással kapcsolatos ügyintézés terhet a vállalkozók válláról. A BTI a TAX-Info irodával kötött szerződés nyomán teljes körű szolgáltatást tud nyújtani a könyvelés, az elektronikus bevallások és egyéb ügyintézés terén.

BTI-Taxicentrum hírek

Az adóbevallások kitöltésében az eddigiekhez hasonlóan **ezúttal is segítünk** a taxis kollégáknak. Tagdíjfizető tagjainknak ez a szolgáltatás ingyenes, másoknak a bevallás jellegétől függő díjat számítunk fel (3000-4000 Ft). A bevallások beadása elektronikus úton történik, ezzel is csökkentve a terheket (postai, ill. adóhivatali sorbanállás stb.). A megfelelő, beadást igazoló bizonylatok természetesen ebben a formában is rendelkezésre állnak. A TAX-Info könyvelőirodával való együttműködés nyomán ma már teljes körű könyvelési és tanácsadási szolgáltatással állunk a kollégák rendelkezésére.

Az egyéni vállalkozók adóbevallásának határideje változatlanul február 15. Az adóhivatal tájékoztatása szerint az adóbevallási csomagokat legkésőbb január 16-án postázzák, ill. teszik közzé az interneten, Aki már tavaly is internetről nyomtatott formátumban adta be bevallását, csomag helyett csak értesítést és csekert kap az APEH-től.

Az adóbevallás kitöltése összesített és lezárt adatok alapján történik. A szükséges adatok a következők:

Átalányadózóknál

- Összes bevétel taxióra szerint negyedéves bontásban,
- Esetleges egyéb, az órában nem szereplő bevétel,
- egészségügyi hozzájárulásra befizetett összeg,
- vállalkozói járulékra befizetett összeg magánnyugdíjpénztár neve (aki tag ott) táppénzes napok száma, dátuma, és a kapott összeg a TB igazolása alapján.

Tételes adózóknál a fentiekben felül:

- anyagköltség (üzemanyag),
- egyéb költségek összesen,
- vállalkozói kivét összege negyedéves bontásban,
- tárgyi eszköz (ha van) amortizációja.

Mindkét adózási formánál szükség lehet az előző évi adóbevallás saját példányára, valamint feltétlenül szükséges az egyéb jövedelmek igazolása (főállásból származó jövedelem, biztosítótól kapott összegek, adókedvezmény igénybevétele-re jogosító igazolások, családi kedvezmény igénybevételehez a gyermekek adatai, esetleges bérbeadásból származó bevétel stb.)

Ha valaki az év (évek) során nem fordított gondot könyvelésére, ezért nem rendelkezik lezárt adatokkal, először a könyvelését kell rendbetenni. Csak ez után tu-

dunk részére adóbevallást készíteni. A könyvelés havi díja átalányadó esetén 3000 Ft

A tételes könyveléshez szükséges számítógépes költségszámítás továbbra is igénybevehető irodánkban. A konkrét autótípusra megadott számítás segítségével nem kell fogyasztási normákkal, szorzókkal és üzemanyagárrakkal bajlódni, hanem csak a megtett összes kilométerekkel megszorozni a kapott adatokat. A szolgáltatás ára 600 Ft.

Továbbra is közvetítünk pénzügyi szolgáltatásokat a BTI-Taxicentrum irodában.

Hiteleket: jelzáloghitel, lakáshitel, akár használt lakás vásárlására is, szabadfelhasználású hitel (például autóvásárlásra!). Terhelt ingatlanra is megoldható, esetleges BAR lista sem akadály.

Befektetéseket: euróban vagy forintban, kötvény, ill. részvényalapon.

- Honnan tudod, hogy egy szöke nő okosat fog mondani?
- Úgy kezdi a mondatot, hogy „egyszer egy pasi azt mondta nekem...”
* * *
- A tudósok megtalálták azt az ételt, ami 95%-kal csökkenti a nők szexuális vágyát. Úgy nevezik, hogy esküvői torta!

Bírság százezertől egymillióig

Keményítenek a sógorok

Szigorították közlekedési szabályait az osztrák hatóságok, és a figyelmen kívül hagyott súlyos bírságra számíthatnak a jövőben. A síszezon idején nem árt odafigyelni a megváltozott körülményekre, nehogy egy szabálytalanság lenullázza a szabadságra tervezett büdzsét egyetlen pillanat alatt.

Ausztriában korábban sem érte meg a közlekedési szabályokat figyelmen kívül hagyni. Most pedig különös figyelmet érdemelnek a változások és következményeik. 2005-ben a gépjármű kötelező felszerelése lett a fényvisszaverő mellény, amely meglétét bármikor és bárhol kérhetik és ellenőrizhetik az osztrák utakon. Emellett már lakott területen is kötelező a tompított fényszóró használata, amely hiányáért január elseje óta már nem csak figyelmeztetnek a rend őrei, hanem bírságot is.

Az autópályákon vagy gyorsforgalmi utakon nem éri meg bliccelni, ugyanis aki matrica nélkül kocsikázik, és rajta kapják, azt 400-4000 euróig, azaz százezer forinttól akár egymillió forint összegű bírságra is megbüntethetik, természetesen euróban. Amennyiben a kirótt büntetést a vétkes nem tudja kifizetni, úgy akár a gépjárművét is lefoglalják a hatóságok és csak akkor adják vissza tulajdonosának, ha a kiszabott szabálysértési díjat befizette. Csekket és hitelkártyát az osztrák rendőrök nem fogadnak el és a humoros megjegyzéseket sem díjazza a járőrök, még németül sem, miközben egyre többen értenek magyarul, még ha ezt – talán visszafogott „vendégszeretetük” okán – nem is hozzák a vétkes tudomására.

A gyorsajtókkal könyörtelenek. A szabályok betartására több, hazánkban nem alkalmazott módszert is bevetnek. Ezek közül az egyik leghatékonyabb a lézeres sebességmérők használata. Elterjedt a lézerpisztoly alkalmazása, amellyel a rendőr az útszélén célba veszi a közeledő vagy éppen elhaladó járművet. A készülék azonnal jelzi a tényleges sebességet. Ezt nem rögzítik videofelvételre vagy fotón, a rendőr egyszerűen bediktálja az elhaladó jármű sebességét az ellenőrzési ponton álló kollégáinak. Amennyiben nincs kontrollpont a közelben, úgy a jelentősebb sebességtúllépőt a járóautó üldözőbe veszi és gyakorta egy-két kilométeren belül a forgalomból „kiemeli”. A gyorsított eljárás nem tart sokáig, amely akár az országból történő kiutasítással is végződhet, a nagyobb összegű bírság kifizetése mellett.

Az osztrákok előszeretettel használják az utak mellett elhelyezett úgynevezett fix mérési pontokat, amelyeknél kamerák figyelik és felügyelik a forgalmat. A gyorsajtókról felvételt készítenek és a gépjármű tulajdonosával szemben eljárnak. Amennyiben a szabálysértőt nem sikerült azonosítaniuk, úgy a gépjárművet körözik vagy kitiltják az ország területéről, akár több évre is. Ennek köszönhetően fordulhat elő az a fura helyzet, amikor az erről mit sem sejtő autóst már be sem engedik emiatt az országba vagy rosszabb esetben valamely más ellenőrzési ponton derül ki, hogy nem kívánt a gépjármű és a vele együtt utazók jelenléte sem. Akadt példa a közelmúltban arra is, hogy csak a bírság kifizetése után engedték el a gépjárművet és vezetőjét a rendőrök, de az országot így is el kellett hagyni.

Mint ahogy az sem példa nélküli, hogy a gyanútlan utazó nem oly rég vásárolt autójáról derült ki a szomszédos országban, hogy korábban azzal szabálysértést követtek el, ezért intézkedtek a gépjármű kitiltásáról. Az osztrák hatóságok az a tény sem rendítette meg, miszerint az új tulajdonos nem vonható felelősségre az előző üzemeltető hibáiért, az autónak távoznia kellett az országból.

Visszatérve a gyorsajtókra. Új módszerként vezették be a *selection controll*-t, amely nem más, minthogy egy adott helyen szűrőpróbaszerűen lefényképezik az elhaladó gépjármű forgalmi rendszámát, majd egy másik helyen megismétlik ugyanezt, és a megtett távolság, valamint az ehhez szükséges időből kiszámítható az adott jármű sebessége. Amennyiben az a megengedettől eltért, úgy gyorsajtás miatt eljárást kezdeményeznek a gépjármű vezetője ellen. Ehhez elsősorban az autópályák és autótutak mentén felszerelt kamerákat használják az erre hivatott szervek. A jövőben nem kell vakuvillanásra, nyílt rendőri jelenlétre számítaniuk a gyorsajtóknak, eljárhatnak velük szemben úgy is, hogy erről csak utólag szerez tudomást a szabálysértő.

Ausztriában nem kötelező felszerelés a hólánc, azonban vannak olyan útszakaszok – 110 hágó mellett a magashegyi utak –, amelyekre téli gumi és hólánc nélkül nem lehet felhajtani. Jó néhány helyen ezt ellenőrizik is, így aki ezzel nem rendelkezik, azt visszafordítják. Értelemszerűen ez elsősorban a téli havas, jeges időszakokra vonatkozik, de az sem ritka, hogy éjszaka vagy zord időjárási viszonyok között a veszélyes utakat le is zárják. Súlyosabb a probléma, ha valaki olyan szakaszra hajt rá, ahol a té-

li gumi és a hólánc kötelező, de az ellenőrzést kijátszva az autós később elakad, ezzel komoly forgalmi akadályt idézve elő. Ilyen esetekben a gépjárművet elszállítják és a szabálytalankodót nemcsak megbüntetik, de a mentési költségeket is kifizetik vele az utolsó euróig, ami akár több millió forint is lehet.

A parkolási rend betartását is szigorúan veszik. Bécsben megjelentek a nálunk csak „lopóautóként” elhíresült szállító járművek, így aki szabálytalanul parkol, annak számolnia kell azzal, hogy járművét elviszik és csak jelentősebb összeg fejében kaphatja vissza.

Érdemes komolyan venni a gyalogosát-kelőhely közlekedési táblát és a felfestett útburkolati jelet, köznapi nevén a zebrát. A hazai gyakorlattól eltérően az osztrák gyalogosok megszokták, hogy itt övék az előbbség, így rendíthetetlenül le is lépnek a zebrára, és amíg azt el nem hagyják, addig a jog, no és a rendőrök őket védik. A magukról megfélemezőkkel szemben a járőrök ellentmondást nem tűrően lépnek fel.

Mindezek ellenére kellemes kikapcsolódást nyújthat Ausztria azok számára, akik a szabályait tiszteletben tartják. A külföldieket szeretik, és a magyarok is évről évre mind több időt töltenek itt. Arról pedig, hogy a szabadság valódi felüdülést jelentsen az egyén és a család számára és ne hatósági eljárások sorozatát, azért minden közlekedő maga felelős.

k.z.t.

AKKUMULÁTOROK

A legnagyobb választék minden típushoz, minden árszinten

Kényelmes parkolás, ingyenes beszerelés és műszeres ellenőrzés

Speciális taxis akkumulátorok engedményekkel

FOREX

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

A taxisok továbbra is kiemelt ügyfélnek számítanak

Megújult a Porsche Buda márkakereskedés

A Porsche-csoport legújabb magyarországi beruházásaként az elmúlt év végére lezárult a 2004 júliusában megkezdődött Porsche Buda márkakereskedés teljes körű modernizációja. A kétlépcsős, mintegy 2,3 milliárd forintos fejlesztés eredményeként a márkakereskedés 22.000 m² összterületéből a beépített alapterület 10.000 m²-re bővült.

A 16 hónapos rekonstrukció eredményeként a Porsche Buda megújulva áll ügyfelei rendelkezésére. A munka nagyságrendjére jellemző, hogy a modernizáció eredményeként a Porsche Buda jelenleg a legnagyobb, Magyarországon működő Porsche - Inter Auto márkakereskedések között. Ez egyben azt is jelenti, hogy Magyarországon az egyik legtöbb gépkocsi fogadására és javítására képes bázis jött létre a Prielle Kornélia, a Hauszman utca és a Szerémi út által határolt területen.

A modernizáció során a legmagasabb elvárásoknak is megfelelő korszerű építészeti és szerkezeti megoldásokkal, valamint a gyári Corporate Identity-nek teljes mértékben megfelelően épültek fel, illetve alakultak át a négy forgalmazott márka, a SEAT, a Škoda, a Volkswagen és a Volkswagen Haszonjárművek bemutatótermei.

A beruházásnak eredményeként minden területen jelentősen csökkent a várakozási idő.

A gyors szervíz létrehozásával a kisebb javítások azonnal elvégezhetők: ilyen például az olajcsere, a motordiagnosztika, a fékbeállítás és a kipufogó-javítás.

A gyors szervíz keretein belül kialakított gumis részleg új szolgáltatásként lehetővé válik a téli és nyári gumik tárolása is. A háromszintes raktár 1440 teljes garnitúra / 4 db. / gumiköpeny tárolására alkalmas.

Az új, nagy teljesítményű gépkocsimosó a legkorszerűbb textilkéfék, vonszoló-pályás technológiának köszönhetően óránként 40-45 jármű tisztítására alkalmas.

Ugyancsak a várakozási idő csökkentését segíti elő a raktárkapacitás jelentős bővítése, hiszen az eddigi 6500 helyett most már csaknem 9000-féle alkatrész tárolására van lehetőség.

A szervízállomások száma az eddigi 38 munkaállásról 53-ra bővült. A fényezőkapacitás 4-ről 9-re emelkedett, a lakatos műhelyben az eddigi 8 helyett immár 12 kocsi javítása is megoldható. Az általános javító-műhely is jelentősen bővült az eddigi 20-ról 28 állásúra. A fűthető rámpával szerelt tetőtéri parkoló alapterülete 2750 négyzetméter, amely 137 személygépkocsi számára biztosít parkolási lehetőséget.

A Porsche Buda a Porsche-Inter Auto márkakereskedői hálózat tagjaként 1994-ben kezdte meg működését, és az elmúlt 11 év alatt több, mint 18.000 új, valamint 5000 használt autót értékesített. A jövőben az új márkakereskedésekben évente 2000 új és 700 használt autó értékesítését tervezi a cég.

Zsitnik Béla igazgató külön köszönetet mondott hűséges ügyfeleknek azért, mert türelemmel viselték a felújítás alatt sokszor spártainak jellemezhető viszonyokat



A Szerémi úton autózók lassan megszokják a minden igényt kielégítő, modern épület látványát



EGYSZERŰ A MEGOLDÁS!

A lakosság egyre nagyobb részének elege van abból, hogy a fővárost betérítették olyan taxiállomásokkal, ahol sohasem állnak meg taxik. Az újságunkban már több tucat fényképet közöltünk, ahol idegen, civil autók várokoztak a drosztokon. Azonban néha-néha megjelennek a közterület-felügyelők és ezt nem veszik jó néven. Vagy „csak” büntetnek, vagy egyből bilincselnek. Mármint a kerekeket...

Éppen ezért egyszerű megoldást választanak az állampolgárok. Ideiglenesen, vagy véglegesen megszüntetik a taxiállomásokat! Az első képen jól látható, hogy csak civil autók várokoznak a X. kerületi Tavas utcai taxiállomáson.

(Taxi mi a csudának állna meg, hiszen itt még járókelő se nagyon van.) A második képen a bekarikázott részen volt valaha a „Taxiállomás” jelzőtábla. Nincs tábla, nem lehet büntetni...

A harmadik kép a XIV. kerületi Stefánia úton készült. Itt meg egyszerűen kordont húztak a droszt elé! Azzal az „aprósággal” ne is foglalkozunk, hogy maga a jelzőtábla is ellentétes a hatályos közlekedési szabályokkal! Ugyanis a KRESZ szerint a taxiautók a taxiállomáson egymás után (!) várokoznak, nem pedig egymás mellett.

A normális taxiállomáson, ha elmegy az első taxi, akkor a többi előrébb gurul. Ha itt az első elmegy, akkor a többi egy helyen beljebb „csusszan”. Magyarul lemegy az



Rendszeresen civil autók várokoznak a X. kerületi Tavas utcában, hiszen a taxik messze elkerülik...



A Stefánia úton is egyszerű megoldást választottak: kordont húztak a droszt elé...



...a napokban valaki egyszerűen leszerelte (!) a „Taxiállomás” jelzőtáblát! (Bekarikázva a tábla hűtő helye)

úttestre, majd visszatolat. De ez az agyém nem csak itt van, hanem a főváros több pontján. Amíg le nem szerelik a táblát, vagy le nem korlátozzák a behajtást...

A sort folytathatnánk, de minek? A XIII. kerületi Szent István körúton, a volt Berlin étterem előtt rendszeresen kartondobozokat helyeznek ki, mert „Mindjárt jön a teherautó!” Van, ahol így oldják meg, van, ahol úgy. A végeredmény ugyanaz. A taxik előtt tiltott terület ez a taxiállomás is, meg amaz is.

Nem kell nagy jóstehetség ahhoz, hogy észrevegyük: egyre több ilyen taxiállomás lesz.

Juhász Péter

**TAXIÓRA SZERVÍZ
NAGYKANIZSÁN**
DIGITAXI taxiórák
teljes szervízzolgáltatása
Kepe Károly
8800 Nagykanizsa, Március 15 tér 36.
Tel: 06-93/319-443
06-20/48-27-283

Könyvelés, adótanácsadás
Egyéni vállalkozók - taxisok
részére adótanácsadás, könyvelés,
adó- és tb-bevallások készítése,
ügyintézés
Novotax Kft.
1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos,
§ **Tel.: 215-1483** §

STRONG
**Digitális Televíziózás
akár az autóban is!**
Földi sugárzású adás az Antenna Hungariától!

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

Erőt és bátorságot adott az alkohol

ZÚZOTT AZ OROSZ TERMINÁTOR

Az őrszobán végezte mind a két fiatalember, akik az alkoholtól felbátorodva a taxin vezették le alig érthető indulatukat. Ellenük garázdaság miatt folytatnak eljárást a hatóságok.

Nagy Ferő énekelte néhány éve nagy sikerű slágerét a 8 óra munka, 8 óra pihenés refrénű számában, miszerint: „...a piától erős vagy és bátor!...”, hát az alkohol bizony csodákra képes. Az Őév utolsó napjaiban Nyíregyházán nyert rettentő bátorságot az egyik fiatalember, aki

kötekedő hangulatában vitakozni kezdett az egyik helyi fuvarozóval, és a szócsata hevében, érvei fogytán, gondolt egyet és letörte a taxi visszapillantó tükrét, majd amikor a tulajdonos ezt nehezményezte, megfordult és behúzott egyet a sofőrnek is. Ezek után néhányan meggyőzték a 28 esztendőös férfit, várja már meg a rendőroket, és legalább nekik magyarázza el, mit vétett a visszapillantó tükör.

A fővárosban január 5-én délután az Andrassy úton intett le taxit egy gyalogos, majd amikor

az autó megállt, az oroszul beszélő férfi odasétált a vezetőoldalhoz és egy hatalmas ökölcsapással berepesztette a szélvédőt. Ahogy ezt Schwarzeneggertől látta a Terminátorban. A sofőr igencsak meglepődött a kommunikációnak e sajátos formáján, mivel korábban semmi dolga nem volt a külföldivel. Az orosz férfi, miután bevverte a szélvédőt, sétált volna tovább, ám őt is visszatartották a járőrök kiérkezéséig.

Az erőtlő duzzadó külföldi - a rendőrök láttán - megpróbált elmenekülni, de ez sem járt si-

kerrel, így rövid időn belül a kerületi kapitányságon kötött ki, ahol garázdaság miatt folytatnak ellene eljárást. Az elsődleges becslések szerint a 30-40 ezer forintnyi kárt az orosz állampolgárnak kell majd megtérítenie. A fuvarozó pedig feljelentette az orosz Terminátort.

A kontrolljukat veszített férfiak láthatóan és érezhetően itt-sak voltak, ám ez mit sem számított tettük megítélésekor. Az okozott kár megtérítése mellett feltehetően pénzbírsággal sújtja őket a hatóság.

k.z.t.

Férfi társkereső hirdetések helyes értelmezése:

40-es = 25 évesekre vadászó 52 éves
Atletikus = Mindig megnézi a Forma1-et
Átlagos = Feltűnően szőrös az orra, a füle és a háta, sörhasa van és karikalába
Művelt = Folyton kioktat mindenkit. Téged is ki fog
Szabad szellemű = Lefeküdt már a hűgodal. És a saját hűgával is...
Szórakoztató = Jól elvan egy távirányítóval és egy láda sörrel
Ragaszkodó = Túlsúlyos és szőrösebb, mint egy medve
Érett = Idősebb, mint az apád
Fitt = Minden héten bowlingozik a haverokkal
Költői = Felírta az ex-barátnője nevét a férfi mosdó falára, és majd a tiédet is felírja...
Érzékeny = Elbőgi magát, ha rászól
Nagyon érzékeny = Homoszexuális
Megérintette isten = Közösült már temetőben
Figyelmes = Bocsánatot kér fingás után

Női társkereső hirdetések értelmezése

40-es = 49 éves
Kedveli a kalandokat = Már az összes ismerősöddel lefeküdt
Atletikus = Gyakorlatilag nincsenek mellei
Átlagos = Olyan az arca, mint egy tacsoké
Feminista = Kövér ripacs
Megértő = Majdnem autista
Hagyománytisztelő = Lámpa lekapcs, kizárólag hagyományos pozíció, furulyázás nincs
Társaságkedvelő = Hangos és zavaró
Szenvedélyes = Érzelgős alkoholista
Elhivatott = Profi kurva
Romantikus = Gyertyafénynél jobban néz ki, mint napvilágnál
Szívében fiatal = Öreg, mint az országút

Az új Chevrolet Captiva: kompakt SUV Európának

Captiva lesz a neve a Chevrolet 2006 nyarán piaci forgalomba kerülő új sportos járművének (SUV). A modell először a 2004-es Párizsi Autószalonon mutatkozott be, mint az S3X koncepciójarmű. A közönség és a média egyformán nagy lelkesedéssel fogadta. A Chevrolet Captiva kifejező formaterve tágas és kényelmes belső teret rejt, kiváló minőségű kárpitokkal, anyagokkal. Az új Captiva hét- és ötüléses kivitelben egyaránt kapható lesz, illetve a vásárlók választhatnak az első- és összkerékahajtású kivitelek között is.

A Captiva nemcsak a Chevrolet első kompakt SUV modellje, hanem az első dízelmotoros Chevrolet is. Az európai utakra hangolt, az itteni vásárlók igényeire szabott jármű

modern kétliteres, 150 lóerős közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezésű dízelmotort kap. A két megrendelhető benzinmotorhoz (2,4 literes négyhengeres, illetve 3,2 literes V6-os) hasonlóan a turbódízel is dinamikus menetteljesítményeket biztosít. A Captiva lesz az első olyan modell a Chevrolet Europe kínálatában, amelyet menetstabilizáló elektronikával (ESP) szerelnek fel.

A dízelmotort a GM Daewoo Auto & Technology Company fejlesztette ki, a GM Powertrain és a VM Motori cégekkel együttműködésben. Ez a motor azon új dízelcsalád első tagja, amely 2006-tal kezdődően más európai Chevrolet termékekben is bemutatkozik majd.



ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

a City Taxi és a Taxi 2000 üzemorvosa minden héten

csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között

áll a citys és Taxi 2000-es kollégák rendelkezésére.

Cím: XIX., Attila u. 49–53.

Más taxisok és a családtagok részére jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00-12.30 óráig.

Bemegy egy kocsmába Móricka, Pistike, a skót, a székely, az angol, a francia, az aranyhal, a kiséger, a nyuszika, a medve, a farkas, a róka,

a mérges kismalac, két rendőr, és egy szőke nő. Méregeti őket a csapos egy ideig, majd megszólal: – Na elmentek a francba!

Virtuális vagy valóságos taxiállomásokra van szükség?

Beszélgetés Császár Józseffel a sorelső rendszer buktatóiról

Tavaly már sokszor foglalkoztunk a sorelső rendszerben történő címkiadás kérdésével. Ugy tűnik, ez az új évben sem változik, hiszen a taxitársaságok jelentős része előbb-utóbb korszerűsíteni szeretné központját. Ennek a beruházásnak pedig lényeges eleme az, hogy a beérkező hívásokat milyen módon továbbítják a taxisoknak. Nem mindegy tehát, hogy mozog taxikra,

virtuális vagy valódi drosztokon várakozókra, avagy az előbbieket valamiféle kevert megoldására épül a következő évek budapesti fuvarkiadási szisztémája. A sorelső rendszerben történő címkiadás mellett igen sok érv szól, ám a fővárosi taxisok többsége mégis elutasítja a taxiállomásokhoz, vagy a céges, saját sorokhoz kötődő munkaszervezést. Több alkalommal is meg-

szólaltattunk olyan kollégákat, akik ellenzik a kényelmesebbnek látszó módszert. Szerettük volna, hogy a másik oldal megismerhesse azokat a véleményeket, melyek figyelmen kívül hagyása újabb és újabb elutasításhoz vezethet. Most Császár Józseftől, a City Taxi Szövetkezet tagjától kérdezzük, miért ellenzi a sorokból történő fuvarkiadást?

• Köztudottan sorelles vélemény képviselők hosszú ideje. Ám azzal is tisztában vagyok, hogy van olyan helye a fővárosnak, ahol szükség van ezekre a saját drosztokra. Ilyenből kettő olyat tudok mondani, mely szerintem is nagyon fontos a City életében. Az egyik a XIII. kerületi Kárpát utcai sor. Az ugyanis tarthatatlan lenne, hogy a Duna-parton álljanak kollégáink. Onnan valóban nem lehetne címet kiadni. A másik ilyen hely a reptér. Ott is egyszerűen muszáj több autónak várakozni, mert ilyenek a megrendelői igények. Mind e mellett azért a reptéren a fuvarfelvételt valahogy szabályozni kellene.

• **Miért, ez most szabályozatlan?**

• Nem, természetesen mint minden, nálunk ez is szabályozott, csak sokan egészen egyéni szabályozást szeretnének. Mint a frekvenciált sorokban, de ennek részleteibe nem akarok belemenni, mert ez a City belső ügye. Tehát csak nagyvonalakban: én szabályoznám, hogy hány autó várakozhat a repülőtéren vagy Budaörsön. Most van arra lehetőség, hogy kilenc autó álljon be tőlünk a parkolóba. Így, ha 8 autó van kint, akkor a kolléga beállhat, ha 9, akkor továbbmehetne a városba dolgozni. Ez utóbbi esetben nem csak egy repteres fuvart vinne el egy idő után, hanem részt venne a városi fuvarozásban, a hagyományos taxizásban, ezzel segítve a központ

munkáját, ahelyett, hogy csak a repülőtéren állna és várna.

• **Tehát, ha reformokkal is, de szerinted szükség van két sorra a Citynél is. És a többivel mit kellene tenni?**

• A többivel én úgy vagyok, hogy maradjanak, ha már létrehoztuk őket, mert tudom, hogy vannak olyan kollégák közöttünk is, akik ragaszkodnak ezekhez. Viszont a sorok hatósugarát úgy kellene meghatározni, hogy azokat se zárják ki a fuvarhoz jutásból, akik nem állnak be sorba. Természetesen lenne olyan sor amit megszüntetnék. Gondold el pl. a XIII. kerületi címek 90%-a sorból megy, a IX. kerületben 75%!

• **Várjunk! Az adott körzeten belül elsősorban a sorokból keresnek autót, oda viszont mindenki beállhat, nem?**

• Végül is ez így igaz, de vannak sokan, akik egyáltalán nem szeretnek a sorokba beállni. Akik azt mondják, hogy nekik azért van ott az URH-készülék a gépkocsijukban, hogy a címetek azon keresztül vegyék fel. Méghozzá azokat, melyek az ő tartózkodási helyükhöz a legközelebb esnek, de gondolkodás nélkül mennek a negyedórás címekre is! Ezért jöttek társasághoz, és ezért nem csak egyszerű magánzóként próbálnak megélni.

• **Ugyanakkor az is igaz, hogy csak azt a címet kívánják így felvenni, amelyet szimpatikusnak tartanak.**

szörcsög, netán kötözködik, akkor azt a címet nem veszik fel. Ugyanakkor társasági szinten semmiféle szelektá-



Császár József: – Ha a sorokat megszüntetnénk, a kollégák kb. 10%-a rövid időn belül elhagyná a pályát

Vagyis csak így adott a változás lehetősége.

• El kell fogadni, ha a kedves megrendelőnek joga van megválasztani a társaságot, amelylyel utazni kíván, vagy a gépkocsi típusát és sok esetben még a színét is, akkor engedtessek meg a gépkocsivezetőnek is, hogy megválogathassa azt, hogy kit visz el és kit nem.

• **Amennyiben a kollégák tudják valakiről, hogy csak rövid fuvarokra veszi igénybe a taxit, vagy esetleg problémás személyiség, dohányzik,**

lásra nincs lehetőség, a központnak minden megrendelőt ki kell szolgálni. Vagyis a válogatás nehezíti a díszpécser munkáját, és sok esetben a reklámozás is felesleges költségeké válik, ha az utasért nem megy időben a rendelt taxi.

• Csak a saját nevemben tudom mondani: én csak az embert nézem a megrendelőben. Engem nem érdekel, hogy két vagy öt sorokra megy, nyomok mindenre. Viszont pont ezért, ha valakivel valamiért nem jö-

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

vők ki, akkor kerülöm vele a konfliktust és nem megyek el érte. Ez rajtam kívül a megrendelőnek is és a társaságnak is így jobb.

• **Sorrendszerben is vissza lehet adni egy ilyen címet, nem?**

• Nem, a sorokban fuvarkényyszer van! Tetszik, nem tetszik: el kell vinni, akár a vendéglátóegységet, akár a zűrösebb utast, akár az ügyintézőt, ami egyébként szintén megérne egy misét. Az utcáról felvett fuvar, ha valamilyen okból nem szimpatikus, visszaadhatom. Kapok érte egy pontot, és kész. Ha már nagyon ég a ház és közel vagyok, akkor a nemszeretem fuvar is elviszem, míg a sorban állók akkor is várják a bőség kosarát!

• **Az ügyintézővel egyébként mi a gond? Miért nem szeretik sokan?**

• Végig kell gondolni. Az rendszerben van, hogy ketyeg közben a taxióra, de bemész például az X utcába egy csomagot átadni, megállsz az út közepén, mert máshol nincs hely, mögötted már áll a sor, dudálnak, kiabálnak, te meg nyomod a kaputelefont. Majd az igen tisztelt megrendelő szintén megnyomja a gombot, hogy nyitja a kaput. Hiába szeretnél csak beleszólni, hogy gyorsan jöjjön le valaki a kapuhoz, mert nem tudsz megállni. Nem, ők már nyitják a kaput, te meg oldd meg, ahogyan akarod. Vagy azt

mondják, hogy parkolj le itt, meg parkolj le ott, aztán sétálj oda. Aztán ha felszámolod a költségeid, rögtön lesz számodra hely, a „szőnyeg szélén”! Ha szabálytalanul állok meg 28 kör megtétele után, akkor ráteszik a bilincset az autómra, vagy elviszik. Én azóta nem vállalom ilyen feladatot, amióta egyszer elvitték az autóm és egy másik alkalommal letörték a tükrömet. Csak olyan helyre megyek, ahol meg tudok állni, még szakadó esőben is. Itt nem is az ügyintézésről van szó, tehát arról, hogy az embernek egy ismeretlen tartalmú táskát kell cipelnie ismeretlen helyekre, ismeretlen személyeknek, hanem a lehetetlen körülményekről. Aki meg akarja spórolni a parkolási gondokat, annak a legegyszerűbb egy ügyintézőt vállaló taxit hívni, izzadjon ő a belvárosi feladattal. Ráadásul ez nem is hagyományosan taxis feladat. Hozzáteszem: nekem a vállalkozói engedélyemben szerepel a futárszolgálat is.

• **Nézzük tovább a soros rendszert. Ahogy azt egy kolléga találóan megfogalmazta, ez egy olyan szakma, ahol minél többet tud valaki, annál többet keres. A rutinos taxisok sok címre tud nyomni, viszont a tapasztalatlanabb egy idő után sorelsőként ugyanígy beletanulhat, nem?**

• Válaszként idézek egy híres taxicég-vezetőt – Gavacs Györ-

gyöt – aki a Fótaxi gazdasági igazgatója volt hosszú ideig, még a „fénykorban”. Ő 1977-ben azt mondta, hogy „az URH-s gépkocsi egy mozgó taxiállomás”! Ennek szellemében fejlesztette fel a Fótaxi az akkor még 2-300-as URH-rendszerét 600-asra. Mi úgy tanultunk taxizni, hogy be lehetett állni a drosztra. Ez célszerű lehetőség volt, ám nem minden esetben így vettük fel a címeket. Volt, hogy beálltam, mert pihentem egy kicsit, vagy beszélgettem a csoporttársammal, majd felvettem a következő címet rádióról. Nem vártam ki a sort. Megvolt a lehetősége ennek is. Így tanultuk a szakmát. Például ha Kispesten mondott egy utcát a kezelő, amit történetesen én nem ismertem, nem vettem fel. A kollégám viszont ismerte, elvitte, de én ebbe nem nyugodtam bele, kitérkeztem, és bizony sok esetben vertem a fejem a falba, ha ott álltam néhány sarokra a fuvarról. Így is lehet tanulni, nem csak úgy, hogy beállok a sorba és várom, hogy a diszpécser majd rám oszts valamit. Mert ez esetben nehogy azt higgye valaki, hogy a kolléga majd a térképet fogja nyálazni, hogy azon a környéken, ahol áll, milyen utcák vannak. Nem, mert újságot vagy reklámlapokat olvas. Ha átadni egy lakóparkot, én ma is odamegyek és körülnézek.

• **Van egy hármass felsorolása a sorelső rendszerre, miszerint az ő, butit és nyomorba dönt. Mit jelent ez egy kicsit részletesebben?**

• Kiöli az emberből az egészséges versenyszellemet, pedig a világot mindig ez vitte előbbre. Versenyzünk egy nőért, egy falat kenyérért, éremért, munkáért és még nagyon sok minden másért. Ez a fejlődés motorja. Aki több időt eltöltött ebben a szakmában, többet megtanult és jobban ismeri esetleg a várost, az egy idő után odafigyel olyan dolgokra, hogy ki, mikor rendel autót, melyik kerület mikor, hogyan mozog, melyik nap érdemes a belvárosban kezdeni reggel, melyik nap a XI. kerületben, melyik nap a II. kerületben. Melyik részére érdemes a II. kerületnek menni, honnan lesz nagyobb esélye annak, hogy elkezdjem a munkát. Ha beállítjuk az embert a sorba, akkor nem foglalkozik majd ezzel. Jön-megy, beáll és várja, hogy mondják neki a címet. Odamegy, ahova küldik, de nem lesz benne tudatos, hogy azért kell Budára menni, mert reggel onnan mennek az emberek a belvárosba. Ha én lehozok egy embert reggel, akkor nem maradok ott, megyek vissza, mert a következő nyolc utas is ott várható. A belvárosban viszont nem biztos, hogy ebben az időben fel tudok venni fuvar, közben meg a köz-

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Klímás, automata váltós, 7 személyes Opel Zafira taxinak felszerelve, hosszú távra bérbé adó. Referencia szükséges.

Érdeklődni: 06/70-383-8661 (City 661)

Motorola GM 350 Buda-kristállyal eladó. Ára: 30.000Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-267-6995

99-es Ford Mondeo extrákkal, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/70-271-2452

Eladó 1997-es évjáratú, beige színű Mercedes E 290 td kombi 5 személyes taxi. Ára (korának megfelelően): 2.200.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-947-0077

Ford Mondeo 1.8 TD Combi taxinak felszerelve, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847

Ford Focus 1.8 TD légkondis, taxinak felszerelve, kedvező feltételekkel, hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/20-968-5154
telefonszámon 14 óra után.

Renault 11, 176 ezer km-t futott, 5 ajtós, 1.4-es motorral, 84-es évjárat, karbantartott, szép állapotban, eladó. Ára: 139.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223

1990-es évjáratú kis Polski, első tulajdonostól, 75 ezer km-rel, gyári fényezésű, friss vizsgával, zöldkártyával, törzskönyvvel eladó. Ára: 139.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223

85-ös évjáratú Passat (Santana) 1.6 D sárga rendszámmal, ezüstmetál színű, megkímélt, jó állapotban, 330.000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223



AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Minden Taxitársaság és egyéni kolléga gépkocsiját 2006.01-01-től már **nettó 7.000.- Ft+áfától**

szállítjuk, Budapest közigazgatási területén. Speciális kiskocsikkal megyünk a futómű-sérült, vagy kitörött kerekű gépjárművéért.

City helyszínelők.

Kérje ajánlatunkat a nap 24 órájában diszpécserjeinknél. Tel: **2900-626, 2970-252,**

70/370-6890, 70/370-6880

Családtagoknak kedvezményes szállítás, barátoknak, ismerősöknek "baráti ár". Balesetes gépkocsikat a mindenkori Fuvosz-Mabisz megállapodásban szereplő díjtételekkel szállítunk, amennyiben azt a biztosító megtéríti 100 %-ban

Új Mégane

Gazdagabb, dinamikusabb, barátságosabb

Erős személyiség, határozott jellem: az új Mégane még több értéket képvisel. A továbbgondolt esztétikum az új Mégane-kínálat mind a hat karosszériájánál (Coupé, Berline, Limousine, Grandtour,

nem motorkínálatában is megújul. A legjelentősebb újítások a dízelmotoroknál jelentkeznek: az új, 2.0 dCi 150 LE-s változata mind a teljesítmény, mind az üzemanyag-fogyasztás tekintetében



Coupé-Cabriolet és Mégane Renault Sport) megjelenik.

Az új Mégane nemcsak esztétikailag, ha-



legjobb teljesítmény/fogyasztás/ CO₂-kibocsátás arányával büszkélkedhet.

Újdonságain és biztos értékein túl az új Mégane továbbra is a piac

egyik leg-

teljesebb benzinmo-

tor választékát kínálja, mely az 1.4 16V (100 LE), az 1.6 16V (110 LE), a 2.0 16V (135 LE), a 2.0 T (165 LE), valamint a Mégane Renault Sport 2.0 16V 225 lóerős turbó erőforrásából áll.

Az új Mégane továbbra is mértékadó a piacon a menettulajdonságok, a vezetési élmény, valamint – az Euro NCAP töréscsúszóján elért 5 csillagos minősítésnek köszönhetően – az aktív és a passzív biztonság terén is.

új mércét állít fel a piacon. Az immáron 130 LE-s teljesítményre képes 1.9 dCi pedig időszakosan regenerálódó

részecskeszűrővel kapható. Az új Mégane 1.5 dCi 86 LE-s és 106 LE-s erőforrással is rendelhető. Ez utóbbi kategóriája

pont izzad a ki nem adott budai címekkel...!

• **Erre gondoltál akkor, amikor a butításról beszéltél?**

• Így igaz, az elmondottak szerint nem gondolkodsz, hanem mindössze úgy csinálod, ahogyan azt neked mondják. A szellemiségét, önállóságát vesztíti el így az egész szakma, ezáltal butít. Nem azt nézed, hogy a másik miért ügyesebb nálad, nem tanulni akarsz tőle, hanem inkább keresztbe teszel annak, aki menne előre!

• **Ez korábban az általad említett főtaxis időkben is így volt. A rutinosabb taxis jobban keresett, a kevésbé ügyes pedig a Teleki tér – Auróra utca viszonylatában fuvarozott. Viszont ez nem mindig hozta meg az óhajtott anyagi eredményt. Ez dönt nyomorba?**

• Ahogy mondtad, a rutin, – és a szakma ismeretének hiánya nem mindig hozza meg az óhajtott eredményt. Korábban, amikor a Fótaxinál dolgoztam, volt ott egy szorzótábla. Mindenkinél az volt a célja, hogy jó „szorzót” érjen el. De ki volt, aki jobban járt? Az, aki alacsony óraleadással de magas

gurulóval teljesített, vagy az, aki alacsony gurulóval, ám magas óraleadással érte el a kívánt eredményt? Ki keresett jobban? Megmondom: az, akinek alacsony volt a gurulója, mert sokat ment, több fuvart rendezett le. Ezért tudott magasabb óraleadót csinálni. A fizetését mindkét taxis megkapta a cégtől, a prémium is ugyanannyi volt, mégis, aki magasabb óraleadással dolgozott valójában a kétszeresét, háromszorosát kereste meg keveset mozgó társáénak. Az egyik teljesített egy nap 10 fuvart, a másik 20-30-at. „Csupán” ennyi volt a különbség. Ezért mondom, hogy szellemi, és anyagi nyomorba dönt a „kényelmes” sorrendszer. Én azon a véleményen vagyok, ha valaki megtanulta ezt a szakmát, akkor engedjük meg neki, hogy megkeresse tudásával a pénzét.

• **Azt gondolom, te sem vitatod, hogy a sorrendszer első-sorban a központ munkáját segíti. Ráadásul az egyre inkább hivatali munkarendben dolgozó taxisok miatt szinte minden társaságnál van 10-15% nem teljesített fuvar, ami luxus egy szűk piacon.**

• Nálunk, a sorokhoz tartozó címek listáját úgy bővítették, hogy azokat, amelyeket 10 percen belül el lehet érni, ide sorolták. Én úgy tapasztaltam, hogy ezen a téren a bővítéssel semmit nem javult a helyzet. Én reggel fél ötkor kezdek, nem a hivatali munkarendet követem, délután kettőig, négyig dolgozom. Kettő után már nem nagyon vállalok fuvart, de hogy ha úgy adódik, akkor igen. Ugyanakkor a címfelvétel napközben többnyire nem az akaratomon múlik, hanem a forgalmi helyzeten. Nem kell mondanom, hogy milyen csúcs van nappal a városban. Öt évvel ezelőtt reggel – és most maradjunk a II. kerületnél – fölvettem az ember egy rózsadombi címet, és fél óra alatt levitte a belvárosba. 10 perc múlva a Margit hídon még vissza tudott menni. Ma félóra kell ahhoz, hogy a csak a Margit hídon visszamenjen Budára. Ha egy megrendelőt leviszel a II., XII., XI. kerületből a belvárosba, akkor számolhatsz vele egy órát. A legjobb taxis sem tud pörögni, olyan dugó van a városban. Hiába voltunk ugyanannyian az utcán decemberben

is, mint augusztusban, nem tudtuk vinni a fuvarokat. Ez nem a sorokon múlt. Sőt, én több esetben a Margit hídon veszek fel egy II. kerületi 15 perccel, és miután 7-8 perc alatt fenn vagyok Rózsadombon, látom, hogy sorunkban bizony áll autók. Ő onnan fel tudta volna venni akár öt perccel is a címet, és nem negyed-órával, ahogyan én tettem. Ha bátorlalan, akkor is bőven odaért volna. De nem tette, hiába állt a sorban. Ha a sorokat megszüntetnék, a kollégák kb. 10%-a rövid időn belül elhagyná a pályát! Tudomásul kellene venni, hogy a bőség kosaráról szóló előadásnak immár 16 esztendeje vége!

• **Lehet, hogy nem tudta, hol a megrendelő?**

• Pontosan! Nem tudja hol van az adott utca, de ezen az idő sem segít, mert mint mondtam, nem a térképet nézegeti, nem arra figyel mit vesz fel a kollégája a Margit hídról, hanem újságot olvas. Vagyis a kényelem butít, nem sarkall a város megismerésére.

• **Azt mondd, hogy ez a jelenlegi drosztrendszer már igazán idejétmúlt, ezzel**

együtt akkor nyilván a sorrendszer is. Mi lenne a hosszú távú megoldás? Esetleg a GPS?

• A drosztrendszerre szükség van, hogy csendes időben le tudjanak parkolni az éppen nem fuvarozók, de fuvarfelvétel szempontjából már idejét múlta ez a szisztéma. Lehet, hogy a taxisokat egy érdekeit érvényesíteni tudó, tőkeerős és támogatott vállalkozói csoport be tudja kényszeríteni a droszokra, de az utasokat még ők sem tudják a mobiltelefon előnyeiről lebeszélni! A drosztnak a főváros részéről szerintem olyan szolgáltatásnak kellene lennie, mint amilyen a buszmegálló! Jelenleg az ezekért szedett díj csak egy adó, amiből jól élnek néhányan! A GPS nagyon komoly anyagi beruházást igényel. Én azt szoktam mondani, hogy, ameddig a fuvar mennyiség nem igényli, addig ne beszéljünk a GPS-ről. De egyébként még az is jobb a sorselő rendszernél, mert az is gondolkodásra készítetne.

• **Mit értesz azon, hogy a „fuvar mennyiség nem igényli”? Amíg a központ kapacitása nincs teljesen kihasználva?**

• Igen, amíg a központ idejébe belefér a megrendelések továbbítása, addig felesleges a GPS-be ölni a pénzünket. Nálunk több URH-csatorna van. Ha ezeket nem beszélgetésre használnánk, hanem csak címkiadásra, az már gyorsítana a rendszeren. E mellett megoldható lenne a félcsendes címkiadás is. Ez úgy nézne ki, hogy a diszpécser mondja, amire lehet jelentkezni. Aki kapta a meg-

rendelést, annak például SMS formájában kiküldik a pontos adatokat vagy a taxióra vagy az URH-ra. Természetesen ehhez olyan URH-készülék vagy taxióra kell, ami erre alkalmas. A Kenwood „tudja” ezt a megoldást, a Maxon-t bővíteni kellene, de ezzel a rádióval is megoldható lenne a korszerűsítés. A taxiórák közül tudomásom szerint csak az ecometer tudja jelenleg ezt a programot. Arról, hogy szerintem melyik a jobb, nem szólok, mert nem akarok reklámot csinálni senkinek. Ha eljön az ideje, és igény lesz rá, tapasztalataimat megosztom kollégáimmal. Csak ezen lehetőségek kihasználása után lehet szó GPS-ről. Még akkor is, ha már vannak olyan vezetők, akik több társaság közös akciójáról álmodnak, mint ahogy ezt pont a Taxisok Világában nemrég olvastam...

• **Tehát a meglévő korszerű URH-k kihasználásával, nem feltétlenül sorselő rendszerben képzeld el a jövőt ebben a szakmában? Lenne más javaslatod is?**

• Úgy gondolom, hogy csakis az előre menekülés, a megfelelő fejlesztés adhat biztos jövőt nekünk taxisoknak. A fejlesztésre is mondanék egy példát: megvettük jó páran két évvel ezelőtt az elektronikus kártyalehúzásra alkalmas taxiórákat. Néhány kolléga viccelődött velünk, hogy „miért lesz ezzel neked jobb, többet fogsz keresni?”. Nem, még nem keresek vele többet, mert olyan kevesen vagyunk, hogy ezt a szolgáltatást pluszt valóban nem lehet meghirdetni. Ám ha ilyen megrendelés jönne, akkor azt a fu-

vart én elvihetném, és a kollégám előbbre kerülhetne úgy mond a sorban. Tehát az én beruházásom neki is jól jöhetne. További fuvarokat gerjesztene, ha ennek híre menne. Amennyiben rajtam múlna, szépen lassan arrafelé terelném a népet, hogy előbb-utóbb legyen mindenkinek ilyen eszköze. Majd jöhetnének az autókkal, kategóriákkal kapcsolatos döntések. Valamilyen szinten tipizálni kellene a taxizásra használható járműveket. Még hozzá úgy, hogy 5-6 típusnál ne legyen több egy rendszeren belül. Nálunk nagyon sok jó és szép autó van, mert tudják a citysek, hogy fejleszteni, menni kell előre. De nem biztos, hogy jó az, hogy 1-es kategóriában mehet a címre a 15 éves Mercedes is. Tudom, sokan úgy gondolják, az a lényeg, hogyan néz ki a taxi. Lehet egy 15 éves is ilyen, meg lehet egy két éves is olyan. Ez igaz. Ám el kell érni, hogy ne legyen a két éves olyan, viszont egy 15 éves autó meg ne legyen taxi. Nekem ez a véleményem. Lehet, hogy ezért meg fognak kövezni, de fenntartom. A címkiadásnál pedig az előzőekben vázoltak szerint fontos, hogy nekem oda jöjjön minden adat. Így csak akkor reklamálom majd, ha valamiért vissza kell hívni az utast, vagy egyéb extra esemény következik be.

• **Sokan joggal hozzák fel a címkiadási szisztéma hibáit, azt, hogy a 2-3 perces száguldozás nagyon balesetveszélyes.**

• Azért ha ezt a kérdést jobban megnézzük, rájövünk, hogy ez nem így van! Akkor, amikor va-

laci címre megy, minden idegszálával figyel. A balesetek nem ekkor következnek be, hanem akkor, amikor a taxis kicsit lazít. Beszélget az utassal, vagy telefonál, esetleg egy jó rádióműsort hallgat, vagyis nem figyel oda 100%-ig. De amikor valaki címre megy, akkor 100-110%-on figyel, koncentrált, és az esetek döntő többségében nem történik baleset. Én is öregszen, és bizony sokszor nem esik le a tantusz időben, pedig 30 év nagy idő, mégsem keresek kifogásokat!

• **Sokan úgy vélik, hogy a 100-110 igaz lehet. Ennyivel megy néhány kolléga az egyirányú utcában, ha időszükítés címet vett fel. Ez pedig látványának sem túl jó és bizony balesetveszélyes.**

• Mondanak sok mindent, de ne ebből induljunk ki, hanem az arany középútnak kell ez esetben is alapul venni. Felveszünk mi taxisok egy évben összességében több millió címet. Ebből néhány esetben valóban bekövetkezik baleset is, mert valaki gyorsan és figyelmen kívül vezet. Ám nem ez a jellemző, és ez nem lehet valóságos érv a sorok mellett. Ez inkább csak hangulatkeltésre alkalmas, szakmailag hibás okfejtés. Számomra szintén elfogadhatatlan, amit sorpárti kollégáim mondanak, hogy kényelmesen szeretnének dolgozni! Ezt viszont csak egyféleképpen lehet: keményen! Kényelmesen lehet a fotelban ülni és jóféle vörösbort kortyolgatni, amit őszintén kívánok mindenkinek az új esztendőben is.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

–kó–

BKV-sáv vagy buszsáv?

Naponta jönnek a kérdések: „Mi az a BKV-sáv?” „Használhatjuk-e ezeket a sávokat?” „Mi a különbség?”

Csak nagyon röviden a lényegről: A buszsávot éppen tíz éve használhatjuk, a BKV-sávokat viszont nem! Mi a különbség? Elsősorban a jelzőtábla, nem pedig az útburkolati jel! Ugyanis az télen nem látszik! Ezért mindig a táblát figyeljük! Legyen a buszsáv kí-

vül (mint a Rákóczi úton) vagy belül (mint a kispesti Ady Endre úton), ha ott a BUSZ-sáv tábla, akkor használhatjuk!

Miért nem mehetünk a BKV-sávra? A közlekedésszervezők álláspontja szerint olyan nagy a fővárosi közlekedésben az anarchia, hogy a BKV-járműveken kívül mindenkit ki kell tiltani egyes útszakaszokról! Sajnos, tudjuk milyen tehetetlen a rendőrség

a szabálytalankodó autósokkal szemben. Nekik biztosítani kell a fővárosban a tömegközlekedést!

Apró szépséghiba, hogy a KRESZ-ben nincs is BKV-sáv! Hogyan büntethet a rendőr olyan tábla alapján, ami nincs is a KRESZ-ben? Én mégis azt mondom, tartsuk tiszteltben a BKV-sáv táblát. A buszsáv a mienk, a BKV-sáv nem!

Juhász Péter

Két kurva beszélget:

– Te mit kérsz a Mikulástól?

– Ötzetret, ugyanúgy mint a többiektől!

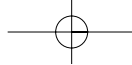
* * *

Ha a cápa a tenyeredből eszik, a lábadból is fog...

* * *

– Mit eszik a jósnő reggelire?

– Babonapelyhet!



Tudjuk, hogy a taxisok között jelenleg is nagyon sok önkéntes véradó van, így természetesen a magunk módján segítünk a szervezőnek azzal, hogy közöljük felhívásukat. A jelentkező kollégáknak pedig ezúton is köszönetet mondunk.

Tisztelt leendő Donorunk!

Ön a döntésével, mely szerint különböző betegségekben szenvedő embertársai gyógyításához hozzá kíván járulni vérplazmája adományozásával, rendkívül nemes és humánus cselekedetet vállal, amiért a betegek nevében őszinte köszönetet mondunk. A gyógyításhoz szükséges, hatékony és biztonságos vér és vérkészítmény mindenhol a világon a társadalom egészséges tagjainak ajándékként áll rendelkezésre.

A vérplazma az emberi vér alkotórésze, amelyért semmiféle ellenérték nem adható és nem fogadható el. A gépi plazmaferezis programban résztvevő plazma-donornak a rendszeres rendelkezésre állásból eredő idővesztés és az útiköltség miatt nyújtott kárpótlás nem ebbe a kategóriába tartozik.

Ahhoz, hogy az Ön térítésmentesen adományozott plazmája gyógyszer gyártására alkalmas legyen, és abból az arra rászoruló betegek számára gyógyszer készüljön, rendkívül költséges vizsgálatokra, valamint bonyolult gyártási eljárásra van szükség. Az arra rászoruló betegek a szükséges készítményekhez 100%-os TB (társadalombiztosítási) támogatással térítésmentesen jutnak hozzá.

A plazmából előállított gyógyszerek:

- alvadási faktorok a veleszületett vérzékenységben szenvedő betegek részére,
- az immunrendszer különböző működési zavaraiiban szenvedő betegeknek intravénásan és intramuszkulárisan adható immunoglobulin készítmények,
- sérülések után a tetanusz fertőzés megelőzésére, az esetleg kialakult betegség gyógyítására szolgáló speciális immunoglobulin készítmények,
- égettek, súlyosan kivérzett, valamint gyógyítás céljából teljes plazmacserére szoruló betegek részére humán albumin infúzió.

A gépi plazmaferezis

A plazmaferezis emberi vérplazma nyerésére szolgáló eljárás, amely gyógyszergyártási körülmények között tisztított plazmakészítmények előállításához alapanyagul szolgál. Egy speciális, biztonságos készülék segítségével kizárólag plazma levételére kerül sor, a sejtkomponenseket a donor visszakapja, miközben minimális mennyiségű alvadásgátló anyag (nátrium-citrát) is bekerül a szervezetbe, de ez rendkívül gyorsan elbomlik és hatása megszűnik. Egy alkalommal 600 ml plazma levétele történik, amit a szervezet 72 órán belül pótolni képes.

Nemzetközi tapasztalatok, valamint az európai és hazai előírások szerint egy donor évente maximum 15 liter plazmát adhat, vagyis évente 25 alkalommal végezhető ferezis.

A teljes véradás után leghamarabb két héten belül kerülhet sor plazmaferezisre, illetve a plazmaferezist követően minimum két hétnek kell eltelnie a következő teljes véradásig.

A vérplazmából előállítható gyógyszerek mellett változatlanul szükség van a teljes vérből származó sejtes készítményekre is. Ezért arra kérjük, hogy a plazmaadás mellett évente két alkalommal teljes véradáson is vegyen részt.

Azoknak, akik rendszeres plazmaferezis-donornak jelentkeznek és teljes véradáson még nem vettek részt, vagy a teljesvér adása egy évnél régebben történt, a plazmaferezis programba történő belépés teljes-vér adásával kezdődik.

Szeretnénk még tájékoztatni a következőkről:

- Kérjük, hogy figyelmesen olvassa el és őszintén, legjobb tudása szerint válaszoljon az átadott „Plazma adására jelentkező donorok kérdőíve” című nyomtatvány kérdéseire.
- A plazmaferezis megkezdése előtt a ferezis-állomás orvosa megvizsgálja, és laboratóriumi vizsgálat céljából vért veszünk Öntől.
- A levett vért ellenőrizzük, hogy nincs-e benne fertőző májgyulladás (B és C vírus), a HIV, illetve a szifilisz kórokozója. A vérmintából minden alkalommal meghatározzuk a vérfesték- (hemoglobin) tartalmat és időnként ellenőrizzük az Ön plazmafahérje értékeit is.
- A személyi adatait az 1997. évi XLVII. törvényben meghatározott módon bizalmasan kezeljük.

Felhívjuk a nők figyelmét arra, hogy terhesség és szoptatás alatt, valamint a szülés után 9 hónapig nem ajánlott a ferezis, illetve véradás, a terhesség megszakadása esetén pedig ez annyi időre érvényes, ahány hónapig a terhessége fennállt..

Az aferezis technika kapcsán rendkívül ritkán előfordulhat, hogy a karon, a szúrás helyén véraláfutás keletkezik, illetve az alvadásgátló miatt átmeneti borzongás, zsibbadásérzés, esetleg hidegrázás lép fel.

Panasz esetén azt azonnal jelezze a beavatkozást végző munkatársainknak

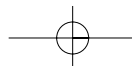
Kedves Véradó!

Ön minden tiszteletet és elismerést megérdemel azért, hogy rendszeresen plazmát és alkalmanként teljes-vért ad betegségben szenvedő embertársaink gyógyításának elősegítésére.

Ferezis-állomásunk minden dolgozója elkötelezett hivatástudattal megtesz mindent, hogy Ön a véradók nagy családjában megbecsült tagnak érezze magát.

Kérjük, hogy kollégái, barátai körében másokat is győzzön meg arról, hogy Önnel együtt vállalják ezt a nemes, emberi cselekedetet.

Plazmaferezis Állomás Kht. Budapest 1073 Alsóerdősor u 7. (Erzsébet Kórház)
Tel.: 06 1 4137952, 4137953 www.plazmaferezis.hu, E-mail: info@plazmaferezis.hu



Tudod vagy tippelsz?

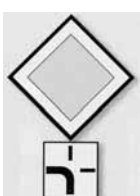
KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Milyen veszélyre kell számítania a taxinak a táblával jelzett helyen?

- a) A kerékpárosok járműükről leszállva gyalogosan fogják keresztezni taxija útját.
b) A kerékpárosok az úttest jobb szélén a forgalommal szemben haladva közlekednek.

c) Az úttesten jelentős kerékpáros forgalom van.



2. Köteles-e irányjelzést adni, ha taxijával követi a táblán vastag vonallal jelzett irányt?

- a) Igen.
b) Nem.



3. Mi a teendője, ha a tábla felől érkezik egy olyan útszűkülethez, ahol szembejövő forgalom is van?

- a) Igyekszik elsőként behajtani az útszűkületbe, hogy ne kényszerüljön megállásra.
b) A két jobb oldali kerékkal az útpadkán kell haladnia, a menetirány szerinti bal oldal nem veheti igénybe.

c) Ha az elsőbbségadási kötelezettsége megkívánja, az útszűkületbe történő behajtás előtt megállítja taxiját, és megvárja a szemből érkezők elhaladását.



4. Taxijával behajthat-e az ilyen táblával megjelölt útra?

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



5. Külföldről érkezik országunkba. A határátkelőhelyen ilyen táblát helyeztek el. Mi a feltétele annak, hogy hazánk területére lépjen?

- a) Taxijának legalább egy hajtott tengelyén a gumibroncsokat hólánccal kell felszerelnie.

b) A taxiban készenlétben kell tartania legalább egy hajtott tengely gumibroncsainak a felszereléséhez szükséges hólánccot.

c) Taxiját hólánccal vagy téli gumibronccsal kell felszerelnie.



6. Taxijával megelőzheti-e a villamost közvetlenül az ilyen táblával jelzett hely előtt?

- a) Igen.
b) Nem.



7. Milyen jelzés következik a fényjelző készülék villogó sárga jelzése után?

- a) Piros fény.
b) Piros és sárga együtt.
c) Folyamatos sárga fény.

8. Kis tehergépkocsiban szállíthat-e több felnőtt személyt, mint amennyit a jármű forgalmi engedélyben szerepel?

- a) Igen.
b) Nem.

9. Mi a kötelessége a kárt okozó vezetőnek, ha az általa megrongált gépkocsi vezetője nincs a baleset helyszínén?

- a) A helyszínt nem hagyhatja el és azonnal rendőri intézkedést kell kérnie.
b) Az eseményt a rendőrségen jelentenie kell.
c) Személyi adatait és a biztosítója nevét a helyszínen hátrahagyva az esetet a biztosítóknak jelentenie kell.

10. Kollégája elromlott taxiját vontatja. Milyen hosszú lehet a vontatókötél?

- a) Legfeljebb mint a vontatott taxi.
b) Legfeljebb mint az Ön gépkocsija.
c) Legfeljebb 3 méter.

11. Lakott területen kívül az úttesten álló elromlott taxiját a vészvillogó bekapcsolásával megjelölte. Szükséges-e, hogy az elakadást jelző háromszöget is elhelyezze a gépkocsi mögött?

- a) Igen.
b) Nem.

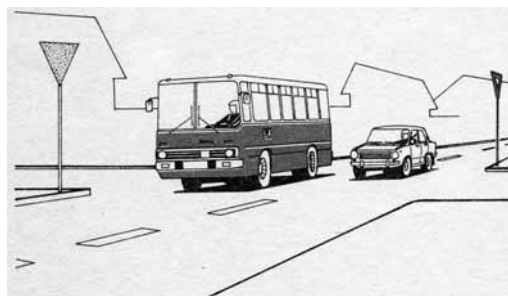
12. Éjszaka ki kell-e világítania a közvilágítás nélküli úttesten várakozó taxiját?

- a) Igen, minden esetben.
b) Igen, kivéve ha külső fényforrás kellően megvilágítja.
c) Nem, mert idővel kimerülne az akkumulátor.

13. Olyan helyen ahol taxijával akadályozhatja egy másik gépkocsi elindulását, ott

- a) megállnia tilos
b) megállhat, de nem várakozhat
c) megállni és várakozni egyaránt tilos.

14. Az ábrázolt helyen szabályos-e az előzés végrehajtása?



- a) Igen, mert védett úton történik.
b) Csak akkor, ha a manőver főútvonalon vagy olyan más úton történik, ahol az elsőbbséget az „Útkereszteződés alárendelt úton” jelzőtáblával jelezték.
c) Nem, mert útkereszteződésben tilos előzni.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

A DROSTELSŐ-RENDSZER RÖL

– Pro és kontra –

Mindenekelőtt leszögezem, én drosttpárti vagyok. De tudomásul veszem a többség akaratát. Ez a demokrácia lényege. Ugy tudom, majd minden taxi-társaságnál a többség kérésére nem fejlesztik tovább a drostelső-rendszereket, vagy más néven sorelső fuvarkijánlási módszert.

A drostelső-rendszert ellenzők minden érvet felhoznak igazuk vagy vélt igazuk védelmében. Nézzük sorban az érveket pontról pontra. Én egy fő érvet tudok felhozni; a nyugalmat. A drostelső-rendszer félelmetes nyugalmat ad! Nincs kétperces száguldás, nincsenek csikorgó kerekek, nincsenek habzóságú sofőrök és nincsenek összetört autók a címre érkezés előtt...A mi társaságunknál nemrég borított fel egy kolléga egy „ellenfelet” (de szó szerint felborított), mert rohant a címre. Csak a stopperrel törődött, a jobbkez-szabállyal nem...

Most nézzük pontról pontra. (A kiemelt mondatok a Taxisok Világában jelentek meg nemrégiben.)

„Csak a tutiból lehet dolgozni.”

Ez az első fő gond. Vissza kell menni a kályhához! Ez gazdaságilag agyrem! Ácsorgok „A” pontban, elmegyek az utasért „B” pontba, elviszem „C” pontba és visszamegyek „A” pontba. Így sok esetben több az üres kilométer, mint a hasznos!

„Annyi stressz ér”

Erről beszéltem kis bevezetőmben. Nézzük meg a taxisszakmát. Nézzük meg a többséget. Ideges, sokszor már idegbeteg kollégák. Nézzük meg a gyászjelentéseket. Miért kell 50 éves korban, sorban elmenni? Sokan menekülnek a „pihentető” alkoholhoz. Egy bizonyos mértékig jó. De sokan nem ismerik a mértéket!

„A szabásmintát előveszem”

Miért szégyen elővenni a térképet? Felveszi a kolléga a címet, szép nyugodtan megkeresi a térképen. Úgyszincs lent az utas 2 perc (120 másodperc) alatt az utcán. Budapestes-

ten 7500 közterületi elnevezés van. A székesfőváros több kisebb, illetve nagyobb városból, községből állt össze. Fizikai képzetlenség mindet fejben tartani!

„Kezdő taxis ne az én pénzemen tanuljon”

De hát a drostrol is lehet nyomkodni más területre. Például ha senki nincs Csepelen, akkor jó taxis az rárepül Erzsébetről. A kezdő meg ücsörög tovább a drostzon Erzsébeten. Vagy gurulás közben is lehet felvenni címet akkor, amikor a kezdő a diszpécser hívó szavára vár.

„Fuvarkenyszer van a drostzon”

Itt van a kutya elásva! De hát a mamikát is haza kell vinni az SZTK-ból. Mi is leszünk nyolcvanévesek. (Vagy nem leszünk?) Az angol azt mondja: „ami kibillen, az visszabilen”. Egyszer rövid fuvar, egyszer hosszú fuvar. Természetesen én is jobban szeretem

a „zsírt”, de azért elviszem a mamikát is.

„Ügyintézés is el kell vinni”

Nyilvánvalóan a drostelső-rendszerben (sorelső rendszerben) meg kell határozni azt a kört, amit nem köteles elvinni a kollelga! Például ügyintézés, kocsmá, feladat, egyéb. Van, aki még táblát sem szeret írni a repülőtéren, mert közben mi lesz a taxijával? Ha nem akarja, akkor ne tegye!

„Nem válogathatom meg a fuvar”

Mármint, hogy melyik fuvarat vegyem fel. Éppen erről beszéltem az előbb. Mindenképpen el kell vinni! Én is szeretem az 5000 forintos fuvar az 500 forintos fuvar helyett.

„Egyik társaság elnyomja a másik adását”

Ez való igaz. De sok esetben az egy társaságon belül dolgozók is zavarhatják egymást. Most is előfordul, hogy ha az egyik „csövön” forgalmaznak, a drostelső nem veszi az adást, mert mögötte beszélgetnek. Ugyanattól a társaságtól, csak más csatornán. Egyszerű a megoldás. Ha drostzon vagyok, nem fecserészek.

„Rossz helyen vannak a drostok”

Mármint az URH-vétel szempontjából. Nem lehetne ezen változtatni? Miért oda állnak a taxik, ahol jó a rálátás a Hármashatárhegyre vagy a Szabadsághegyre? Miért nem a taxiállomásra állnak? És miért nem lehet onnét küldeni a kocsikat?

Lehet vitatkozni reggelig. Mindenki mondja a magát. Jó lenne valami közös nevezőt találni a rendszerváltás megtörténtéig. Mert törvényszerűen jönni kell a rendszerváltásnak! Jönnie kell a műholdas, számítógépes irányításnak. Ugyanúgy, ahogy Nyugat-Európa minden nagyvárosában! Ott az utas megnyomja a telefonján a taxitársaság kódját és meg sem szólal. A számítógép veszi az adást, diszpécsernek sem kellene az alapesethez. A számítógép a műhold segítségével megkeresi a legközelebbi taxit, és a géphang megmondja az utasnak hány perc múlva legyen lent az utcán.

Természetesen vannak problémásabb esetek, például kombi kell, vagy kimondottan női vezető. Ekkor jön a taxiközpontban lévő diszpécser segítsége. Minden bizonynyal már mi is így fogunk taxizni néhány év múlva. De a gyermekeink egészen biztosan!

Tóth Tibor

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 Tel.: (361) 330-0000
SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!
TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

COMPUTER PLUS
Számítástechnikai Szaküzlet
 Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.
 1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
 Tel: 214-7293
 CITY 621
 CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

– Hogy hívják az éhes lakájt?
 – Gyomornyik.
 * * *
 – Hogy hívják azt a nagyon érzékeny pontot a hímvesző végén?
 – Férfi.

Sorelsős rendszer – másik nézőpontból

- A 2005. novemberi Taxisok Világában megjelent cikk nyomán -



Nagy érdeklődéssel olvastam a címben jelzett cikket, melyben gyakorló taxis kollégák fejtették ki véleményüket a drosztról vagy körzetes rendszerben történő (kinek, hogy tetszik) címkialással kapcsolatban. A cikkben elsősorban azok szóltak meg, akik elutasítják a sorelsős rendszert, és az általuk „klasszikusnak” nevezett taxizás hívei.

A cikk megjelenését követően vártam egy hónapot, hátha megszólal a másik oldal is. A „kukák”, „lusták”, kezdők is kifejtik véleményüket, vagy legalább megvédik magukat. Nem tették, ők tudják miért. Én sem szeretnék a fogadatlan prókátor szerepében tetszelegni, egészen más szempontok alapján közelíteném meg az ügyet. Messzemenőig tiszteletben tartva a nyilatkozó kollégák véleményét, még ha sok mindenben nem is értünk egyet.

Az elhangzottak alapján az ellenzők érrendszerre az alábbi szempontok köré csoportosult:

- A taxisok önálló vállalkozók, tehát ők döntsék el mikor, milyen címet akarnak felvenni.
- A taxizás utolsó klasszikus eleme a választás (válogatás) szabadsága.
- A sorokba a tapasztalatlanok, kezdők és a lusták állnak be.
- A drosztkon ellustulnak a kollégák.
- A sorelsős rendszerben elveszítik előnyüket a „rutinos” kollégák.
- A kezdők ne a „profik” kárára tanulják meg a szakmát.
- A droszton folyamatosan hallgatni kell a rádiót.
- Nincs elég fuvarigény, sokan vagyunk.
- A Belvárosban nincs elég droszt.
- Amennyiben olyan drosztkok lennének, mint például a Kosuth téri, ahol az utcán is beülnek, akkor esetleg támogatható lenne a rendszer.
- Az új rendszer bevezetése újabb anyagi terhet jelent a vállalkozóknak.

Ami pedig a legjobban megfogott, ezért szó szerint idézem: *„A Mari néni, ha bemege a közértebe, a pénzéért olyan árut vesz, amilyet akar, a Pista bácsi a pénzéért vehet sört, ha akar. Mi pedig a pénzünkért címekeket veszünk a központtól, de szeretnénk eldönteni, hogy mit vásárolunk meg és mit nem.”*

Azt gondolom, a nyilatkozók és azok, akik osztják az ő véleményüket a kérdésben, alapvetően a jelenlegi vegyes rendszer (van is drosztos címkialadás, meg nincs is) hibákkal teli működése alapján alkotnak véleményt egy teljes körű droszt- vagy körzetesrendszer működéséről. Ez pedig komoly hiba! Ráadásul olyan színben tüntetik fel a jelenleg taxiállomásokról dolgozó kollégákat, hogy azok valamennyien „bena” taxisok, akik a sorban állás közben még a ke-

rékcsereles tudományát is elfelejtették, ahogyan az egyik nyilatkozó enyhe csúsztatással állította. Kérdés, vajon miben különböznek tőlük azok a „kályhataxisok”, akik a saját tutijukba visszajárva a haverokkal egymás között megállapodva „sorelsős” rendszerben nyomkodnak a környékbeli címekre? Pedig a többség manapság így dolgozik, és némelyek már igyekeznek elmarni onnan az oda tévedő „idegen” kollégákat.

Egyetérték abban, hogy a taxisok önálló vállalkozók, mindaddig, ameddig nem kötnek szerződést egy fuvarszervező irodával, hogy az címet közvetítsen ki nekik. A fent idézett Mari néni hasonlat ezen a ponton bukik meg. Ugyanis Mari néninek vélhetően semmilyen szerződése nincs azzal a közérte, ahová bemege vásárolni. Hasonlással élve: vajon elképzelhető lenne, hogy egy benzinkút-üzemeltető, a vele szerződésben álló üzemanyag-forgalmazó társaságtól csak a legjobban fogyó 95-ös benzint venné át, a többi nem? Meddig maradna talpon egy taxitársaság, ha a beérkező megrendelések közül csak azokat venné fel, amelyek „zsiros” fuvarok? Pedig ez a „válogatósdi” ezt sugallja!

Azt gondolom, hogy a kezdő taxisok mindig a „profi” taxisok kárára tanulták meg a szakmát, hiszen már azzal is „ártottak” nekik, hogy ezt a szakmát választották. Ráadásul valamennyien voltak kezdők, elvégre senki nem született taxisnak, még ha több ki is derült, hogy még a Jóisten is annak teremtette.

A legnagyobb érvem egyike, hogy sorelsős rendszerben elveszítik előnyüket a „rutinos” kollégák. Valóban így van? Szerintem nem! Egyrészt, a taxisok jelenlegi korátlagának ismeretében ki merem je-

SAP-ART HITELES HÍREK 2006. JANUÁR

MIKROHITEL:

Támogatott forinthitel, **Nincs devizakockázat!**

(pl.: 2M Ft 5 év, össz. kamat: 300.000 Ft)

TÁMOGATOTT LAKÁSHITELEK,

szoc-pol.(LÉK) intézése. A legkedvezőbb kamatfeltételek, (10 Mft 44.899 Ft/hó-tól, THM:4,81%*). Ha építkezel, a kezdéskor folyósítunk, nem kell készülségi fok!!!

SZABAD FELHASZNÁLÁSÚ HITELEK, INGATLAN LÍZING

Kedvező feltételek (pl.5 M Ft 20 évre 53.500 Ft/hó-tól THM:6,63%*)

Akár az ingatlan piaci értékének 85%-ig is terhelhető.

Nem baj, ha

nincs jövedelmed (legalábbis papíron), BAR listás vagy, nyugdíjas vagy (mert nincs lejárat korlát), problémás a felajánlott ingatlan.

VÉGREHAJTÁS ALATT LÉVŐ INGATLANT IS HITELEZÜNK!!!

Vállalkozói hitelek, problémás Széchenyi-kártyák stb.

Várjuk megtisztelő érdeklődésed, hívj bizalommal:

(volt) City 767 Bíró László 70-383-8767;



SAP-ART Tanácsadó
Stúdió
Budapest, 1138
Esztergomi út 12.



Tel./fax: 1-789-3090;
70-316-2071; 30-576-0361
sap-art@chello.hu

*CHF alapon kombi termékkel

lenten, hogy a kollégák több mint háromnegyede rutinosnak számít (a többség 45-55 éves és legalább 10 éve van a pályán). Másrészt, amennyiben egy kicsit elemezzük egy fuvar teljesítésének elemeit, látható, hogy a rutin továbbra is döntő szerepet játszik. A fuvar a cím felvételével kezdődik. Kétségtelen, hogy ezen a ponton a sorselés rendszerben nem domborodik ki a rutin. Második lépés a felvett cím elérése. Ezt már a rutinos kolléga rövidebb idő alatt „hozza” mint a „zöldfülű” kezdő, akinek még térképeznie is kell. Harmadik lépés maga a fuvar teljesítése, itt is érvényesülnie kell a rutinnak, hiszen a „profi” taxis a legrövidebb és leggyorsabb utat választja utasával, kikerülve a dugókat és a traffipaxot. Negyedik lépés, a fuvar végeztével ismét „helyzetbe” kerülni. A tapasztalatnak itt is érvényesülnie kell, hiszen a „zöldfülű” nem tudhatja, mikor és hová kell gyorsan eljutni, ahol ismét rövid időn belül címet lehet felvenni. Összességében a hátrány csupán egynegyed részben, a fuvar felvételekor jelentkezik. Pont ott, ahol ma a legtisztázatlanabbak az erőviszonyok. AZ URH típusa, az antenna mérete, az antennakábel minősége, a téroró mérő pontossága, hogy csak a legális dolgokat említsem, miután az illegális előnyökkel élők, vagy inkább visszaélők kiszűrésére – be kell ismerni – vajmi kevés a remény. Ennek számos oka van, aminek boncolgatása nem ennek a cikknek a témája.

Azzal azonban mindenki tisztában van, ha lépést akar tartani a címhez jutás esélyének fenntartásában, akkor az előbb felsorolt berendezésekre és tartozékokra folyamatosan költenie kell. Ezen a ponton utalnék vissza arra kifogásra – egy új címkiadó rendszer bevezetésével kapcsolatban – hogy az újabb anyagi terhet jelentene a kollégáknak. Én inkább úgy fogalmaznék, hogy egyszeri beruházással megszüntethető lenne a folyamatos költekezés a versenyben maradás reményében. Az már természetesen a rendszer bevezetését vállaló fuvarszervező iroda felelőssége lenne, hogy ez a terhelés minél kisebb és részletekben fizethető legyen, vagy bérleti konstrukcióban működjön.

Visszatérve a sorselés rendszert ellenzők érveire: arra is hivatkoznak, hogy a sorban állóknak folyamatosan figyelni kell az URH-t. Kérdésem, az általuk használt titútkban a néger rabszolga teszi ugyanezt? Ő görnyed a rádió fölé tizenkét órában, hogy aztán kelő gyorsasággal nyomja meg a gombot a kétperces címfelvételhez?

Abban egyetértünk, hogy a Belvárosban nincs célfeldroszt.

Azzal azonban már vitatkoznék, hogy nincs elég fuvarigény, és több taxi van a kelleténél. Valóban sokan vagyunk, mégis a beérkező megrendelések közel 20%-át le kell mondani. Az ellentmondás csupán látszólagos, a magyarázat roppant egyszerű. A fuvarszervező irodák jelenlegi címfelvételi és címkiadási gyakorlata azon alapszik, hogy a központban dolgozók igyekeznek minél több beérkező rendelést felvenni, ugyanakkor semmilyen információval nem rendelkeznek arról, hogy a felvett hívások teljesítésére mennyi kolléga várakozik kint az utcán. Normál időszakokban ez nem okoz problémát, a „macerás” megrendelőket leszámítva minden fuvar könnyedén eladható. A csúcsidőszakban, amely rendszerint egybeesik a csúcsforgalmi idővel, a számolatlanul beérkező megrendeléseket a diszpécser már nem tudja „eladni”. Ennek több oka van, részben a csúcsforgalom miatt a fuvarban lévő taxik lassabban szabadulnak fel, a szabad taxik pedig hosszabb idő alatt érnek vissza a saját felségterületükre (a kályhához). Idegen területen pedig nem szívesen nyomkodnak, az időkorlátok miatt. Közben az el nem adható címek lemondásával foglalkozó telefonos nem tud újabb címet felvenni. Végső esetben minden megrendelőt vonalban tartanak mindaddig, ameddig kocsi nem található neki, vagy tájékoztatják, hogy nincs autó a környéken. Ilyenkor van az, hogy a diszpécser ugyanazokat a címeket ismételteti. A megrendelő pedig panaszkodik a kollégáknak, hogy nem tudta felhívni a központot. Ugye ismerős?

Itt térnék rá arra, mit is jelent a sorselés vagy körzetes címkiadási rendszer, mi változna meg, melyek az előnyei és vannak-e hátrányai. A rendszer (bármelyik) azon alapszik, hogy a diszpécser nem csupán az utas pozícióját ismeri, miután az leadta megrendelését, hanem a „fuvarkész” állapotban lévő taxisokét is. Vagy a drosztra bejelentkezés, vagy a GPS információk alapján. Ebben az esetben nincs vonalban tartás, visszahívásos rendelés-lemondás. A diszpécser azonnal látja: tud kocsi küldeni, vagy sem. A beérkező rendelést azonnal kiadja a sorselőnek, vagy a körzetben legrégében várakozó taxinak. A cím írásban érkezik a taxishoz, nincs több elhallás, cím- és utastévesztés! Könnyen belátható, hogy ebben az esetben sokkal több cím vehető fel és adható ki. A bejelentkezett taxisoknak a diszpécser kiosztja a címet, nem kell megküzdeni érte. Ilyen módon ott is fuvarhoz juthat bárki, ahol nem annyira já-

A legnagyobb eddigi Chevrolet-flottaeladás a kelet-közép-európai régióban

Több mint 1000 Chevrolet Lacetti a magyar rendőrségnek

A General Motors Hungary képviselői tavaly az év végén adták át rendőrségnek az első több mint százötven Chevrolet Lacetti abból a 350-ből, amelyeket – közbeszerzési tender eredményeként – a magyar rendőrség bűnügyi, illetve ügyintézői gépkocsiként használ.

A keretszerződés 3 évre szól, azaz 2006-ban és 2007-ben még összesen 700 Lacetti kerül a magyar rendőrökhöz. A Chevrolet ezzel az egész kelet-közép-európai régióban az eddigi legnagyobb flottaeladását teljesíti. Valamennyi rendőrségi Lacetti ötajtós, 1.6-os motor-

ral és SX felszereltséggel, amelyet rendőrségi rádió és mágneses villogó egészít ki.

Dr. Wolf Károly, a GM Hungary igazgatója áttörésnek tartja a mostani rendőrségi eladásokat. „Nagyon örülünk annak, hogy a Chevrolet márka legkeresettebb magyarországi modellje, a Lacetti ilyen sikert ért el. Tudjuk – és a piac is ezt igazolja vissza – hogy a Lacetti ár-érték aránya kiemelkedő, és reméljük, hogy a jövő további flotta-sikereket hoz majd a Chevrolet számára.”

Magyarországon tavaly mintegy 11.000 Chevrolet talált gazdára, melyek közül az első-közép kategóriás Lacetti közöttük a legkeresettebb modell. A Chevrolet második legkeresettebb típusa a Kalos. Ez a modellcsalád idén egy teljesen új négyajtós változattal frissül. Az Aveo névre hallgató sedan csak az első újdonsága lesz a Chevrolet-nak 2006-ban. Új modell váltja majd föl az eddigi zászlóshajót, az Evandát, és nagy várakozás előzi meg a Chevrolet első kifejezetten Európának tervezett szabadidőautóját, a Captiva-t is. A Captiva azzal is új fejezetet nyit a Chevrolet történetében, hogy ez lesz az első olyan modell – később több is követi – amely dízelmotorral is kapható lesz.



ratos, nem ismer minden kapualjat. Miután nem kell azzal időt vesztegetnie az előző fuvar végeztével, hogy visszajusson a saját tujijába, egységnyi idő alatt több megrendelést tud teljesíteni, mint korábban. Ezáltal a központ is több címet tud felvenni és kiadni, vagyis az egy főre jutó fuvarok száma növekszik. Az üresjáratok csökkentésével javul a kihasználtság és a jelenlegi, átlagosan 40% körüli, hasznos/összes km arány meghaladhatja a 60%-ot is. (a FÓTAXI-nál a drosztos időben ez kötelezően 80% felett volt!) Az már csupán ráadás – bár nem elhanyagolható – hogy így megszűnik a stressz, melyet az URH folyamatos feszült figyelése és az agymunka okoz, amely a feldobott címhez viszonyított pozíciót hivatott meghatározni. Mindezek nem kicsit rombolják az egészséget, az idegrendszer és károsítják a gyomrot. Az autóról már nem is beszélve, amikor a várakozásban kihűlt motorral kell száguldani a kétperces címre. Pedig az autó ma egyre drágább mulatság. Használatba vehető a droszthálózat, amelyért ma csak a pénzt dobjuk ki, de hasznát nem látjuk, pedig ahol taxi áll rendszeresen, ott az

utasok is megjelennek előbb-utóbb. (Az öregebbek talán még emlékeznek a „Csörsz tutira”, ahol a kihalt környék ellenére, éjszakánként rendszeresen beülő utasok voltak.)

A telefonon rendelő utasok is magasabb színvonalú szolgáltatást kapnak, hiszen a diszpécser pontosan meg tudja mondani, mennyi idő múlva érkezik a taxi. Ekkor már az is elképzelhetővé válik, hogy a taxióra a címre érkezéskor induljon! Ha pedig ehhez az utasok hozzászóknak, a sok felesleges várakozás megszűnik és a felszabaduló idő is fuvarra váltható.

Mi a hátránya a rendszernek? A véleményem szerint a fentiek alapján a fuvarfényt. A rutinos taxis azonban pontosan tudja, hogy az egyik fuvar hozza a másikat, a válogatás előbb-utóbb görcsössé teszi az embert.

Az írást tájékoztatásnak és gondolatébresztőnek szántam, ki-ki döntse el maga mit választana, ha munkakörülményeinek javításáról kellene döntenie.

Dudás Zoltán

Német taxisok is készülnek a foci-vb-re Idegenvezetés 60 euró

A különböző német városokban, ahol a 2006. évi labdarúgó-világbajnokság mérkőzéseit játsszák, már nagyban készülnek a nem mindennapi eseményre. Dortmundban a taxisok kétórás idegen nyelvű városbemutatóra is készek.

Azon nincs is mit csodálkozni, hogy a német taxisok angolul betanulják városuk nevezetességeit és kétórás idegenvezetést is vállalnak az arra igényt tartó utasaiknak, mindössze 60 euróért, dehogyan lesznek, akik arabul, törökül és még oroszul és lengyelül is hajlandóak erre, az azért mégis csak kuriózum. Igaz, Németország ma már nincs híján sem a török, sem pedig az arab bevándorlóknak, vendégmunkásoknak, akik anyanyelvi szinten beszélnek ősi nyelvüket, de első olvasatra – pestiesen szólva –, azért ez nem semmi.

Márpedig ha a hírhűség tudósításoknak hinni lehet, januárban megjelentek a város utcáin azok a különleges taxik, amelyek ezt a szolgáltatást az adott nyelven hirdetik is. Az idegenvezetésre azonban csak azok kapnak engedélyt, akik egy bizottság előtti vizsgán megfelelték, ahol a város történelméről, nevezetességeiről kellett számot adniuk a taxisoknak. A sikeres vizsga megszerzését követően az adott autóra a megfelelő nyelvű matrica került, így a külföldiek azonnal láthatják, a gépkocsi vezetője milyen nyelven segítheti tájékozódásukat. Vannak olyan gépjárművezetők is, akik nem csak egy, hanem több nyelven is bizonyították rátermettségüket, ennek ellenére az idegenvezetés ideje nem haladhatja meg a két órát, és ezért nem kérhetnek többet 60 eurónál – derült a tudósításból.

Ugyan még van néhány hónap a labdarúgó-világbajnokságig, addig azon sem lepődhetnénk meg, ha egyenruhába bújtatnák a német fuvarozókat is előljáróik, mint ahogyan több országban is előfordult már. Legutóbb a brit sziget két tengerparti városában elégték meg a koptott kordbársony nadrágot viselő fuvarozókat, és a helyi vasútállomásokon csak azok a taxisok fogadhatják az utazni vágyókat, akik galléros inget vagy galléros pólót, sötét nadrágot és ehhez illő cipőt hordanak. Hölgyek esetében a galléros blúz és a sötét szoknya az előírás – adja hírül a *Daily Telegraph* című brit lap. Szóval egyáltalán nem lenne meglepő, ha a foci-vb-re egyenruhába bújtatnák a német fuvarozókat, akik fegyelmezett vállalkozók módjára ezt meg is tennék, csak hogy a török és arab sofőrök mégsem a német jól öltözöttségükről híresek, úgy hogy feltehetően velük ezt nem lehet majd véghez vinni. Bár ki tudja, addig még pár hónap hátra van.

Cash

Legyártották a 3000. Lamborghini Gallardót



Alig két évvel a bemutatása után már a 3000. Lamborghini Gallardo is elhagyta Sant'Agata Bolognese-ben a gyártószalagot.

A tizhengeres motorral szerelt Lamborghini ezzel egy csapásra a „Dühöngő bika” égíse alól kigördülő legnagyobb számban gyártott és értékesített modellé vált. A Gallardo egyúttal túlszárnyalta a Diablo rekordját, amelyből több mint tíz év alatt készült 2903 darab.

A Lamborghini alkalmazottai az összeszerelő szalag végén várták, hogy elkészüljön a 3000. Gallardo, s együtt ünnepeltek Stephan Winkelmann-nal, az Automobili Lamborghini S.p.A. elnök-vezérigazgatójával és Klaus-Peter Körner gyárigazgatóval.

A 4.961 cm³ hengerűrtartalmú, tizhengeres, 520 LE (382 kW) teljesítményű Lamborghini Gallardo 4 másodperc alatt gyorsul 0-ról 100 km/h-ra, míg végsebessége eléri a 315 km/h-t.

A medve békésen eszeget a folyóparti málnásban, amikor a nyuszika elkezd neki ordibálni a széles folyó túlszárnyán:

– Medve! Medve! Gyere át! Valami nagyon jó dolgot akarok mutatni neked!

– Hagyjál békén, nyuszika, nagyon jó nekem itt a málnásban.

– De medve, én egy hihetetlenül tuti dolgot mutatok neked, gyere át!

– Kopjál le nyuszika, én nagyon jól elhelyezkedtem itt a málnásban.

– De medve, te ilyen jó dolgot még nem is láttál, megmutatom, csak gyere át!

Végül a medve átúszik a marha széles folyón, és kérdi a nyuszkát:

– Na mutasd, nyuszika, mi az a jó dolog, de úgy vigyázz, hogy tényleg nagyon jó legyen, mert megverlek!

– Nézd, medve, milyen prima málnás van a túlszárnyon!

Bealkonyul a szabálytalan CB-rádióknak?



NEMZETI HÍRKÖZLÉSI HATÓSÁG HIVATALA

Frekvencia engedélyezési osztály

Ügyintéző: Szujó Zoltán
Telefon: +36 1 4680550
Fax: +36 1 4680508
Ügyiratszám: 17508-2/2005

Hivatkozási szám: -
Ügyintézőjűk: -

Tárgy: Tájékoztatás

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara

Budapest

Krisztina krt. 99.
1016

Tisztelt Kamarát!

Tájékoztatjuk Önöket, hogy Magyarországon a több éve érvényben lévő szabályzás szerint a 27 MHz-es sávban csakis CEPT PR 27 előírásoknak megfelelő, frekvencia vagy fázis modulációs rádióberendezéseket lehet használni. A készülékek által kisugárzott effektív teljesítmény maximum 4 Watt lehet. A berendezésekre vonatkozó részletes műszaki paramétereket a MSZ ETS 300 135-2 szabvány határozza meg. A szabvány alkalmazását a 35/2004. (XII.28.) IHM rendelet írja elő.

A Nemzeti Hírközlési Hatóság Hivatala által végzett rádiófrekvenciás mérések, valamint helyszíni ellenőrzések azt mutatják, hogy a teherfuvarozók egy része még mindig használja a 27 MHz-es sávban amplitúdó-modulációs CB eszközöket. A méréseinket más EU tagállam hírközlési hatósága is megerősítette és zavarbejelentést tett Hivatalunknál, hiszen az EU-ban ezen sáv felhasználási szabálya egységes.

Hasonló esetek elkerülése érdekében kérjük a Tisztelt Kamarát, hogy tagjait tájékoztassa a CB készülékek alkalmazási feltételeiről a hasonló zavartatási problémák elkerülése érdekében.

A Nemzeti Hírközlési Hatóság Hivatala már eddig is végzett több helyszíni ellenőrzést. A nem megfelelő CB berendezéseket szabálysértési eljárás keretében elkoboztuk, valamint pénzbírságot szabtuk ki. Az ellenőrzéseket tovább folytatjuk és hasonló szigorral járunk el a jogszabályt megsértőkkel szemben.

Külföldön elkövetett szabálysértés esetén az adott ország jár el saját törvényei szerint, amelyek súlyosabb szankciókat is alkalmazhatnak a hazaiaknál.

Javasoljuk, hogy azon fuvarvállalók, akik nem biztosak a CB berendezésük megfelelőségéről, ellenőriztessék azt szakszervezetekben. Akik pedig nem megfelelő rádióval rendelkeznek, szereljék ki a szabálysértés elkerülése érdekében.

Tisztelettel:



a hatáskörrel rendelkező Hivatal vezetőjének megbízásából

Kapja még:

- Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége
- Pest Megyei Kereskedelmi és Iparkamara

cb_fuvarozok_bpikamara.doc

1/1



1133 BUDAPEST, VISEGRÁDI U. 100. LEVÉLCÍM: 1306 PF. 997
TEL.: (06-1) 4680500 * FAX: (06-1) 4680626 * WWW.NMH.HU

Adóbevallás 2005

A 2005. évre vonatkozó adóbevallás beadási, beküldési határideje egyéni vállalkozók részéről **február 15-e, szerda**. A bevallási ív az eddigiekhez hasonlóan a vállalkozók saját járulékaiknak bevallását, valamint most először az ún. vállalkozói járulékok bevallását is tartalmazza.

A személyi jövedelemadó nyomtatvány már évek óta az 53-as számot viseli, kiegészítve a tárgyév évszámának utolsó két számjegyével. A 2005-ös bevételek, jövedelmek és adók bevallására szóló nyomtatvány tehát a 0553-as jelű.

Főoldalak: A bevallás első oldalának adatait tartalmazó gyakorlatilag megegyezik az előző évi bevallásával. Az idén is ezen az oldalon kell jelezni, ha visszatérítési igényünk van a tőlünk levont adóból, vagy az általunk befizetett adóelőlegből. Szintén itt kell dátummal ellátni, és aláírni is a nyomtat-

ványt. Aláírás nélkül a bevallást érvénytelennek tekinti az adóhivatal. A bevallás címlapján kell feltüntetni a csatolt részletező lapok darabszámát, valamint az adó 1%-áról rendelkező nyilatkozatok jelölését. Egyébként a statisztikák szerint az adózók nem egész húsz százaléka rendelkezik csak az adója kétszer 1%-áról, ami nagyon alacsony arány. Javasolom, hogy akinek befizetendő adója keletkezett - és azt be is fizette, vagy a bevallással egyidejűleg befizeti -, ne habozzon felajánlani adója 1+1 százalékát. Erősítsük ezzel is a civil társadalmat! Aki bizonytalan, vagy nem tudja, kinek kellene adni, annak készséggel segítünk a társadalmi szervezetek listájával. Több ezer van! És ha már itt tartunk, oszlassunk el egy félreértést is: ezt a kétszer egy százalékot nem az egyébként fizetendő adón felül kell érteni, tehát semmiféle többletfizetés nem keletkezik. A kiszámított adónk 98%-

át kapja az állam, 2%-át pedig a megfelelő egyház vagy/és civil szervezet.

Az adóbevallás főlapját kinyitva, az A oldalon a munkaviszonyból és egyéb tevékenységekből származó bevételeket jelezzük. Itt kell feltüntetni a kapott táppénz összegét is, ami bérjövedelemnek számít, tehát adókedvezmény érvényesíthető rá. A tételes adózást választott egyéni vállalkozók ezen az oldalon tüntetik fel egyéni vállalkozásból származó jövedelmüket, vagyis népszerűbb nevén a vállalkozói kivét összegét. Fontos szempont, hogy akkor is kell adatot feltüntetni, ha nem volt egyáltalán kivét, mert mondjuk a főállásból származó jövedelmekből élt meg a taxis, és vállalkozása nem volt nyereséges. Ebben az esetben ebbe a rovatba nullát kell írni. Átalányadózó taxis, ha nem volt egyéb jövedelme, ezt az oldalt nem tölti ki.

A B oldalon az említett összevonandó

A Renault hatodik alkalommal részesül e kiténtető elismerésben

Új Clio: „Az Év Autója 2006”



Az Új Cliót a 22 európai országot képviselő 58 autós újságíróból álló zsűri szavazta meg a 2006-os Év Autójának. A szavazáson elért 256 pontjával az Új Clio megelőzte a VW Passatot (251 pont) és az Alfa Romeo 159-et (212 pont). A 2006-os év címére összesen 28 új modell pályázott.

A kifejező dizájnú Új Clio újraalkotja a kisautó-szegmensről kialakult képet kiemelkedően nagy befogadó-

képességével, magas szintű dinamikai szolgáltatásaival, valamint figyelemre méltó kidolgozásával és a felhasznált anyagok minőségével. Az Euro NCAP törésteszteken elért ötcsillagos osztályzatával az Új Clio a Renault vezető szerepét is megerősíti a biztonság terén.

Az Új Cliót október közepe óta forgalmazzák Európában. Fogadtatása pozitív, és az első kereskedelmi eredmények is igen kedvezőek.

A Renault hatodik alkalommal nyeri el az „Év Autója” címet a Renault 16 1966-os, a Renault 9 1982-es, a Clio 1 1991-es, a Mégane Scénic 1997-es, és a Mégane II 2003-as győzelmé óta.

E kiténtetés szép jövőt jósol a harmadik generációs Clio-program folytatásának a közeljövőben várható ugyanis a Clio Renault Sport, valamint új motorok, sebességváltók és felszereltségi szintek megjelenése is.

Miért ne hívjunk tanúnak vénasszonyt?

Egy bírósági perben rendkívül óvatosnak kell lenni a tanúk kikérdezése során.

Egy kis faluban zajló perben az ügyész behívta első tanúját, egy idős nagymamát. Odalépett a tanúhoz és megkérdezte tőle:

- Takács néni, ismer engem?

Mire a hölgy:

- Persze hogy ismerlek. Gyerekkorod óta ismerlek, és mondhatom, kiábrándultam belőled. Hazudsz, néha lopsz is, család a feleségedet, befolyásolod az embereket, rágalmozod őket a hátuk mögött. Nagy embernek hiszed magad, miközben annyi eszed sincs, mint egy hintalónak. Igen, persze hogy ismerlek.

Az ügyésznek tátva maradt a szája, se köpni, se nyelni nem tudott. Némi gondolkodás után a terem másik végébe mutatott és megkérdezte:

- Takács néni, ismeri a védőügyvédet?

- Hát persze. Őt is gyerekkora óta ismerem. Gyenge jellem, italos természetű, senkivel sem tud normális kapcsolatot teremteni, és mint ügyvéd, egyike a legrosszabbaknak az országban. Hogy el ne felejtsem, ő is csalja a feleségét, méghozzá három nővel, az egyik a maga felesége, ügyész úr... Igen, nagyon jól ismerem.

A védőügyvéd sokkot kapott. Ekkor a bíró magához kérte az ügyészt és az ügyvédet, és nagyon halkán így szólt hozzájuk:

- Ha bármelyikük megkérdezi a hölgytől, hogy ismer-e engem, esküszöm, hogy börtönben fog megrohadni...



jövedelmek adóját kell kiszámítani, majd az adókedvezmények következnek. Az adókedvezmények részletezésére a 02-es kiegészítő lap szolgál. A B oldal alsó harmada az elkülönülten adózó jövedelmek összesítésére szolgál, melynek részletezésére szintén kiegészítő lapon van lehetőség, ill. kötelezettség. A főlap C oldalán található az eddigiekhez hasonlóan az adófizetési kötelezettség összesítése, valamint a befizetendő adók kiszámítása. Szintén a tavalyihoz hasonlóan a vállalkozót terhelő negyedéves adóelőlegek feltüntetése is kötelező. Tapasztalatok alapján érdemes komolyan venni ezt a rovatot, mert az adóelőleget nem fizetőket tavaly is késedelmi pótlékkal sújtotta az adóhivatal.

A 0553-as nyomtatvány négy fő lapjához kiegészítő lapok tartoznak. (A kiegészítő oldalakat is alá kell írni!) Ezek közül csak azokat kell kitölteni és beküldeni, amelyekre az adó megállapításához szükség van.

A 01-es lap a nyilatkozatok megtételét szolgálja. A tervezet megjelenésekor még nem volt teljes körű az adattartalma, ezért különösen figyeljünk rá, hogy nem szerepel-e minket érintő nyilatkozati elem rajta. Például a 07-es bevallást pótló nyilatkozat, amit az egyéni vállalkozók évek óta rendszeresen elfelejtenek beikszelni. Ezen a lapon kell például a lakáscélú hitel kedvezményéhez szükséges nyilatkozatot is megtenni.

A 02-es lap az összevont adóalapot csökkentő kedvezmények feltüntetésére szolgál. Már itt felhívjuk a figyelmet, hogy az átalányadózó taxis jövedelme ún. elkülönülten adózó jövedelem, nem része az összevont adóalapnak, tehát kedvezményeket érvényesíteni sem lehet belőle.

Ezen a mellékleten lehet tehát feltüntetni például az önkéntes egészség- és nyugdíjpénztárak befizetési utáni kedvezményeket, a nyugdíjjárulék és a magánnyugdíjpénztári tagdíj után járó 25%-os kedvezmény összegét, a lakáscélú hiteltörlesztésre fordított összeg egy részét, a felnőttképzés és a Sulinet Program alapján vásárolt számítógép adókedvezményét. Szintén itt kell feltüntetni az alapítványok, közhasznú szervezetek számára fizetett adományok kedvezményét. (Ne tévesszük össze az e szervezeteknek adható adó 1%-kal!) Javasolom a kitöltési útmutató részletes tanulmányozását, mert ezek az adókedvezmények behatároltak egyenként és összességében is. Aki nem boldogul vele, annak szívesen segítünk a BTI-ben.

A 03-as lapot csak azoknak kell kitölteniük akik családi kedvezmény címén csökkenteni kívánják összevont adóalapjukat. Családi kedvezményt alapesetben az vehet igénybe, akinek a nevére a családi pótlékot folyósítják. Lehetőség van a házastársak között megosztani ezt a kedvezményt, ebben az esetben azonban ezen a mellékleten mindkettőjük adóigazgatási számára és aláírására szükség van. Átalányadózó a vállalkozásból származó jövedelmükből ezt a kedvezményt, a többi adókedvezményhez hasonlóan, szintén nem vehetik igénybe.

A 04-es lapon az egészségügyi hozzájárulási kötelezettséget kell levezetni. Főállású vállalkozók részére kitöltése kötelező! Ezen a nyomtatványon nem csak az előírásokat, hanem a befizetéseket, és a még fennmaradó fizetési kötelezettséget is fel kell tüntetni.

A 05-ös lap, az adónemek közötti átvezetésre, illetve visszaigénylésre szolgál. Fontos tudni, hogy csak az e bevallásban feltüntetett összegeket lehet ezen a lapon kezelni, tehát hiába van valakinek régebből túlfizetése, azt itt nem érvényesítheti. Átvezetésre akkor lehet szükség, ha valaki például túlfizette az adóelőleget, de valamely más kötelezettségében (tb-járulék, eü-hozzájárulás stb.) hiány mutatkozik. Ilyenkor e lapon lehet a többletet a hiány fedezésére átvezetni. Ha túlfizetés mutatkozik valamely adónemben, a vállalkozónak mindenképpen szükséges nyilatkozni arról, hogy van-e köztartozása. Ha nincs, azt az adóív első oldalán a megfelelő helyen X-szel kell jelölni. Ha tartozás mutatkozik, akkor a 06-os számú lapot is ki kell tölteni.

A 06-os lap a már említett köztartozások felsorolására szolgál. Kitöltésére csak akkor van szükség, ha az adózó valamely adónemben túlfizetett, és visszaigénylést, vagy átvezetést kíván alkalmazni.

A többi melléklet tervezetéről lapzártáig nem közölt információt az APEH, annyit azonban megtudtunk, hogy az egyéni vállalkozók jövedelmének levezetésére szolgáló nyomtatványon különös újítás nincs. A járulékok bevallására szolgáló ív kiegészült a vállalkozói járulék bevallására szolgáló sorokkal.

Ha mellékletek közül bármelyiket ki kell tölteni, akkor azt a bevalláshoz csatolni kell, és a bevallási ív első oldalán, az erre szolgáló helyen jelölni kell. Felhívom a figyelmet, hogy adott esetben a nulla is lehet adat! Például, ha valaki munkaviszony

melletti vállalkozó, de az adott évben nem keletkezett sem bevétele, sem jövedelme, akkor ezeket a megfelelő helyen nulla beírásával jelölni kell!

Azoknak az egyéni vállalkozóknak, akik alkalmazottat foglalkoztatnak, a 0507-es nyomtatványt is ki kell tölteniük. Ezen lehet levezetni az alkalmazottak után fizetett adó és járulékok tételeit. Mindazoknak, akik nem kötelezettek a nyomtatvány kitöltésére, ezt a tényt a nyilatkozatok megtételére szolgáló lapon kötelezően jelölniük kell! (Lapzártakor még csak a tervezet volt ismert, de valószínűleg a 01-es mellékleten lesz ez a rovat.)

Azok az adóalanyok, akik az elmúlt évben, években az internetről letöltött program segítségével küldték be bevallásukat, az idén nem kapnak adócsomagot, hanem csak egy értesítést, és a befizető csekket. Aki úgy dönt, hogy idén ismét a kézi változatot kívánja beadni, az az adóhivatali ki- rendeltségekben kérhet nyomtatványcsomagot. Ahhoz, hogy megfelelő adóbevalláscsomagot kapjunk, fontos hogy jelezzük: egyéni vállalkozók vagyunk.

Ez a lehetőség egyébként 2007-től megszűnik; a legfrissebb információk szerint 2007-től minden bevallást, adatmódosítást, önrevíziót kizárólag elektronikus úton lehet beadni. A papíralapú adatszolgáltatás ezen a téren teljes egészében megszűnik.

Az adóbevallás kitöltési logikája nem sokat változott. Először célszerű a kiegészítő lapok kitöltésével kezdeni. Vállalkozói adóalap levezetése, egészségügyi hozzájárulás, járulékok. Ezt követi a kapott értékek összesítése és a főlap megfelelő rovatába történő átvezetés, majd a főoldalon a mellékletek számának jelzése. Ne feledjük az adóbevallást aláírni, a részletező lapokon is. A bevallást mindig két egymással teljesen megegyező példányban készítsük. Az adóhivatalnak egy példányt kell beküldeni, a másikat az elévülési idő végéig őrizzük meg.

Az adóbevallás beadási, beküldési határideje, mint már említettük február 15-e. Beküldésével nem érdemes késni, mert 200.000 Ft-ig terjedő mulasztási bírságot szabhatnak ki érte.

A fenti tájékoztató az APEH honlap információi, valamint az ADÓ című lap 2005/12. számában szereplő adóbevallási tervezet alapján készült. Az adóbevallási ív megjelenő változatában lehetnek kisebb eltérések, de az eddigi tapasztalatok alapján ez nem valószínű. Mindenestre javasoljuk könyvelő, adószakértő igénybevételét, vagy a kitöltési útmutató alapos tanulmányozását.

A teljesség igénye nélkül készült tájékoztatónk talán némi támpontot nyújt az adóbevallás kitöltése során. Aki mégsem boldogulna vele, annak készségesen segítünk a BTI-ben.

Nagy Zoltán

- Hogy hívják a német jegesmácat?
- Dermedve.

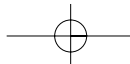
- Hogy hívják azt a cápát, amelyik állandóan az Antarktisz körül úszkál?
- DéliSHARK!

- Hogy hívják a medve mellszobrát?
- Mackófölső.

- Hogy hívják a lovat, amelynek levágták minden lábát?
- Hasonló.

- Hogy hívják a hullajó bulit?
- Kopor Show.

- Hogy hívják az elefántok társadalmi krízisét?
- Ormányválság.



Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

*Üdülés Hévízen
a Majerik
Gyógyszállóban*



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

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

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




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium használata díjmentes
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (314 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.
Jelenkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: hevizi@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa



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

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

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

Egyelőre nem bővül a sorok száma

Rövidebb antennák a City Taxinál

A City Taxi Szövetkezet legutóbbi közgyűlése döntött – többek között – az URH antennák típusának és hosszának szabályozásáról. Ez a kérdés megosztotta a tagságot, melynek egy része nem ért egyet a közgyűlés határozatával, másik része viszont örül a szigorításnak. A címhez jutás megkönnyítésének amúgy igen bőséges eszköztárából így legalább egy elem kiesett. Ugyanakkor még van elég muníció az „ügyesebbek” kezében. A legegyszerűbb, pénzbe még nem kerülő segítséget, a megfelelő helyezkedést a taxisok többsége igénybe veszi. Ez a CB-s időszakban kialakult szokás mára azt eredményezte, hogy a hivatalos taxiállomások többsége a fu-

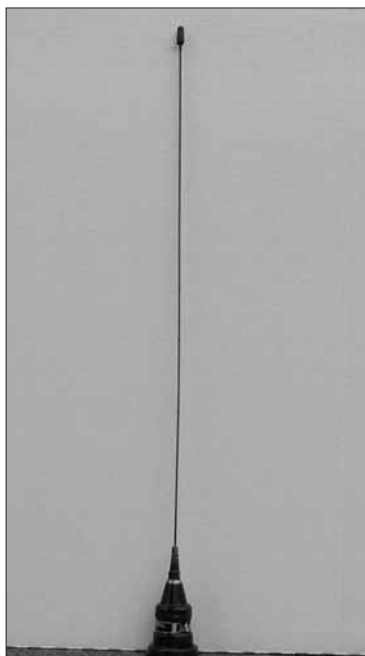
varfelvételnél eleve szóba sem kerülhet, mert ezeken a helyeken nem ideálisak a rádiós vételi viszonyok. Az összes többi eszköz viszont egyre több pénzbe kerül a taxisoknak. Például az URH-k „okosítása” már a '70-es évek főtaxis gyakorlatában is létező szokás volt. A bennfentesek időnként felkeresték a „komálós” URH-szerelőt, aki igazított egy kicsit a rádió. Majd a CB-s időszakban jöttek a jó rádiók maximális teljesítményre csavarva, ezt követően a „gyertyák” és az egekig érő, erősítő antennák. Amikor a magántaxi véglegesen áttért a fővárosban az URH-használatra, a helyzet ilyen szempontból nem javult. A címek felvételét megkönnyítő

eszközök éves szinten ma már akár százazreket is kivehetnek a taxisok zsebéből. Az sem ismeretlen tapasztalat a kollégák között, hogy a „csak az ő autójukban lévő okosság” előbb-utóbb máshol is megjelenik. Ezért ismét lépni, és persze fizetni kell. A folyamatnak pedig nincs, és nem is lesz vége. Valahogy úgy van ez, mint a játékgépeknél: hosszú távon csak egy tuti nyertes van, a tulajdonos. A mi esetünkben pedig ezen berendezések kitalálói, beszerelői, árusítói azok, akiknek jól jön a taxisok egymás közötti versengése a minőségi címekért. A City döntéséről Naszályi Gábort, a szövetkezet elnökségének tagját kérdeztük.

• Pontosan mit szavazott meg a novemberi közgyűlés?

• Azt, hogy a mi rendszerünkben dolgozó taxisok januártól maximum 5/8 hosszúságú antennát használhatnak. Ez semmi egyebet nem jelent, mint hogy a toldott, tekercekkkel feljavított, sokszor már kétméteres antennák kikerülnek a használható eszközök köréből. A Citynél januártól csak osztatlan, egybefüggő, maximum 5/8-os hosszúságú antennát lehet használni.

• Ehhez lehet csatlakoztatni erősítőt, vagy egyéb eszközt, mondjuk az antenna és a rádió közé?



Januártól maximum 5/8-os antenna használható

• Nem! Ez nagyon fontos döntése volt a közgyűlésnek. Vagyis egységesen megszűnik minden olyan eszköz használatának lehetősége, ami feleslegesen plusz költségekbe verné a taxist. A továbbiakban nem lesz szükség arra, hogy ilyen okból újabb és újabb, drágábbnál drágább berendezésekre költsenek kollégáink. Ezzel párhuzamosan a REB-szabályzatban a rádióellenőrzésekkel kapcsolatosan a korábbiaknál szigorúbb feltételrendszert foglalmaztunk meg. Leírtuk, hogy mit kell egy URH-nak tudnia, ezen kívül viszont minden tilos! Tehát az eddigi gyakorlattal ellentétben nem azt rögzítettük, hogy mi a szabálytalan, hanem azt a paramétersort, aminek meg kell felelni a nálunk üzemelő rádióknak. Ettől eltérni minden tekintetben tilos! A szigorítás része a kódadó, a térerőmérő és a kódkiíró berendezés is. Ismétlem: a rögzített paraméterektől eltérni

nem lehet. Tilos például a kódadóval „játszani”. Egyszerűbben fogalmazva: tilos újabb százazreket költeni a szerelőkre. Rádióból a City Taxinál jelen pillanatban kétféle szabad használni: a Kenwood-ot és a Maxon-t. Antennából is behatároltak a lehetőségek. Aki ettől eltér, az nagyon súlyos szankciókra számíthat. Kirívó esetben pedig egyből szerződésbontás lehet a következmény.

• E döntés eredményeképpen az esélyegyenlőség a címre jelentkezők között növekedhet. Nézzük ennek a kérdésnek egy másik elemét. Nevezetesen a sorelső rendszerben történő címkidást. Ebben

Előfizethető a Taxisok Világa

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

megosztott az egész fővárosi taxistársadalom.

• Ez egy nagyon komplex kérdéskör, melynek egyik fontos eleme az antennák és a rádiók „tudásának” ésszerűsítése. Ennek rendezésével elértük, hogy kollégáink bevételéből ne nyeljen el újabb és újabb százezreket egy-egy ilyen felesleges beruházás. A másik fontos eleme az esélyegyenlőség megteremtésének, a sorokból történő címkiadással összefüggő problémakör rendezése. Nem csak nálunk, hanem minden fővárosi taxicég életében. Egy korszerű, a kor követelményeinek megfelelő rendszerre van szükség ahhoz, hogy a jelenleg csak nagy nehézségek árán továbbított megrendeléseinket a központ könnyebben tudja taxisainknak kiadni. Erről a Citynél is, meg más csapatoknál is nagy vita van. Megy az adokkapok mindenhol. Nálunk erről több mint egy éve úgy döntött a közgyűlés, hogy a meglévő sorokhoz tartozó működési területet bővítenünk kell. Annak ellenére, hogy az én személyes véleményem más volt. Szerettem volna azt elérni, hogy a meglévő sorokhoz tartozó címállomány megtartása mellett, inkább újabb sorokat alakítsunk ki. Nagyon nehéz ugyanis

a fővárosban megbecsülni azt, hogy egy adott helyről mennyi idő alatt lehet elérni egy másik pontba. Ez változhat a forgalmi viszonyok függvényében, így az időben címre érkezés bizonyos kockázatokat is rejthet magában. Az egyéves gyakorlatot is figyelembe véve, az elmúlt közgyűlésen megjelentek többsége megerősítette az e tárgyban hozott korábbi közgyűlési határozatot. Nekünk pedig – személyes véleményünkől függetlenül – a tagság döntésének megfelelően kell a munkánkat végezni.

• **En úgy tudom, hogy csak a körülbelül négyszáz fős szövetkezeti tagság töredéke szavazott erről, és még a megjelentek egy része is másképpen gondolta. Vagyis csak az ott lévők többsége szavazta meg a sorokhoz tartozó címek bővítését. Ez pedig mindössze néhány tucat ember, nem a szövetkezeti tagság többsége. Nem beszélve azokról a citysekről, akik nem szövetkezeti tagok...**

• A City Taxi Szövetkezet egy közel négyszáz fős tulajdonosi közösség. Aki tagjaink közé tartozik, az természetesen szavazhat. Ha nem él ezzel a lehetőséggel, akkor egyben elfogadja azt a döntést, amit a közgyűlé-

seken megjelentek többsége hozott, vagy hoz majd a jövőben. Ha elmegy szavazni, akkor dönthet a nemmel és az igenel egyaránt, amennyiben véleményét a megjelentek többsége osztja. Amikor tulajdonosai lettünk szövetkezetünknek, egyben elfogadtuk, hogy saját sorsunkról magunk határozzunk, ám természetesen minden esetben a szavazó többség akarata érvényesül. A demokráciának ez a lényege. Amennyiben valaki úgy dönt, hogy távol marad, az is egy döntés, egyfajta szavazat.

• **Visszatérve a sorokról történt szavazásra: ez azt jelenti, hogy a jelenlegiek megmaradnak, csak bővítitek az ezekhez rendelt címállományt, vagy újabb megállókát is kialakítotok?**

• A közgyűlés több mint egy évvel ezelőtt nekünk azt a feladatot adta, hogy a meglévő sorok címállományát bővíteni kell azon címekkel, amelyek ezekről a kijelölt helyekről 10 percen belül elérhetők. Vagyis a hozzárendelt címek mennyisége változott, nőtt, de az újabb sorok kialakításának lehetősége a vezetőség kezében van. Ez utóbbi viszont egyelőre nem központi kérdés. Magyarul, jelenleg nem foglalkozunk ezzel

az utóbbi kérdéssel. Már csak azért sem, mert az a fejlesztő cég, amely sok-sok pénzért készített volna nekünk ehhez egy megfelelő szoftvert, nem tudta megoldani a feladatát. Ezért jelen pillanatban – függetlenül attól, hogy erre igény lenne és a vezetőség is szeretné – nem tudunk a meglévőkénél több sort kialakítani és kezelni.

• **Ha sikerül esetleg egy megfelelő fejlesztő céget találni, akkor a Citynél a jövő a műholdas helymeghatározáson alapuló címkiadásé, vagy a sorelső rendszeré?**

• Én úgy gondolom, hogy a taxinak meg kell állnia valahol, nem keringhet a jelenlegi üzemeltetési költségek mellett egész nap a városban. Tehát be kell állni egy-egy sorba valahol a városban. Ahogy azt a betervező, Bibók Sanyi barátom mondta, a kulturált európai országokban nem divat a „nyomkodós taxizás”. Valamilyen formában mindenhol sorokból adják ki a címeket. Nyilván, amikor minden taxi foglalt, a drosztokon is nehezen találni várakozó autót. De nem az a megoldás, hogy mint az amerikai filmekben, 10 taxi kövesse egymást, hátha valamelyiket kiintik a forgalomból. Inkább álljon meg, hogy

Erről írt a *Taxisok Világa* 1996 januárjában

10 éve történt

Reagáltak a hivatalok

Az eldurvult droszthelyzet okán a magyar Taxis Szövetség nyílt levelet intézett az illetékes hivatalokhoz és hatóságokhoz. A válaszokból már idéztünk, ezúttal a Versenyhivatal, a Főváros és a szakminisztérium reagálásából szemezgetünk:

Versenyhivatal: „...bebizonyosodott, hogy a taxiipar – különösen a nagyvárosi – önmagában, spontán módon nem tud kiegyensúlyozott piaci viszonyokat teremteni, és gyakran torzul az elvárható tisztességes magatartás is.

A fejlett nyugati országok szabályozási gyakorlatát tanulmányozva látni lehet, hogy tökéletes megoldás nincs, de a széles körű adminisztrációs korlátok és a teljes liberalizáció között a közérdeket jól szolgáló megoldások között lehet választani.

... fontos szerepet szánunk a társaságok felelősségének is minden olyan témakörben, amely az egyes taxis és annak társasága között akár a gazdasági-érdekeltségi, akár az etikai

normák megfogalmazását és betartását jelenti.”

Főváros: „A megoldás tehát első lépésként véleményem szerint – nem újabb magas szintű jogszabály megalkotása, hanem a megfelelő szabályok fokozott betartatása lenne. Ennek eszköze pedig a hatékony, a taxizás minden területére kiterjedő és folyamatos ellenőrzés.”

Közlekedési Minisztérium: „A tárca programjában szerepel a személyszállítás feltételrendszerének átfogó szabályozása – melynek része a taxiközlekedés feltételeinek komplex szabályozása is –, erre azonban a személyszállítási törvény keretei között kerülhet sor, melynek szakmai előkészítése hosszabb időt igényel.”

Nos, itt tartottunk tíz évvel ezelőtt. Hogy a fenti javaslatokból bármi is megvalósult-e, azt mindenki döntse el saját maga. Mindenesetre a KHVM illetékesek által említett személyszállítási törvény – melynek „előkészítése hosszabb időt igényel” –, a mai napig nem született meg...

– Hogy hívják a félelmet elűző sámánt?
– Nefossámán!!!

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórak
fekete doboza!

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

OMH hitelesítés: **8.500 Ft**

Ugyanitt:

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

árusítás, beszerelés.

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

minél nagyobb kihasználtsággal, minél kevesebb üres kilométerrel tudjon dolgozni. Úgy gondolom, hogy bárhogya is ellenkezik a taxisok jelentős részének az elveivel, előbb-utóbb rá fog állni követőrendszerre a taxistársadalom. Egyébként én személy szerint nem vagyok híve a soroknak, de a vezetőségnek az a dolga, hogy a közgyűlés határozatait tartsa be, és kövesse a tagság többségének akaratát.

• **A követőrendszer alatt a GPS-t érted? Vagyis a műholdas követőrendszerrel hozzárendelnéd a sorokhoz?**

• Inkább megfordítanám. A sorokat rendelném a műholdas követőrendszerhez. Hiszen ha tudom, hogy egy fizikai sorban milyen autók állnak, mert műholddal be tudom őket azonosítani, már könnyebb a dolgom. Például tudom, hogy megfelelnek-e azoknak a paramétereknek, amelyeket keres a megrendelő. Tudom, hogy például a közös taxiállomáson az első és hatodik helyen áll City Taxi, a többi négyen nem. Ha megfelel, ki tudom majd kül-

deni neki a címet, ha erre lesz megfelelő eszközünk. Amennyiben ez beválik, csak akkor tudjuk tovább bővíteni a már meglévő sorokat. Ez azonban megint csak a tagság akaratán múlik majd. Erről is ők döntenek: szeretnék, vagy sem. Ha beválik, akkor lehet a fizikai és a virtuális drozttokat is ötvözni, tetszés szerint.

• **Amennyiben kiküldöd a címet a taxinak, akkor annak ezt jelenleg kötelező a sorból elvinni, amit a taxisok többsége félal. A fuvarkényyszer szinte senkinek sem szimpatikus.**

• Ennek megváltoztatásához teljesen új szabályozó rendszerre lenne szükség. Válogatás mindig volt a fuvarok között, azonban az alapprobléma nem ez. Inkább az, hogy azok, akik jobb taxisok, vagy annak képzelik magukat, ellenzik a sorból történő címkiadást. Ők úgy gondolják, hogy kevesebb címhez jutnak majd így, mint a „világtalanok”. Ebben egészen biztos, hogy van némi igazság, ám a címek közötti válogatás céges szinten nem tá-

mogatható. Minden hozzánk beérkezett megrendelést el kell vinni. Tudom, hogy sok esetben nem segítene sem a sorrendszer, sem a műholdas címkiadás, mert egyszerűen állnak a dugókban az autók. Néha mozdulni sem tudnak, ezért aztán hiába van a megrendelés, nem tudunk kocsit küldeni. A feszültség pedig mindenkiben nő emiatt. Ezen a fővárosi forgalomszervezők tudnának javítani...

• **Sokan jelzik az utasok közül is, hogy vannak taxisok, akikkel valamilyen okból nem kívánnak utazni. Hasonló a helyzet a kollégáknál is. Számukra is előfordulhatnak olyanok, akikkel nem tudnak kijönni. Ha az ilyen megrendelést nem tudják visszaadni, akkor abból szinte biztosan botrány lesz. Az utas betelefonál, a kolléga meg mehet a bizottság elé. Sokan ezt szeretnék eleve elkerülni.**

• Nekünk az a dolgunk, hogy semmi esetre se kerüljünk konfliktusba az utassal, bármennyire is nehezünkre esik ez

olykor! Mi szolgáltatunk, ami bizony időnként ilyen konfliktushelyzetet teremthet. A pénztáros sem mondhatja, hogy álljak a másik pénztárhoz, mert nem vagyok szimpatikus neki. Ám én választhatom a másik pénztárat, ha akarom. Amennyiben az utasnak kifogása van valamelyik kollégával szemben, úgy mi le fogjuk állítani őt erről az utasról. A reklamációs bizottság ma is ráírja a kódra, a telefonszámra azt a taxist, akit nem kíván ez az utas látni. Ő eleve nem mehet oda. Ez azonban csak nagyon indokolt esetben fordulhat elő, mert a taxi egy olyan szolgáltatási ágazat, ahol a válogatásra nincs lehetőség. Nem kívánjuk megrendelőinknek megindokolni, hogy miért nem akarja őket egyik-másik taxisunk elvinni. Konfliktusok természetesen előfordulhatnak, emberek vagyunk. De akinek nagyon sok ilyen van, az előbb-utóbb el fog számolni nálunk a „reklama” bizottságnál. Főleg olyan utasok esetében, akiknek mással nincs problémájuk.

B. K.

Milliókat érő gyémántok a hátsó ülésen

Becsületes taxis

Egy szórakozott utas 350 ezer dollár értékű gyémántokkal teli erszényt felejtett a taxiban a minap Los Angelesben, amelyet az afgán származású sofőr hiánytalanul visszaadott tulajdonosának. A gyémántkereskedő busás jutalomban részesítette a becsületes taxist.

Szórakozott emberek voltak és lesznek is, ebben semmi újdonság nincs. Arra is számtalan példa akadt már, hogy az utas zsebéből kiesett valami útközben, és ezt kiszálláskor nem vette észre, csak később. A talált tárgyak között lelt rá vagy maga a taxis kereste meg és adta vissza az elhagyott tárgyat, értéket. Az azonban mégsem a hétköznapi sztorik közé sorolandó, amikor egy jól öltözött utas a repülőtérre veti magát, majd az autóban felejté erszényét, amelyben kisebb-nagyobb csiszolt gyémántkövek dudarodnak. Nos, Los Angelesben még is ez történt – derül ki az egyik helyi lap tudósításából. A hír szerint a tíz évvel ezelőtt Afganisztánból bevándorolt kétgyermekes *Haider Sediqi* taxisoförként dolgozott a nyugati parti metropolisban. Pontos címre hívták autóját, ahol utasa egy bőrönddel és kizárólag szállt be kocsijába. A repülőtérre kérte a fuvart. Menet közben nem nagyon beszélgettek. Az utas láthatóan elmélyülten gondolkodott, s a taxis nem akarta elmékedésében megzavarni. Amikor a repülőtér meghatározott termináljánál megálltak, a csomagot a sofőr átadta utasának, aki annak rendje és módja szerint már indult is az épületbe. A taxis lezárta a csomagtartóját és visszaindult a városba, amikor az egyik kanyarban észrevette, hogy a hátsó ülésen valami mozog. Rátalált a barna velűrből készült kis erszényre. Kinyitotta és ekkor döbbsent meg csak igazán, ugyanis több csiszolt gyémántkövet látott benne. Első pillanatban azt

sem tudta mihez kezdjen vele, végül átgondolva a történeteket, úgy látta a legbiztosabbnak, ha visszafordul a reptérre, és a rendőröknek átadja a láthatóan nagy értékű erszényt. A 40 éves taxisnak – saját bevallása szerint – meg sem fordult a fejében, hogy a gyémántokat megtartsa. Természetesnek tartotta, hogy a talált csomagot leadja a rendőröknek, ha már ilyen értékes kövek vannak benne.

A repülőtérre – a rendőrök segítségével – sikerült megtalálni a szórakozott utast, aki addig fel sem fedezte a gyémántok eltűnését, pedig átszámítva 75 millió 270 ezer forintot érő kövecskék bizonyára hiányoztak volna neki is. Mint később kiderült, az utas sem egy egyszerű üzletember volt, hanem *Eric Austeim*, a nagy New York-i gyémántkereskedő cég és a híres Fifth Avenue bevásárlóutca legelegánsabb ékszerboltjának tulajdonosa. Tulajdonukban van számos amerikai, izraeli, botswanai, kínai és dél-amerikai gyémántbánya, csiszolóüzem, kereskedő cégek és nyersgyémánt-feldolgozó üzem.

A megtalált gyémántköveket egyesével leszámolták a cégóriás tulajdonosának jelenlétében, majd a becsületes taxisnak megköszönték a közreműködését. A tudósítás röviden és szűkszavúan csak annyit közölt: a gyémántmágnás busásan megjutalmazta a sofört. **Cash**

- Hogy hívják azt a nőt, aki olyan keményen dolgozik, mint egy férfi? – Lusta dög!

- Hogy hívják a szerencsés nindzsát? – Máz-lee.

- Hogy nevezik az első őst, aki süteményt sütött? – Almáspitekus.

- Hogy hívják a vegetáriánus vámpírt? – De Ne Vért.

Először is még egyszer BUÉKI! Hát beleléptünk! Vagy beleléptünk? Mibe? Mibe? Hát 2006-ba! Na! Vagy a III. évezred 6. évebe. Ötön már túl vagyunk. Ez az ötödik is érdekes volt. Nézzünk csak hátra! Magunk mögé. Mibe léptünk bele egy évvel ez előtt. Hú! Nem semmi! Vagy semmi sem? Ha úgy vesszük, semmi érdemleges nem történt a taxizásban. Se droszt, se fix tarifa. Az utak sem javultak. Igaz, állni, ácsorogni bárhol lehet. Vagy már ez sem igaz. Mivelhogy a reptérenél a szántóföldi drosztolás is megszűnt. Utat építettek oda. De jó! Eladták a repteret is. Mert a köznyelv csak így nevezi a privatizációt. Angolok vették meg, ha igaz. Jó sok pénzért. A pénz jól jön mindig. Csak kérdés, hogy mire költik. Esetleg kampány-finanszírozásra? Az sem olcsó mulatság. Szerintem sosem tudjuk meg. Eltűnik, eltűntetik, akiknek hatalmuk, módjuk van rá. Azért nem mondom, hogy zsebre vágják, mert az túl szemebetűnő lenne. Akikről szól, azoknak ugye üvegzebeük van. Csak hát az üveg színe sem mindegy, hogy milyen. Nem átlátszó, az biztos. Mint ahogy az sem áttekinthető, hogy a drosztdíjak – melyek ugye emelkedtek – mire fordítottak. Meg a drosztokon elhelyezett reklámokért befolyt pénz ugyan mennyi? Idén az is kevesebb lesz. Igen! Nem tévedés! Piros pont lesz rajtuk. Az áfa miatt. „Tibi bácsi ezt is elintézte”? Meg lehet az áfás taxiórákat gyorsan átállítani. Most mondják azt, hogy ez az év is jól kezdődik. Jól bizony. Esett egy kis hó az év végén, és majdnem pánik lett országszerte. Mert az arra a feladatra szakosodott költségvetési szervek felkészültek a télre. A nyáron. Akkor sem csináltak semmit. (Kátyúzás, útjavítás, karbantartás.) Most sem, igaz, hogy most csak öt-hat órán keresztül nem csináltak semmit, de az elég volt az időjárásnak, hogy nyeresben legyen. Kíváncsi lennék, ha nem vált át esőre a csapadék, meg pluszra a hőmérséklet, hol tartanánk most. Arról nem beszélve, hogy a közúti járművek 90 %-ára nem téli gumit kellene ilyenkor tenni, hanem a nagy T betűt, elől-hátul. Saját példából kiindulva. Egy kis dombnál már messziről látszott, hogy három autó elakadt. Én kb. száz kilométerre megálltam és két utasommal előre sétáltunk. Segíteni persze. Hogy mi is haladjunk, haladhassunk. Nem fogjátok elhinni. Az első elakadt kocsit gazdáját csak nehezen

tudtam rábeszélni, hogy ne felfelé toljuk, hanem lefelé. Nagy nehezen megértette, hogy majd felfelé is fogunk segíteni. Na mindegy. Hátratóltuk – előre – felért. És ott meg is állt. Könyörögni kellett ne-

Morfondáriák

ki, hogy ugyan már húzzon előrébb. Mert a következőknek is kell itt fent a hely. Ha nem velem történik meg, el sem hiszem. Vagy amikor a lámpa előtt én pirosnál kb. 30 méterre állok meg, hogy legyen időm lendületet venni, vagy egyáltalán elindulni, akkor az ügyeske beáll elé a lámpa alá. A még ügyesebb, ferdén kettőnk közé. Én a harmadik lámpaváltáson átjutottam úgy, hogy kikerültem őket. Szabálytalanul ugyan, de lehet, hogy ők még mindig pörgetik valamelyik hajtott kereket. Olyat is láttam, tapasztaltam, hogy okostojás jóindulatúlag szólt a másiknak, hogy áll a kerek. A túloldali pörgött ugyan, azt meg én láttam. A tudatlan meg kiszállt megnézni az álló kereket. Azért egy kicsit a jóról is: meglepően türelmesek voltak az emberek. Lehet, hogy a nagy általános ünnepi hangulatnak volt köszönhető, de tényleg. A hülyeségek is inkább jóindulatból fakadtak szerintem, és ezt már nagy eredménynek értekelem. Meg az a hír is nagyon jó hatással volt a hangulatomra, miszerint egy képviselő józanul elütött valakit. Gyorsan orvoshoz vitte, vagy kórházba. Majd rögtön lemondott mentelmi jogáról, és nyomatékosan kérte, hogy az ügyét vizsgálják ki és cselekménye súlyának megfelelően büntessék meg. Ezen legalább annyira meglepődtem, mint amikor a TV-ben (nem filmen) egy olyan jó 160 cm magas amcsi rendőrt láttam intézkedni. Különbösen egy ittas képviselő biztos, hogy nem így viselkedik. Rögton a törvény mögé bújjik. Meg másnap az újságban arról mesél, hogy mekkora gólt, (gólokat) rúgott (fejelt) focista korában. Igaz, hogy egy helyi újságban. De hát ott kell, hogy ismét megválásszák. Nem igaz? Ha jól látom, már beindult – hivatalosan ugyan még nem – a kampány. Mert ez az év, ha másról nem, de a választásokról ismert lesz. Kár, hogy nem szököv az idei. Annak a plusz egy napnak is hogy tudnának örülni a pártok. Aki nyerne, annak mindegy lenne, de aki veszítene, az biztos arra fogná rá a vereséget, hogy amiatt. Mert a másik akkor is. Meg a lumpenek, meg akik a börtönben vannak. Meg akik nem. Azoknak a legjobb. Vagy a legrosszabb. Mert ők még lehetnek. Vagy voltak. Akár képviselők is. Majd a sitten leteszik a képviselői esküt. Jó, mi? Ilyen is volt. Azért sokszor elgondolkodom, hogy egy taxinak egy nyomorult kocscserénél mennyi pénzt, időt, különböző igazolásokat kell beszereznie, hogy az új eszközzel folytathassa tevékenységét, akkor egy képviselő-

nek miért elég, hogy nem kell igazolnia magáról semmit. Legalább az erkölcsi feddhetetlenségét. Vagy amit ők művelnek, az már a bűnözés felett is áll. Kik ők? Megmondom. Szolgák! A mi szolgáink. Csak sajnos ők is úgy vannak, mint mi taxisok a tarifával. Tax mint tarifa. Vagy adó! Az adót ők állapítják meg. Sajnos a fizetésüket is. Érdekes módon azt sosem tartják

szinten. Biztos, hogy meghaladja az inflációt. Meg a létszámuk! Na, az sem jó az országunk. Körülnézve Európában a hasonló népességű országokhoz képest kétszer annyian vannak. Halkan néha szóba kerül, hogy csökkenteni kellene a létszámot, de nem viszi rá a lélek egyiküket sem, hogy önként kilépjen a sorból. Talán kéne már egy rendszerváltás. Megint? Ugyan már! Minek? Akkor a kövérből sovány lenne! Vagy fordítva. Azért az sem semmi, hogy az egykori halálraítélt, de életben maradt képviselő mennyire ragaszkodik a mandátumhoz. A kedvenc maciját már meguntta, vagy a maci őt, és most megpróbálja a Vitéz Lacit. Mert ugye ők is valahol csak olyan emberek, mint mi vagyunk. Szeretnek például csajozni. Szerelmes típusok. Mint Fejenyű a helység kalapácsa. Mi is volt a szakmája. Ja, kovácsmester. Aha. Így már világos. Ápolni kell a hagyományokat. Mint amikor otthon kiderült az, hogy a pártbizalmi elvtársnak szeretője van. Hú! Volt nagy csetepaté. Az asszony csak úgy szikrázott. Aztán bizalmi elvtárs meggyőzte az asszonyt, hogy ez majdnemhogy kötelező a párton belül. Mert ugye mindenkinek van valakije. Férfinak nő, nőnek férfi. Akkor még vigyáztak az erkölcsökre. Lopni sem volt szabad. Na, eljött a nagy októberi ünnep, ami ugye novemberben volt. (Hú, de érdekes!) Itt aztán az et. mutogatja az asszonynak, hogy nézd az a vörös, az a titkár et. kedvese. Az a barna a propagandistáié. Hát az ott, na az kié? A tiéd? Igen! Na látod. Mire az asszony: azért a miénk a legszebb. Persze ma már ilyesmi nem fordulhat elő. Nem azért, mert az emberek megjavultak vagy megváltoztak volna. Hanem csak megokosodtak. Rájöttek, hogy egy októberben történt történelmi eseményt nem érdemes novemberben ünnepelni. Hogy jön az össze? Legalább úgy nem, mint érettségi tételnek azt a kérdést feltenni, hogy ki született 1582. október 10-én. Nem magyar volt, annyit elárulok. Szóval reméljük, hogy ez az év sem lesz rosszabb, mint az előző. Akkor már elégedettek lehetünk. Csak gáz legyen. Vagy nehogy valami nagy gáz legyen. A nagy szomszéd csattogtatja a fogát. Emeli a gáz árát. Na most mondja, vagy ígérje valaki, hogy nem fogja emelni a gáz árát. Aki ilyet mond vagy állít, azt szerintem ki is lehet rohogni. Tiltakozásul már csak ez maradt. Nincs már síp. Tojás! Dobálás. Maradt a rohogás. Ilyen. Maradjunk annyiban, hogy ha nem is rohogunk, ne is sírjunk ebben az esztendőben. Talán csak mosolyogjunk!

Tisztelettel:

Kapitány



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

Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg

A Taxisok Világa januári számában rendszeresen közöljük a könyveléshez szükséges legfontosabb számszerű adatokat, öt évre visszamenőleg. Az adóhivatal ellenőrzése a legutóbbi öt évre terjedhet ki, és ez az öt év a bevallás beadásától számít, tehát 2006-ban egészen 2000-ig visszamenőleg ellenőrizhetik könyvelésünket, mivel ennek bevallását öt éve, 2001-ben adtuk be. Az 1999-es, és az azt megelőző évek könyvelési és bevallási anyagait lehet selejtezni.

A munkaviszonyjal, tanfolyamokkal és vizsgákkal kapcsolatos igazolásokat, a tartós cikkek (URH, taxióra, stb.) számláit, bizonylatait azonban feltétlenül tartuk meg, valamint érdemes a gépkocsi adás-vétel dokumentumait is határidő nélkül megőrizni (a közelmúltban történt az az eset, amikor a helyi önkormányzat egy 14 éve(!) eladott autó súlyadóját követelte kollégánkon).

APEH által elfogadott, költségelszámolásra alkalmazható üzemanyagárak

Dátum	95 oktános ólommentes	98 oktános ólommentes	Gázolaj
2000.01.01	217,00	226,00	206,00
2000.04.01	231,00	240,00	207,00
2000.07.01	243,00	252,00	213,00
2000.10.01	248,00	257,00	228,00
2001.01.01	229,00	239,00	233,00
2001.04.01	233,00	243,00	217,00
2001.07.01	242,00	252,00	217,00
2001.10.01	232,00	242,00	210,00
2002.01.01	204,00	214,00	197,00
2002.04.01	216,00	226,00	199,00
2002.07.01	228,00	239,00	201,00
2002.10.01	239,00	250,00	209,00
2003.01.01	228,00	235,00	207,00
2003.04.01	240,00	250,00	231,00
2003.07.01	230,00	240,00	206,00
2003.10.01	240,00	249,00	210,00
2004.01.01	230,00	240,00	213,00
2004.04.01	239,00	249,00	215,00
2004.07.01	249,00	259,00	219,00
2004.10.01	249,00	259,00	230,00
2005.01.01	234,00	243,00	229,00
2005.04.01	247,00	256,00	242,00
2005.07.01	265,00	276,00	256,00
2005.10.01	288,00	297,00	274,00

Megjegyzések:

- Az APEH negyedévenként közleményben írja elő az elszámolható üzemanyagárakat. A táblázat is ezeket közli. Fenti áraknál magasabb költséget csak szabályszerű számlák alapján lehet érvényesíteni, ebben az esetben is figyelembe kell venni azonban az APEH által elfogadott – típusok szerinti – fogyasztási normát.
- 2006-tól az elszámolható hivatalos üzemanyagárakat az adóhivatal havonta közli.

Iparüzési adó

Év	Mértéke	Adómentes határa
2000	2,0%	500.000.-Ft
2001	2,0%	500.000.-Ft
2002	2,0%	700.000.- Ft
2003	2,0%	700.000.- Ft
2004	2,0%	700.000.- Ft
2005	2,0%	700.000.-Ft

Általános forgalmi adó (áfa)

Év	Adómentes határa	
2000	tételes adózó esetén átalányadózó esetén	2.000.000.-Ft 4.000.000.-Ft
2001	tételes adózó esetén átalányadózó esetén	2.000.000.-Ft 4.000.000.-Ft
2002	tételes adózó esetén átalányadózó esetén	2.000.000.-Ft 4.000.000.-Ft
2003	tételes adózó esetén átalányadózó esetén	2.000.000.-Ft 4.000.000.-Ft
2004		4.000.000.- Ft
2005		4.000.000.- Ft

Megjegyzések:

- Mértéke 2000–2003-ig 12%, 2004-től 15%.
- Az adómentes határ alatti árbevétel esetén áfát fizetni nem kell és nem is igényelhető vissza.
- Az adómentes határ átlépésekor az áfa hatálya alá be kell jelentkezni, és a határt meghaladó összeg után forgalmi adót kell fizetni. A következő két adóév ez esetben teljes egészében áfa-köteles, függetlenül a bevétel mértékétől.
- 2001-től a személygépkocsi-beszerzés áfája bizonyos feltételek teljesülése esetén visszaigényelhető. Az egyik ilyen feltétel, hogy a beszerzés évét megelőzően az e tevékenységből származó árbevétel meghaladja a 4 millió forintot. Az üzemanyag áfája továbbra sem igényelhető vissza.

Megjegyzések az Iparüzési adó táblázathoz

- Az adatok Budapestre vonatkoznak. Más településeken ettől eltérő százaléktételek is lehetnek (a maximum azonban 2%), illetve az adómentes határ összege is változó, esetleg nulla is lehet.
- Az adó alapja a korrigált nettó árbevétel.
- Az adómentes határ alatti bevétel esetén adót fizetni nem kell, a bevallás azonban ekkor is kötelező.
- Az adómentes határt meghaladó árbevétel esetén az adót a teljes összegre meg kell fizetni.
- A korrigált nettó árbevétel a taxiórában lévő teljes (áfásoknál áfa nélküli) összegből az anyagköltség (taxisok esetén jellemzően az üzemanyagköltség) levonása után megmaradó tétel. Az anyagköltség számlák alapján, vagy az APEH norma szerint is érvényesíthető.
- A korrigált nettó árbevétel az adó-megállapítás egyszerűsített módját választó átalányadózó vállalkozók esetén az átalányadó alap húsz százalékkal növelt összege.

Jegybanki alapkamat

Dátum -tól-ig	Kamat mértéke
1999.12.22-2000.01.19	14,50%
2000.01.20-2000.02.28	13,00%
2000.03.01-2000.04.02	12,00%
2000.04.03-2001.07.12	11,00%
2001.07.13-2001.09.09	11,25%
2001.09.10-2001.10.24	11,00%
2001.10.25-2001.11.12	10,75%
2001.11.13-2001.12.10	10,25%
2001.12.10-2001.12.31	9,75%
2001.12.11- 2002.01.07	9,75%
2002.01.08 - 2002.01.21	9,50%
2002.01.22 - 2002.02.18	9,00%
2002.02.19 - 2002.05.21	8,50%
2002.05.22 - 2002.07.08	9,00%
2002.07.09 - 2002.11.18	9,50%
2002.11.19 - 2002.12.16	9,00%
2002.12.17 - 2003.01.15	8,50%
2003.01.16 - 2003.01.16	7,50%
2003.01.17 - 2003.06.10	6,50%
2003.06.11 - 2003.06.18	7,50%
2003.06.19 - 2003.11.27	9,50%
2003.11.28 - 2004.03.22	12,50%
2004.03.23 - 2004.04.05	12,25%
2004.04.06 - 2004.05.03	12,00%
2004.05.04 - 2004.08.16	11,50%
2004.08.17 - 2004.10.18	11,00%
2004.10.19 - 2004.11.22	10,50%
2004.11.23 - 2004.12.20	10,00%
2004.12.21 - 2005.01.24	9,50%
2005.01.25 - 2005.02.21	9,00%
2005.02.22 - 2005.03.29	8,25%
2005.03.30 - 2005.04.25	7,75%
2005.04.26 - 2005.05.23	7,50%
2005.05.24 - 2005.06.20	7,25%
2005.06.21 - 2005.07.18	7,00%
2005.07.19 - 2005.08.22	6,75%
2005.08.23 - 2005.09.19	6,25%
2005.09.20-tól	6,00%

Megjegyzések:

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

Adótáblák

2000	
0 - 400 000 Ft	20%
400 001 - 1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 000 001 Ft-tól	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2001	
0 - 480 000 Ft	20%
480 001 - 1 050 000	96 000 Ft és a 480 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 050 001 Ft-tól	267 000 Ft és az 1 050 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2002	
0 - 600 000 Ft	20%
600 001 - 1 200 000 Ft	120 000 Ft és a 600 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 200 001 Ft-tól	300 000 Ft és az 1 200 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2003	
0 - 650 000 Ft	20%
650 001 - 1 350 000 Ft	130 000 Ft és a 650 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 350 001 Ft-tól	340 000 Ft és az 1 350 000 Ft-on felüli rész 40%-a
2004	
0 - 800 000 Ft	18%
800 001 - 1 500 000 Ft	144 000 Ft és a 800 000 Ft-on felüli rész 26%-a
1 500 001 Ft-tól	326 000 Ft és az 1 500 000 Ft-on felüli rész 38%-a
2005	
0 - 1 500 000 Ft	18%
1 500 001 Ft-tól	270 000 Ft és az 1 500 000 Ft-on felüli rész 38%-a

Minimálbér

Év	Bér bruttó összege
2000	25.500.-Ft
2001	40.000.-Ft
2002	50.000.- Ft
2003	50.000.- Ft
2004	53.000.- Ft
2005	57.000.- Ft

Megjegyzések:

- Főállású taxinak a TB-járulékot (egészségügyi és nyugdíjjárulékra bontva) legalább az érvényes minimálbér alapján kell fizetnie a tárgyhónapot (ill. a tárgynegyedévet) megelőző havi minimálbér alapján.
- 2006-tól a minimálbér összege 62.500.- Ft-ra emelkedik!

TB-járulék

Év	Főállású vállalkozó			Munkaviszony melletti vállalkozó		Nyugdíj melletti vállalkozó		
	Tb-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás	Tb-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Tb-járulék százaléka	Tb-járulék minimális havi mértéke	Egészségügyi hozzájárulás
2000	44%	15.120.-	3.900.-	41%	0.-	5%	0.-	0.-
2001	42%	16.800.-	4.200.-	39%	0.-	5%	0.-	0.-
2002	40%	20.000.-	4.500.-	37%	0.-	5%	0.-	0.-
2003	40,5%	20.250.-	3.450.-	37,5%	0.-	5%	0.-	0.-
2004	41,5%	21.995.-	3450.-	37,5%	0.-	5%	0.-	0.-
2005	41,5%	23.655.-	3.450.-*	37,5%	0.-	5%	0.-	0.-

Megjegyzések:

- A magánnyugdíjpénztárba belépett főfoglalkozású vállalkozók befizetendő járulékait a tagság az alábbiak szerint befolyásolja: Tb-járulék címén 2000-2002-ig 6%-kal, 2003-ban 7%-kal, 2004-től 8%-kal kevesebb fizetendő az állami kasszába, ez a levont összeg az illető magánnyugdíjpénztárnak fizetendő.
- * Az egészségügyi hozzájárulás mértéke 2005. november-december hónapokra havi 1.950.- Ft

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

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

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI-tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	14.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.000.-től
Elektronikus bevallások	1.500.-től
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-től
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocs oldalára, öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocs 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) – www.apeh.hu

Időszak	98	95	gázolaj
01.01-01.31.	270.00.-	260.00.-	255.00.-

2006-tól az APEH az eddigi negyedéves gyakoriság helyett havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyag-ról számlát beszerezni.

A járulékváltozásokról

Az alapvető változás a 2006-os TB-szabályokban, hogy a járulékokat ezentúl nem negyedévenként, hanem havonta, a tárgy hónapot követő hónap 12-ig kell megfizetni. Az előzetesen beharangozott egyszerűsítés, amely szerint ezentúl elegendő egy csekket használni az összes járulék befizetéséhez, csak az elektronikus havi bevallás bevezetésével

együtt értelmezhető. Mivel pedig ezt a kötelezettséget, illetve végrehajtásának határidejét módosították, egyelőre marad a négy darab különböző csekk a befizetésekhez, csak nem negyedévenként, hanem havonta.

Itt is megjegyzem azonban, hogy az elektronikus havi járulékbavallásra vonatkozó kö-

Folytatás a 40. oldalon

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

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-tól	6,00%

Fizetendő minimális járulékok 2006. január hónapra

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 57 000 Ft (a 2005. dec.-i minimálbér)	Járulékalap 15%-a 8550 Ft	Járulékalap 26,5%-a 15 105 Ft	Járulékalap 18,5%-a 10 545 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8% azaz 4560 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft (a tervek szerint 2006 novembertől megszűnik)	Járulékalap 4%-a 2280 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 11%-a 6270 Ft	A járulékalap 18%-a 10 260 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2280 Ft

Folytatás a 39. oldalról

telezettség nem megszűnt, csak végrehajtásának végső határideje tolódott ki. A 12 darab havi bevételest mindenképpen meg kell csinálni, akár már most megkezdve, akár jövő januárban egyszerre. Ez utóbbit nem nagyon javaslom, tekintettel arra, hogy még több százezer vállalkozó fog hasonló módon gondolkodni...

A járulékok százalékos mértékében nincs változás. A minimálbér változása miatt azonban a befizetendő összeg természetesen emelkedni fog. A január-ra vonatkozó járulékoknál még nem, hiszen a tárgyhónapot megelőző havi minimálbért kell figyelembe venni, az pedig decemberben 57.000 Ft volt. A februári járulékok és az az után következők már a 62.500 Ft-os minimálbér alapján kerülnek majd kiszámításra. Nem győzőm eleget hangsúlyozni, hogy itt e cikkben, és a táblázatban is a minimálisan fizetendő járulékokról van szó! Amennyiben valakinek a vállalkozói kivétje, vagy átalányadó esetén a bevételének 20%-a meghaladja a minimálbér értékét, akkor természetesen ezzel a magasabb összeggel kell beszorozni a megfelelő járulék-százalékokat. A járulékalapot éves szinten göngyölítve kell számítani, tehát néhány havi kiemelkedő jövedelem még nem jelent többletfizetést, ha éves szinten nem haladjuk meg a minimálbér éves értékét. Értethető ez valamennyire? Tehát ha a taxis vállalkozó egy adott hónapban mondjuk 70.000 Ft jövedelmet ért el, vagy átalányadó alapja ennyire jött ki, akkor az ennek megfelelő százalékokat kell befizetnie az adott hónapra. A következő hónapban viszont csak 50.000 Ft a jövedelme. A két hónapra összesen 120.000 Ft jövedelmet ért el, ez kevesebb, mint a kéthavi minimálbér. A kéthavi minimálbérnek megfelelő járulékokat kiszámítva, és levonva belőle az előző hónapban befizetett tételt, megkapja a befizetendő összeget. Csak így első hallásra tűnik ez bonyolultnak. Vagy nem...?

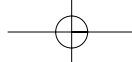
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét	Járulékalap 11%-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	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

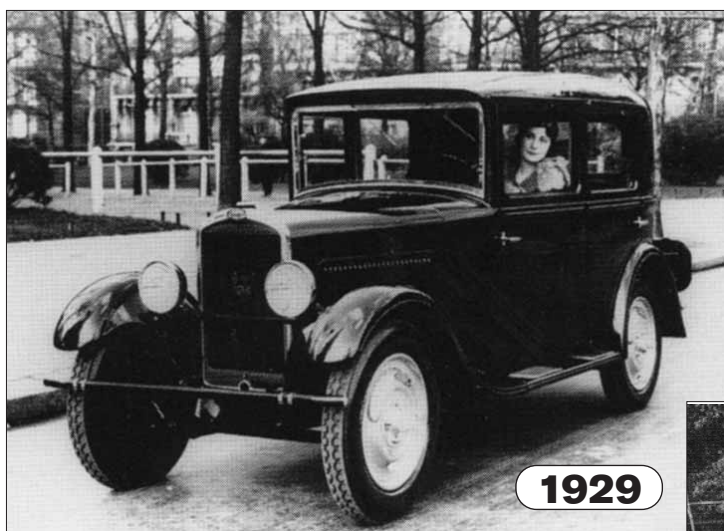
NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
A januári hónapra tehát 2006. február 12.**



13 MILLIÓ „2”-ES



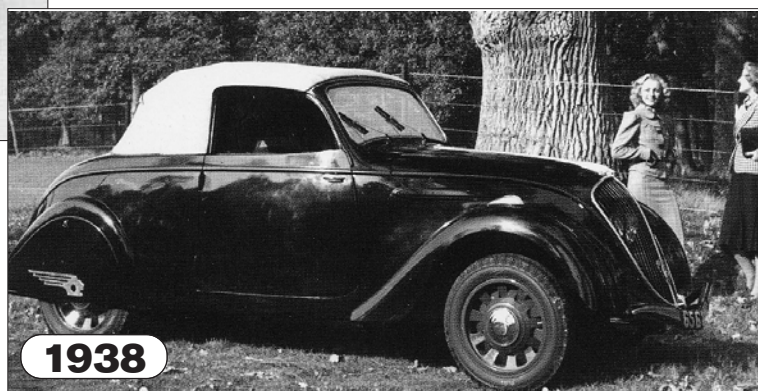
1929

A Peugeot szerencseszámát – a kettést – a 201 vezette be 1929-ben. Ugyanez a modell volt az első Peugeot, amelyet a sajátos háromjegyű, „nullás” számozással azonosítottak.

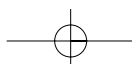
Akár a 206 őse – amelyből 142.309 példány készült – is igaz lehetne, amit a márka ma hangzottat a 206-ról. A korát megelőzően margarétaszzerűen felépített palettát háromféle karosszériatípus alkotta: limuzin, torpedó és kabrió. Ez az innovatív kisautó volt az első nagyszériás modell, amelyet független első futóművel, valamint kettős automatikus ab-

laktörlővel szereltek fel. A 202 (1938), amelynek legfőbb erényeként a megbízhatóságot és a takarékos használatot hangsúlyozták, „mindössze hét litert fogyaszt száz kilométerenként”. Ebből a típusból 130.000 példány került az utakra.

A „2”-es sorozat csak 1948. októberében folytatódott a 203-mal, mivel a 202-nak közvetlenül a háború utáni nehéz években is sikerült tartania magát. Az új Peugeot a „francia család számára ideális” kisautó új koncepcióját testesítette meg. A margaréta ismét új szirmokat hajtott: háromajtós limuzin, haszonjármű változat, kabrió, break, családi autó... A 203 négy sebességfokozatot kínált, a negyedig volt a „takarékos”. A márka sportos lelkületéhez híven rajthoz állt például 1951-ben egy PÁRIZS-LE CAP-ALGER-PÁRIZS versenyben és részt vett egyéb megmérettetéseken is (Monte-Carlo-Mille Miles stb...).



1938





1948



1954

Ha már a számok bővületében vagyunk: a 203-mal lépte át a Peugeot 1952-ben az egymillió gyártási darabszámot a márka tevékenységének megkezdése óta.

A 203 jövőbe mutató volt abban a tekintetben, hogy a gyártási költségek csökkentése érdekében olyan fődarabokat vezetett be, amelyeket más modellekhez is fel kívántak használni. Így például az 1954-es 203 modellek szinkronizált sebességvál-



1983

tójával szerelték fel később az új 403-at. A kettes sorozat második generációja, amelyből 685.828 példány készült, majdnem behódolt az összerékhajtás divatjának is egy igen rövid kitéréssel a „felderítő könnyű haszonjárművek” kategóriájában.

És most térjünk vissza a jövőbe: 1965-ben a Peugeot bevezetett egy „kisautót” a 404 mellett, a 204-et. Az újdonságot a Pininfarina által tervezett karosszéria mögé rejtett, könnyűfémű készült, elsőhajtású motor jelentette. Az erőátviteli elemeket ugyanazzal a kenőanyaggal olajozták, mint a motor alkatrészeit. A 204 modellel a „2”-es sorozat akár a „3”-assal kezdődő modellek egy részét is a magáénak vallhatná, hiszen a 304 – amely csupán húsz kilogrammal volt nehezebb előképénél – jelentősen átvett a 204 alapjaiból.

A 204, amely éveken át a legnagyobb példányszámban forgalomba helyezett modell volt Franciaországban (1970, 1971), 1.604.296 darabbal járult hozzá a Peugeot össztermeléséhez.

A „kettesek” csodálatos kalandja természetesen tovább folytatód-

dott 1983 telétől a 205-tel! A legenda pedig tovább gazdagodott a GTI, a Turbo 16, a „Junior” és a „Rolland Garros” típusok megjelenésével. A barátságos versengésben ezúttal a márka formatervezőinek – Jean Boillot, Gérard Welter, Paul Bracq – köszönhetően a „házi” stílus kerekedett felül a Pininfarina–Ari Vatanen párossal és



1965

másokkal szemben. A 205 számos új Peugeot-rekordot állított fel.

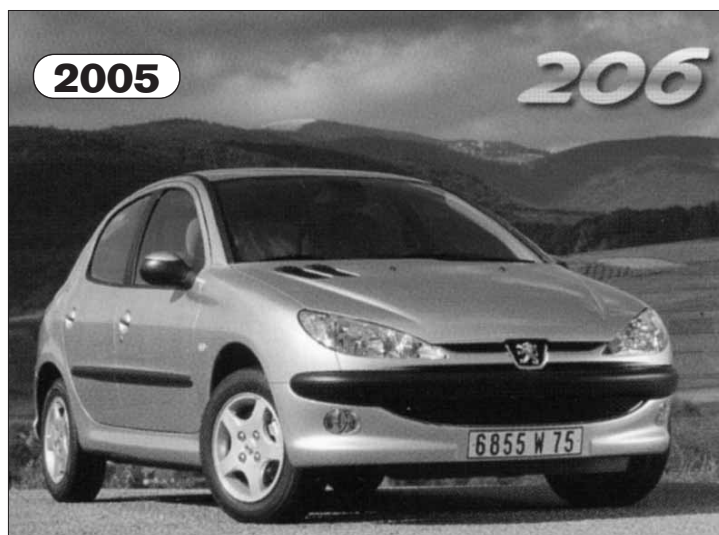
A sikere csúcsán vonult vissza, 5.278 millió legyártott példánnyal a háta mögött, átadva a stafétabotot a 206-nak, amelynek végső mérlegét majd csak a 2010-es években vonhatjuk meg.



1971

Napjainkig összesen 13,2 millió olyan Peugeot modell készült, amelynek számjegye kettessel kezdődött. A márkatörténet mostani szakaszáig ez a sorozat tette ki a márka teljes gyártásának közel harminc százalékát (pontosan 28,8 százalékot) a kezdetek óta, és ennek legnagyobb részét az elmúlt húsz évben állították elő.

A folytatás pedig... benne lesz a következő „számban”!



2005

206

Tisztelt Szerkesztőség! * Tisztelt Szerkesztőség! * Tisztelt Szerkesztőség!

MEZÍTLÁBAS VAGYOK, NEM HIÉNA!

A céges taxisok hajlamosak az összes mezítlábast hiénának tekinteni, és ezt már nagyon unom! Aki nem a nevenséges 169 meg 178 forintért viszi az utast, hanem a számára reális 240-ért, az még nem egy rohadt rabló! Persze az, hogy ezek a kollégának csak nagy jóindulattal nevezhető taxisok minék tartanak, ma már nem érdekel különösebben, az azonban igen, hogy ezt a véleményüket rendszeresen az utasikkal is megosztják. A taxis „rémtörténeteket” mesélő utas alá adják a lovat, ahelyett, hogy a szakma becsületét szem előtt tartva megvédenék kollégáikat.

Kedves céges Kollégám! Nem vagyunk egyformák. Te szeretsz sok címet elvinni olcsón, szeretsz URH-gombot püfölni, csikorgó gumikkal kilóve, két perc alatt címre érkezni. Én szeretek előre megbeszélni minőségi fuvarokat, szeretek kényelmesen, biztonságosan, időben megérkezni a címre, szeretek az utasimmal elbeszélgetni – ha ők is így akarják – díjazom, ha nem kell idegeskednem, hány fuvert kapok. Igen, a maximummal, 240 Ft-tal dolgozom, de ezt még soha, senki nem kifogásolta. Megkapják a pénzükért azt a szolgáltatást, amit elvárhatnak, sőt néha többet. Nem dolgozom olcsón, a maximumot hozom ki. De nem többet. Akármit is képzelsz rólam, nem vagyok hiéna... **KC**

Taxiállomás-használat időkorlátozással?

Az alábbi rövid történet a Margitszigeten történt az elmúlt év decemberében. Megrendelésre az egyik szigeti szállóhoz mentem, ahol a kedves utasom több mint fél órát várakoztatott. Amíg beült, ketyegett a taxióra. Ám amikor ki akartam hajtani, a parkolóőr figyelmeztetett, hogy ezért a tartózkodásért fizetnem kell. Közöltem vele, hogy még az ünnepekre való tekintettel sem szeretnék fizetni, mivel a taxi taxiüzeműben ingyen parkolhat a szigeten. Azonban az őt azt mondta, hogy erre csak akkor van lehetőség, ha valamelyik szálloda lepecsételi a kártyámat. Nem tehettem mást, visszamentem a szállodába, ahol szó nélkül lebélyegezték a kártyámat. Csak így tudtam fizetés nélkül kihajtani a Margitszigetről. A dolog nagyon bosszantott, ezért megkerestem a főváros Margitszigetért is felelős parkolási vezetőjét. Elmondtam neki, hogy jelenleg több hivatalos taxiállomás is üzemel a szigeten, amiért mi taxisok nem is keveset fizetünk. Talán csak nem kell még külön parkolási díjat is fizetnünk fél óra elteltével azért, hogy bármikor, bármilyen hosszú várakozás után, felvehessünk utast a drosztokról, vagy azért, mert az utas kérésére várakoztunk? Az ebből az ügyből világosan kiderült, hogy eddig – úgy tűnik – a szigeti taxisok uralták az ottani állomásokat úgyesen, de joggalalanul.

Ezért minden kollégának ez úton is figyelmeibe ajánlom, hogy a margitszigeti drosztokat nyugodtan használhatják, és ezért a kihajtásnál sem kell fizetni.

6x6 Taxi (128-as)

A problémáról a „Taxiállomás Kht.” is tud, a konkrét ügyet kivizsgálják. Azt általánosságban leszögezhetjük, hogy a Budai Várba és a Margitszigetre behajtó taxiknak taxi üzemmódban nem kell parkolási díjat fizetni. Sem akkor, ha utasra várnak, sem akkor, ha az ottani taxiállomásokon várakoznak. **A szerk.**

LEGYEN EGY HELYEN A TAXIÜGYINTÉZÉS!

Olyan nagy kérés azt, hogy legyen egy helyen a taxiügyintézés, mint például Angliában? Mert nem is az a dühítő, ha tíz papírt kell beszerezni, hanem ha tíz helyre kell menni! Bár az sem „piskóta”, ha itt elkernek ötezret, ott meg kétezret. De a legdrágább az idő! Öránként kétezret „bukik” a taxis az ügyintézéssel!

Most meg hány helyre kell rohanganl? Saját önkormányzat, Fővárosi Önkormányzat, Vámhivatal, Taxiállomás Kht., Okmányiroda, számítógépes világban elég lenne egy helyen megoldani.

Most akkurátusan lefénymásolják a Közlekedési Felügyeletnél a taxis összes okmányát. Vállalkozói engedély, taxis vizsga, autó papírjai, személyes okmányok és így tovább, és így tovább. Aztán a Taxiállomás Kht.-nál ugyanúgy lefénymásolnak mindent! Hasonló a helyzet az Okmányirodánál, ahol a rendszámot adják...

A központi ügyintézésnél a rendszámokat is odaadhatnák, csak a jelenlegi rendeleteket kellene módosítani. A taxis most rohangál a Közlekedési Felügyelethez, ha bármit szeretne. Az

tán megteszi a szokásos nagy kört az Adóhatóság, a Vámhivatal, a különböző önkormányzatok íróasztalai körül. Persze közben jó néhány utba ejti az Okmányirodát is...

Ne feledkezzünk el a Taxiállomás Kht.-ról se! Ha minden megvan, a kocsi levizsgáztatva, a papírok rendben, akkor még rohanhat vissza a rendszámért. Természetesen posta sehol, okmánybélyegért mindenhol külön-külön el kell rohanganl!

Ha mindez egy helyen működne, mennyivel egyszerűbb lenne az élet. Esetleg építenének mellé büfét, egy kis tartózkodót, ahol a taxisok megihatnának egy kávét. Mondjuk egy-két biztosító is tarthatna egy íróasztalon ügyfélfogadást. Üzemelhetne ott még egy kis nyomtatványbolt, egy kis áruda, ahol vásárolni tudnánk számlatömböt, csináltatni lehetne bélyegzőt, amíg a taxis sorba áll valamely hivatalnál.

Angliában már működik. De szép lenne, ha nálunk is így lenne. Régebben voltak kimondott taxisbüfék. Megint lehetnének.

Mészáros Szabolcs

NE EGYMÁS ALÁ ÍGÉRJÜNK!

Harc van az utasokért, ez természetes. De ne egymás alá ígérjünk ebben a harcban! Ugyanis az utasok, a leendő utasok csak nevetnek rajtunk! Példának itt a több évvel ezelőtti szerződés-kötés. A taxi a közigazgatási határon túli útnál a visszaautat is felszámolja. Eppen ezért a vidéki fuvarnál a tarifa kétszeres. Egyszer oda, egyszer vissza. De az utas már akkor kéri a nyugtát, amikor kiszáll a kocsiból. Ezért írunk ki a műszerfalra kétszeres tarifát.

Igen ám, de az egyik taxitársaság szépfiúnak akart látszani ezért a vidéki tarifánál csak az oda utat tüntette fel. Mert hogy a visszaautat „természetesen” meg kell fizetni. A szerződő partnernek ez nem volt természetes. Ragaszkodott a szerződésben rögzített tarifához. Így gyakorlatilag féláron vitték az utasokat.

Természetesen ez csak egy kivételes, negatív példa. De találhatunk egészen elképesztően alacsony tarifajavaslatot. Egymás alá ígérünk! Az utas kifizetné a magasabb tarifát is, hiszen ő is itt él kicsi hazánkban. De ha egyszer elértolnak egy nevenséges ajánlatot, ő lecsap rá!

Inkább újabb és újabb kuncaftokat próbáljunk meg szerezni! Értessük meg a lakossággal, hogy taxizni olcsóbb, mint autóval bolyongani a városban és fizetni a parkolási díjat! Nézzük meg az amerikai filmeket! Egy más után cirkálnak a sárga taxik. És sorban intik le őket! Ott senkinek sincs autója? Dehogynem! De leteszi a parkolóban és taxival közlekedik!

Vagy „bombázzuk” üzleti terveinkkel a minisztériumokat, nagy cégeket. Ne a kocsi-parkot fejlessze, ne sofőröket alkalmazzanak! Egy-szerűbb és olcsóbb taxit hívni! Persze fejlesztse-

ni kell a telefonhálózatot, sok helyen kell elhelyezni URH-készüléket, hogy közvetlenül lehessen taxit rendelni!

Meg kell szállni a pályaudvarok környékét, a vasútállomásokat, a repülőtereket, az autóbusz-állomásokat a taxitársaságoknak! El kell hitetni az utasokkal, hogy nem 8000 forint átmenni a Keletiből a Nyugatiba! Nem 60.000 forint lemenni a repülőtérről Székesfehérvárra! Csak rajtunk múlik!

Meg a taxitársaságok vezetőin! Ne egymás ellen harcoljunk! Ne egymás alá ígérjünk, hanem szerezzünk újabb és újabb utasokat!

Ferenczy P. Károly

Műszaki tanácsadó

A korszerű autók közül egyre többnek van alumíniumból vagy műanyagból a karosszériája, ill. annak egyes elemei, mint például a csomagteretető vagy az ajtóborítás, esetleg a tető. Ez minden korszerűsége mellett nekünk annyiban kellemetlen, hogy nem tapad rá a mágnesaltp. Ahhoz, hogy az antenna vagy a szabadjelző elhelyezéséhez ne kelljen kifúrni a karosszériaelemet, legjobb, ha belülre pillanatragasztóval felragasztunk egy jó erős mágnest! Például egy rossz hangszóróból kioperálunk egyet. A mágnes fölé tökéletesen fog tapadni a mágnesaltp, de ügyeljünk a felragasztott mágnes polarítására! **KT**

LEGYEN ÜRES A PÉNZTÁRCA!

Ezredszer szólunk a viktimológia, az áldozattan lényegéről! Ne keressük magunknak a bajt! Megint meglóptak egy kollégát! Nem tíz évvel ezelőtt, nem öt éve, hanem 2005 decemberében! Igaz, most egy eddig ismeretlen módszerrel. De nem a módszer a lényeg, hanem a végeredmény...

Taxis kollégánk megállt az utasokkal a fuvar végén a IX. kerületben, a Dzsumbujban. Udvariasan hátrament a csomagtartóhoz és segítette kiszedni a csoma-

gokat. Közben egy fiatalember odalopódzott a vezetőüléshez és kikapta a taxis tárcáját. Aztán egyszerűen elszaladt. Se a taxis, se az utasok nem érték utol. Persze a Dzsumbuj házai között amúgy sem lett volna célszerű kergetőzni. Oda még a rendőrök is csak csoportosan mernek bemenni...

Mi lehet a megoldás? Legyen üres a pénztárcánk! Ezredszer mondjuk! Csak a váltópénz legyen ott, a többi a belső zsebben! Tudjuk, a taxistárca nagyon

praktikus dolog. Millió rekesz, mindennek van helye. Elfér a papírpénz egymás mellett, van hely az aprópénznek. De oda lehet tenni a hitelkártyákat is. Sőt! Újabban a „személyes” igazolványok (jogosítvány, személyi) is kártyaméretűek. Azaz éppen elfér a tárcában.

De ezeket ne a taxistárcában tartsuk! A tárca legyen „üres”! Csak a váltópénz legyen ott. Sajnos sokan fenik a fogukat a pénzünkre. Van, amikor a bal hátsó ülésről nyúlnak előre, kiemelni a

tárcát. Van, hogy a taxiállomáson várakozó taxiautó jobb első ajtaját kinyitja egy „érdeklődő”, egy „turista” és kérdezet a taxistól. Közben a bal első ajtót óvatosan kinyitja a bűntárs és elviszi a brifkót. Vagy csak benyúl a letekert ablakban.

A módszer mellékes. A lényeg, hogy minden pillanatban készüljünk a bajra! Legyen üres a pénztárcánk! A többiek hibájából tanuljunk! Legyünk mi az okosabbak, az ügyesebbek!

Tasnádi Áron

Lobbizzunk!

Hogy mit csináljunk? Mire akartok már megint rávenni? Mi az a lobbizás?

Az angol „lobby” szó tulajdonképpen ennyit tesz, mint előszoba, előcsarnok. Új jelentésének eredete a 19. század elejére nyúlik vissza, amikor az angolszász országokban mindig egy rakás ember gyűlt össze a törvényhozás épületének földszintjén, az előszobában (vagyis a lobby-ban), a képviselőkre várva. Tudniillik, ezek a kijárók (ami a lobbista tisztességes magyar fordítása) nem léphettek be az ülésterembe, és ezért a bejáratnál igyekeztek befolyásolni az állami törvényhozás tagjait. De nem a saját, hanem megbízóik ügyes-bajos dolgaiban igyekeztek eljárni.

A Cambridge Enciklopédia szerint a lobbizás: megpróbálni meggyőzni valakit (politikust vagy egyéb döntéshozót) arról, hogy egy bizonyos dolog megtörténjen, vagy ne történjen meg; bizonyos jogszabály adott formájában megszülessen, vagy ne, esetleg megváltozzon, átalakuljon.

Eredetileg a lobbizás azt a folyamatot jelentette, hogy informális befolyást gyakoroltak a törvényhozáson kívül állók az azon belül dolgozókra. Ma az érdekérvényesítés sajátos formájaként a világ szinte minden országában jelen van.

Napjainkra a lobbizás közeletünk mindennapi részévé vált, a hozzá fűződő értéket az azonban alapvetően negatív. Sokan egyenlőséget tesznek a lobbizás és a korrupció közé, vagy úgy vélik, hogy ez a tevékenység valahol a legális és az illegális befolyásolás határmezsgyéjén mozog.

Ezzel szemben egy valóban demokratikus társadalomban alapvető társadalmi igény, hogy a polgárok vagy akár szervezetek, csoportok szabályozott módon részt vegyenek a számukra fontos döntések meghozatalában mégpedig oly módon, hogy véleményükről, javaslataikról a döntéshozókat tájékoztassák. Ha az érintett társadalmi csoportok kellő hatékonysággal tudják érdekeiket már a döntés-előkészítés során megjelentetni, az mindenképpen elősegítheti a döntéshozalapotvetően szükséges információk bővítését. Ennek eredményeképpen pedig nagyobb az esélye, hogy a döntés ne csak „írásztal mellett”, hanem a valós alapokra épülve szülessen meg. A szabályozás életszerűbbé válása pedig nyilvánva-

lóan jelentősen növeli a tartós elfogadottság esélyét is.

Aki idáig eljutott az olvasásban nyilván kíváncsi arra, hogy mit akarok kihozni ebből a témából. Nos, arra akarom ráébreszteni a taxis társadalom megválasztott, vagy akár önjelölt vezetőit, hogy sok még a tennivaló! Egy egész csomó ügyben lehetne szakmai tanácsokat adni, információkat eljuttatni a döntéshozókhoz, esetleg akár nyomást gyakorolni, egyszerűen lobbizni! Ebben a szakmában az utóbbi időben kizárólag olyan előírások kerültek bevezetésre, amelyek nem a mi érdekeinket szolgálják. A legszomorúbb, hogy néhány olyan is van ezek között, ami senkinek az érdekét nem szolgálja, csak felesleges, bürokratikus adminisztrációs baromság.

A múltban, amikor még a lobbizásnak a jelentését sem ismertük, egy csomó olyan dolgot sikerült elintézni, „kilobbizni”, ami kimondottan a taxis érdekeit szolgálta, és szolgálja a mai napig. Hogy csak néhányat említsék: ne vegyük annyira magától értetődőnek, hogy a taxi mehet a buszszávbán, a belváros egyes mások elől elzárt részein, vagy hogy nem kell bekapcsolni a biztonsági övet, ha utas ül benn. Bármilyen furcsa, hosszú hónapokba telt például elintézni, hogy taxi lehessen az öt ülésnél többel rendelkező autóból, mert valami fafej mereven értelmezett egy rendeletet. Volt egy jó pár olyan kezdeményezés is, ami szakmai körökből indult, az elkép-

zelés nem is volt rossz, de aztán a hivatali gépezet „bedarálta”, – erről már született egy cikk a decemberi számban.

Ma tehetünk még valamit? Lobbizhatunk? Miért ne? Van néhány olyan terület, ahol lenne mit keresni! Egy jó lobbista kellene ide, aki a következő tulajdonságokkal bír:

- Kiemelkedően magas fokú kommunikációs képesség több nyelven is
- Remek szóbeli és írásbeli kifejezőkészség
- Rugalmasság - kompromisszumkészség
- Hitelesség saját magára és a megbízóra egyaránt értve
- Hatékony befolyásolóképeség - ám nem „rámenősség”
- Precíz és hiteles információk
- Nagyfokú mobilitás, „ugrásra készség”
- Megnyerő személyiség

Ha valaki ismer ilyen személyt a szakma környekéről, szóljon...

Módszerek

Ahhoz, hogy bármilyen érdekérvényesítés elérje célját, az azt képviselő civil szervezetnek eléggé nagynak kell lennie. Így nő meg a lehetősége annak, hogy elkerülje a néhány havi erőtlen működés utáni összeomlást, vagy célját végképp feladva csak vegetáljon. Igen, akár taxis érdekképviseletről is beszélhetnénk, ha lenne ilyen. Legálábbis megfelelő méretben.

A másik lehetőség, ha a mérettel baj van, kössön valahogyan érdekszövetséget, ahol hasonló témával sok, viszonylag kicsi szervezet



Újra eltávozott valaki a sorainkból!

Mély megdöbbenéssel és fájdalommal értesültünk róla, hogy 2005. november 21-én tragikus hirtelenséggel távozott a Szekszárdi Gábor

Taxi Egyesület soraiból **OSZTERMAJER GÁBOR**, az 56-os taxi.

41 éves korában váratlanul érte a tragédia. 15 éve dolgozott a csapatnál, mindenkinek a barátja volt. A városban az utazóközönség körében neve és száma FOGALOMMÁ vált.

Mindenki szerette. Az egyik legnépszerűbb kolléga volt. Nyilván, akik e sorokat olvassátok, közöttetek is sokan vannak olyanok, akik ismertétek. Igazi jó kollégaként, és társasági emberként dolgozott kora reggeltől késő estig a tisztas megélhetésért.

Gyászolja az egész szekszárdi taxis társadalom, és mindenki, aki a fénykép alapján felismeri.

**Emlékedet örökre a szívünkbe zárjuk!
Nyugodj békében, Gábor, 56-os kolléga!**



foglalkozik. A legalább részleges összefogással elérhető eredmény valószínűleg több lesz, mint amit külön-külön érnének el. Ez már nehezebb dió, mert bár a fuvarozó szakmában számos szervezet létezik, céljaik nem mindig azonosak a miénkkel. Lehetséges azonban csatlakozni egy számunkra is szimpatikus kezdeményezéshez.

A lobbizást idejében kell elkezdeni, nem csak akkor, amikor egy adott jogszabály már túl van az államigazgatási egyeztetésen. A civil szervezeteknek kezdeményezően kell lobbizniuk. Ha tudjuk, hogy mit akarunk elérni, könnyű megtalálni a megfelelő szövetségeseket

Célok

Mit kell kitérni alapvető célnak? Bármilyen olyat, ami e szakma sokat szenvedett tagjainak (jaj, mindjárt sírok...) pozitív változást hozhat vállalkozói életébe. Az adózás egyszerűsítésétől kezdve az adminisztráció csökkentéséig, a fuvarhoz jutás segítésétől a gyorsabb forgási sebességig, a kedvezményes eszközbeszerzéstől az olcsóbb üzemanyagig bármi szóba jöhet.

Végül néhány – helyenként talán extrémnek tűnő – kijelentés:

- Az, hogy nő az üzemanyagok ára, akár nagy mértékben is, az nekünk lehet, hogy jó. Többen hagyják otthon a kocsijukat, és mennek busszal, villamossal, de néhányan biztos, hogy taxival. Nem is beszélve az ennek hatására bekövetkező kisebb forgalomról, könnyebb haladásról...

- Az, hogy újabb és újabb fizetőparkolókat jelölnek ki, hogy a parkolási díjakat az egekbe emelik, elsősorban belterületen, az nekünk jó. Az üzletember hamar rájön majd, hogy gyorsabb is, olcsóbb is, ha taxival közlekedik ezen a helyeken.

- Ha egyre több területről tiltják ki az autóforgalmat, az nekünk jó. (Feltéve persze, ha ügyesen lobbiztunk, és a taxi azért bemehet.)

- Ha a taxis szakmába való beáramlást valamilyen – értelmes! – követelménnyel, vagy adminisztrációs intézkedéssel megnehezítik, az számunkra jó. Akkor is, ha nekünk is kell alkalmazkodnunk...

- Ha egyszerűsítik az adózást, az jó. Sőt az is jó, ha bonyolítják, akár olyan mértékig, hogy már át sem látjuk. Akkor ugyanis el kell menni egy könyvelőhöz, és nekünk többé nincs vele gondunk. A taxis taxizson, a könyvelő könyveljen. Aztán majd ha ebből jól meg tud élni, természetesen utazzon taxival...

- Ha leesik fél méter hó – ez ügyben ugyan nem tudunk lobbizni, hacsak a Jóistenhez nem – az a taxisnak jó. Az emberek áznak-fáznak, beülnek. A mazsolák otthon hagyják az autót, a profik meg már az árokban vannak, úgyhogy közlekedni is lehet...

- Ha megnézzük, hogy hány taxis cserél autót évente (kb. 600-800), aztán ezzel a számmal megkeres egy nagy autóforgalmazót, gyanítom igen jelentős kedvezményeket tudna elérni...

- Ha kiszámítja végre valaki, hogy a taxis társadalom mennyi üzemanyagot használ el, aztán ezzel a sok nullát tartalmazó számmal megkeresi az olajtársaságokat, nyilván el tud érni egy kedvezményes árat, és ez a taxisnak jó. Az olajcégnek is...

- Ha valaki kilobbizná végre, hogy azt a nyüves áfát vissza lehessen igényelni a fentebb említett kedvezményes üzemanyagárból,

mindjárt 25-30 forinttal olcsóbb lehetne számunkra a benzin. Szerintem a taxisnak ez jó...

Folytathatnánk az álmodozást, de nincs sok értelme. A valóság ugyanis jelenleg az, hogy szinte senki nem mozdul, továbbra is tapicskolunk a jó kis dagonyánkban, és morogva ugyan, de elviseljük amit a tekintetes hatalom kímér ránk.

Amíg fel nem tűnik egy tökös gyerek ebben a szakmában, aki amellettt hogy profi módon ért hozzá, ráadásul veszi a fáradságot és elmegy az illetékesekhez, tájékoztat és kér, befolyásol és tanácsol, érvel és meggyőz, sőt ha kell az asztalra csap, addig itt nem fog történni semmi... oli

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingtalan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

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

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A „Kerékpárosok” tábla azt jelzi, hogy fokozottan számolni kell az úttesten kerékpárosok megjelenésével.

2. Helyes a „B” válasz. Az útkereszteződésben kanyarodó főútvonal követése nem irányváltoztatás.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „A szembejövő forgalom elsőbbsége”.

4. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos”.

5. Helyes a „B” válasz. Ha a „Hólánccal kötelező” táblát közúti határátkelőhelyen helyezték el, csak azok a járművek léphetnek be hazánk területére, amelyeken készletben van legalább egy hajtott tengely gumibroncsainak felszereléséhez szükséges hólánccal.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla olyan helyet jelöl, ahol az utasoknak a villamosra való fel- és leszállása az úttestre történik. Az ilyen megállóhoz közeledő villamost tilos megelőzni.

7. Helyes a „C” válasz. A fényjelző készülék sorrendben villogó sárga, folyamatos sárga, majd piros fényjelzést ad.

8. Helyes a „B” válasz. Ha a tehergépkocsi megengedett legnagyobb össztömege a 3500 kilogrammot nem haladja meg, akkor a forgalmi engedélyébe bejegyzett személyek számánál több utast nem szállíthat.

9. Helyes a „C” válasz. Ha a megrongálódott jármű vezetője nincs jelen, a károkozó köteles személyi adatait és a biztosítója nevét erre alkalmas módon a helyszínen hátrahagyni, és az esetet a biztosítóknak bejelenteni.

10. Helyes az „A” válasz. A vontatókötél nem lehet hosszabb, mint a vontatott jármű.

11. Helyes az „A” válasz. Lakott területen kívül az úttesten vagy a leállósávon elhelyezett elromlott gépkocsi megjelölésére kötelező az elakadást jelző háromszög.

12. Helyes a „B” válasz. Éjszaka az úttesten álló járművet ki kell világítani, kivéve, ha közvilágítás van vagy külső fényforrás kellően megvilágítja.

13. Helyes a „B” válasz. Olyan helyen, ahol akadályozhatja a szabályosan várakozó másik jármű elindulását, ott megállhat, de nem várakozhat.

14. Helyes a „B” válasz.

KÖNYVELÉS

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

A szolgáltatások a **BTI**-ben is igénybe vehetők!
(1191 Budapest, Attila u. 49-53.)

TAX-Info Könyvelő Iroda
(1165 Budapest, Zsemlekes u. 62/b.)

402-4365 / (30) 342-2767
www.taxikonyveles.hu
putz.gyorgy@taxikonyveles.hu

BÉRSZÁMFEJTÉS

