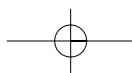


**XVII. évf. 2. sz.**

**2007.**

**Február**



## TARTALOM

Ferihegy	4.
Vipera után sokkoló	10.
Feszültségből is ami sok, az sok(k)	10.
Dacia Logan MCV	11.
Mi a legnagyobb gondjuk 2007-ben?	12.
Kocsit cseréltem	15.
Álmában lepték meg	16.
Adózzunk!	16.
Magyar taxival Ausztriába	17.
Tudod vagy tippelsz?	21.
APEH-közlemények és információk	22.
Tévedtem	24.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	28.
Utoljára a foglalt drosztokról	31.
Mio C310 – taxisoknak	32.
Morfondáriák	34.
Mindent a vendégekért	35.
Indul a fociszezon!	37.
10 éve történt	37.
Telepített mérőállomás az M5-ösön	38.
Van-e értelme a munkánknak?	39.
Ugy jó, ahogy van?	40.
A korszerű dízelmotorok üzembiztonsága	44.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János  
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Taxisgyilkosságért életfogytiglan

## Halálos játékszenvedély

Jogerősen életfogytiglani szabadságvesztésre ítélte a Győri Ítéltábla a 23 esztendőes Fridrich Richárdot, aki 2005. szeptember 20-án éjjel Tatabánya egyik elhagyott területén pénzéért megtámadta B. Ferenc taxisofort, majd dulakodás közben combon szúrta, amibe a fuvarozó belehalt.



2005 – Fiatalkollegánk temetése Tatabányán

megtámadott pillanatok alatt jelentős mennyiségű vért vesztett és ezért elgyengült. Ezt használta ki támadója, aki végül B. Ferenc tízezer forintjával és egy mobiltelefonnal „gazdagodva” magára hagyta áldozatát, aki röviddel később belehalt sérülésébe. Az áldozatra csak akkor találtak rá, amikor az már elvérzett.

A rendőrség nagy erővel kezdte meg a nyomozást, és még éjjel – a bűncselekmény környékén – elfogták Fridrich Richárdot. Ő nem tudott elfogadható magyarázatot adni arra, hogy az éjszakai órában mit is keres a bűncselekménytől nem oly távol. Végül a kihallgatás során beismerte a támadást. Azt mindvégig tagadta, hogy a taxist meg akarta volna ölni. Mint gyanúsított vállomlásában, majd később a bírósági tárgyaláson utolsó szó jogán elmondott védekezésében kifejtette: mihamarabb pénzhez akart jutni, hogy folytathassa a játékot és visszanyerje a korábban a gépbe dobott veszteségét, de ölni nem akart. A kést azért vette magához a lakásán, hogy pénzszerzési akciójának ezzel adjon nyomatékot. Arra nem számított – állította –, hogy a taxis védekezni fog és dulakodás alakul ki közöttük. Azt pedig nem sejtette, hogy a combszúrás következtében ütőeret sért a penge és ebbe a sofőr belehal.

Az ügyészség viszont mindvégig annak az álláspontjának adott hangot, miszerint a combszúrás azért keletkezhetett, mert B. Ferencet hasba akarta szúrni a vádlott, csak a védekezésnek köszönhetően a combot találta el a penge, a hasfal helyett.

Első fokon 2006. májusában a Komárom-Esztergom megyei Bíróság életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélte a vádlottat, most ezt az ítéletet hagyta helyben a Győri Ítéltábla, ezáltal jogerőre emelkedett. Így jó magaviselete esetén is legkorábban 30 év múlva, 53 évesen helyezhető szabadlábra Fridrich Richárd.

Az ítéltábla előtti védekezésére rendkívül felkészült Fridrich. A bírósági beszámoló tanúsága szerint paragrafusokra és jogértelmezésekre hivatkozva próbálta az egész eljáráson belül vitatni a bűncselekmény elkövetésének elsődleges szándékát. Ebben ugyanis különbség alakult ki az első- és másodfokú bírói tanács között. Míg első esetben nem vizsgálták azt a nem elhanyagolható tény, hogy a fiatalember nyereségvágyból támadta meg a taxist, és ebben az emberölés szándéka is benne volt, addig másodfokon már ez is felmerült. Ez esetben viszont a vád nyereségvágyból, előre kiterve, közfeladatot ellátó személy sérelmére elkövetett emberölés lett volna. Tekintettel Fridrich ifjú korára, így is életfogytiglan lehetett volna a maximális kiszabható büntetés a jogszabályok alapján, úgyhogy ez érdemben nem változtatta volna meg a végrehajtandó szabadságvesztés tartalmát. B. Ferenc sajnos belehalt a combszúrásba – jogi nyelven szólva – az eredmény tekintetében rajta már nem segít, akár hason akarták szúrni, akár lábán, a tragédia megtörtént. Emlékét kegyelettel őrzi minden taxis.

k.z.t.

A tatabányai taxisgyilkosságról 2005. októberi számunkban magazinunk is hírt adott, mint ahogyan arról is, miszerint az akkor 21 éves Fridrich Richárd nyerőautomatán igen sok pénzt vesztett, viszont nem szeretne volna, ha a bedobott pénzét más „veszi ki” a gépből. Ezért még az éjszaka igyekezett minél rövidebb időn belül pótolni a veszteséget. A játékeremből kilépve taxiba szállt és a lakására vitte magát, ahol kést vett magához, majd Tatabánya egy kevésbé forgalmas, gyér megvilágítású helyére szállította magát, ahol rátámadt fuvarozójára és pénzt követelt tőle. A szóváltás dulakodással párosult, melynek során Fridrich Richárd combon szúrta a sofört, akinek verőerét átvágta. 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 nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,  
havi 15.000.-Ft-os részletre  
elvihető. GPS, GSM(GPRS),  
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!  
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

2007. február 7.

# Ferihegy

**A Taxisok Világa januári számában tájékoztatást adtunk arról, hogy a BA Zrt. decemberi „táblakihelyező” akciója milyen reakciókat váltott ki a budapesti taxitársaságok képviselőiből.**

## A folytatás:

A január 5-én tartott egyeztetésen felvett Emlékeztetőben (lásd az 1. sz. mellékletet! A szerk.) a jelenlévők (BA Zrt., Zóna Taxi, Buda Kft., Budapest Taxi, City Taxi, Fótaxi, Taxi 2000, Taxi4, 6x6 Taxi képviselői) rögzítették, hogy a következő tárgyalási fordulót február 1-jén tartják.

A találkozót megelőzően a taxitársaságok megkapták a január 5-én átadott Emlékeztetőjünkben foglaltakra a BA Zrt. válaszait. (Lásd 2. sz. melléklet! A szerk.) A válaszokból egyértelműen kide-

rült, hogy a BA Zrt. a vele szerződésben álló Zóna Taxi érdekeit védi, a megítélése szerint rendszeresen szabálytalankodó „városi” taxisokkal szemben. Egy javaslat megvitatására azonban nyitottnak mutatkoztak, ez pedig a Zóna Taxi által használt taxiállomások és az ún. „utasfelvételi pontok” arányának megváltoztatása volt.

A február 1-jén tartott egyeztetés (lásd 3. sz. melléklet! A szerk.) is e témakörben zajlott. A jelenlévők végül abban állapodtak meg, hogy az érintettek négyoldalú egyeztetést tartanak a Taxiállomás Kht. képviselőinek bevonásával, miután a reptéri taxiállomások kezelési jogát 2006-ban ez a szervezet adta át a BA Zrt.-nek. A kht. bevonása a tárgyalásokba azért is vált indokoltá, mert a decemberben kialakított új taxiközlekedési renddel

kapcsolatban ők is kifogást emeltek egy levélben a BA Zrt. vezetésénél. (Lásd 4. sz. melléklet!)

## Február 7-én a négyoldalú egyeztetésen érdemi megállapodás született az alábbi kérdésekben:

Az I-es terminálon a „Rendelt taxi utasfelvételi pont” az épület előtti úttest túloldalára kerül át, a menetirány szerinti bal oldalra a gyalogos-átkelőhely elé 7-8 férő-hellyel. A utas kiszállítás továbbra is a jobb ol-

dalon, az erre kijelölt helyen lehetséges.

A II/A-B terminálon a „Rendelt taxi utasfelvételi pont” a külső ív menetirány szerinti jobb oldalára kerül, a gyalogosátkelőhely elé.

Mindkét fenti átalakítás előfeltétele a BA Zrt. által korábban is jelzett forgalomtechnikai rendszertervek elkészülte és elfogadása. Ennek várható időpontja optimális esetben két hónap.

Folytatás a 6. oldalon

## 1. sz. melléklet

# Emlékeztető

## „Taxihelyzet” a Ferihegyi repülőtéren

Helye: 1. terminál Elnöki tárgyaló  
Ideje: 2007. január 05. 12:00 óra  
Jelen vannak: Jelenléti ív szerint

Lévay Zsolt megnyitja az tárgyalást és röviden összefoglalja az előzményeket amely 2006 augusztusa – a Zóna-Service Zrt. és a Budapest Airport Zrt. között létrejött Szolgáltatási Szerződés megkötése – óta kialakult. A reptéri taxiszolgáltatás teljes körű – azaz a leendő pályázati győztesre és a rendelt fuvarokat ellátó szolgáltatókra vonatkozó – infrastrukturális és szakmai, technikai rendszerét már a Pályázati kiírás is tartalmazta. Ezzel szemben egyetlen pályázó sem emelt kifogást. A pályázat eredményhirdetése után az érintett felek két ízben is tárgyaltak ugyanebben a témában: 2006. augusztus 11-én, majd az új szolgáltatási rendszer 2006. augusztus 15-i megindítása után 2006. augusztus 18-án. A megbeszélésekben valamennyi taxitársaság képviselője a szabályozást és az infrastrukturális hátteret megfelelőnek, a rendszert működőképesnek tartotta. A problémák néhány nap elteltével kezdtek jelentkezni, mivel a „rendelt taxik” nem a kialakított rend és az előzetes megegyezésnek megfelelően végzik személyszállítási tevékenységüket: szabálytalan helyeken vesznek fel utasokat, továbbá rendszeresen alkalmi, nem rendelt fuvarokat kezdeményeznek.

Dudás Zoltán a Buda Kft. képviselőjeként, megköszönve a lehetőséget az egyeztetésre amelyet a taxitársaságok azért kezdeményeztek, mert minden előzetes tájékoztatás nélkül kihelyezésre került egy tábla a KRESZ-táblák közé, a taxik behajtásának megakadályozására a 2-es terminál érkezési szintjének külső körén – lehetetlen helyzetbe hozva ezzel a rendelkezésre érkező taxisokat és utasaikat. Emlékeztet arra, hogy ők már tavaly augusztusban is jelezték, hogy a rendelt taxik részére – terminálonként – kialakított 4-4 db férőhely nem lesz elegendő a szolgáltatás megfelelő módon történő ellátására. Miután a taxitársaságok fuvarszáma nem csökkent a Szerződéses szolgáltató működésének megindulását követően, elegendő hely hiányában a rendelt taxik kénytelenek továbbra is az érkezési szint külső körén a „Várakozni tilos” tábla hatálya alatt utasaikat felvenni. Ez nem ütközik a KRESZ szabályaiba.

Ehhez kapcsolódóan Lengyel Sándor – a 6x6 Taxi Kft. képviselőjében – elmondja, hogy a rendelt taxik szolgáltatási körülményeinek javulását várják a taxitársaságok a Budapest Airport Zrt.-től és tájékoztatást kérnek arra vonatkozóan, hogy a korábban már szóban említett 30 perces díjmentes várakozásra a jövőben lesz-e lehetőségük a rendelt taxiknak.



**A táblákat figyelni kell, mert az ígért szerint hamarosan változik a forgalmi rend**

## Mit tanultunk a szüleinktől?

1. **Megbecsülni mások munkáját** („Ha mindenáron meg akarjátok ölni egymást az öcséd-dél, kint csináljátok! Most takarítottam fel!”)
2. **Vallást** („Jobb lesz, ha imádkozol, hogy kijöjjön a fehér ingedből!”)
3. **Az időutazás alapjait** („Úgy megcsaplak, hogy a jövő héten térsz magadhoz!”)
4. **Logikát** („Azért, mert én azt mondtam.”)
5. **Tornamutatványokat** („Most nézd meg hogy néz ki itt hátul a nyakad!”)
6. **Bőrön át táplálkozást** („Fogd be a szád, és edd meg a vacsorád!”)
7. **Türelmet és kitartást** („Addig ülsz ott, amíg a spenót el nem fogy!”)
8. **Meteorológiát** („Úgy néz ki a szobád, mintha tornádó söpört volna át rajta.”)

**A tulajdonos már új a repülőtéren, a helyzet azonban a régi. Mint köztudott, a taxik, ha csak egy milliméterrel is átléplik a KRESZ-ben rögzített szabályokat, akkor az „idegen“ fuvarosokra könyörtelenül lecsapnak a repülőtéri rendőrök. Gondoljunk csak a „gyalogátkelőhely“ előtti ötméteres szabályra, vagy a különféle tilalmi táblák hatályára. Ugyanakkor a január végén készült felvételeken egyértelműen látszik, az autóbuszok ismételt (!) végig elfoglalják a taxisok számára kijelölt helyeket az 1-es terminálon! Tehetik ezt büntetlenül! Pedig a területet éjjel-nappal térfigyelő kamerák pásztázzák, naponta több tucat rendőr teljesít ott szolgálatot. Hol állhat meg a taxis, amíg ki- vagy beszáll az utasa? Csakis a tilosban! Akkor viszont lecsaphatnak a „grancsárok“. Felháborító!**

**Név és cím a szerkesztőségben**



A kevés férőhely témához kapcsolódóan Veres István a Zóna-Service Zrt. képviselőjében elmondja, hogy azért lehet kevés az a terminálonként 4-4 férőhely, mert a városi taxisok nem megfelelően használják ezeket a területeket. Gyakran tapasztalható, hogy lezárt autók sofőr nélkül állnak a rendelt taxik számára kijelölt helyeken. Gondot jelent továbbá az is, hogy a külső körön felnyitott csomagtartóval, szabadjelzővel is megállnak – szabálytalanul, különösen az esti órákban, és ezeket a szabálytalanságokat a repülőtéren szolgálatot teljesítő hatóságok nem megfelelően ellenőrzik, nem lépnek fel ellenük.

Tamás Miklós – a City Taxi képviselőjében – arra vonatkozóan kér tájékoztatást a Budapest Airport Zrt.-től, hogy igaz-e a hír, hogy a jövőben a rendelt taxis az úgynevezett táblás fuvaroknál a táblán nem tüntetheti fel a taxitársaság nevét?

Dr. Rényi-Vámos Krisztina – a Budapest Airport Zrt. jogi igazgatója – elmondja, hogy a céglogóval ellátott tábla a BA Zrt.-nek is érdeke egy későbbi esetleges visszakeresés érdekében. Tehát semmiképp nem tervez a repülőtér üzemeltetője ilyen megszorítást

eszközölni a taxitársaságokkal szemben.

Lévay Zsolt jelzi, hogy a megküldött anyag ominózus mondatának félreértelmezéséről van szó, az éppen azt követeli meg, hogy a táblán a rendelő fél adata (személy vagy cég neve) szerepeljen. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a taxitársaság neve, emblémája ne

nek elkerülése érdekében javasolja a kommunikációs problémák javítását a felek között, továbbá véleménye szerint rögzíteni kellene azokat a feltételeket, amik betartásával a többi taxitársaság is megfelelően szolgáltathat, valamint véleménye szerint újabb tárgyalások folytatása szükséges az érdekek egyeztetése céljából, amely egyezte-

ző Zóna-Service Zrt.-n kívüli társaságok egyenlő esélyekhez juttatása.

Végül a taxitársaságok képviselői és jogi képviselőjük tanulmányozásra átnyújtják azt az írásos előterjesztést a BA Zrt. részére, melyben összefoglalják azokat az álláspontokat és javaslatokat, amelyek a tisztességes versenyszellem betartását, illetve az utasok még jobb kiszolgálását szolgálja.

Miután arról, hogy „fuvarlopások“ történnék, semmilyen információ nem érkezett a taxitársaságokhoz az elmúlt időszakban, visszautasítják azt a feltételezést, hogy társasághoz tartozó taxisok követik el. Ezért a taxitársaságok képviselői folyamatosan tájékoztatást kérnek továbbá a Budapest Airport Zrt.-től, a nem tisztességes üzleti magatartást tanúsító taxisokról (rendszám, autótípus, időpont, helyszín megjelöléssel, fényképes dokumentációval), hogy velük szemben eljárhasanak, mivel számukra is elfogadhatatlan a nem rendelt fuvar kezdeményező, illetve a várakozási, utasfelvételi szabályokat megsértő magatartás. Ez egyébként vélhetően azokban az időszakokban fordulhat elő, amikor a Szerződött szolgáltató, autó hiányában, hosszabb várakozásra kényszeríti az utasokat.

Tárgyaló felek megegyeznek abban, hogy az átadott írásos előterjesztés érdemi áttanulmányozása után 2007. február 1-jén 12:00 órakor újra tárgyalóasztalhoz ülnek. Veres István javasolja, hogy arra a megbeszélésre már a repülőtéren eljáró hatóságok képviselőit is hívják meg.

*k. m. f. –*



**A közeljövőben hat taxiférőhely kialakítására kerül sor**

lenne feltüntethető, sőt, kifejezetten ajánlott.

Dr. Kun László a Magyar György és Társai Ügyvédi Iroda képviselőjében elmondja, hogy véleményük szerint a Zóna-Service Zrt.-vel kötött Szolgáltatási Szerződés nem jelentheti azt, hogy ezzel egy időben a többi taxitársaság kiszoruljon a repülőtéri taxiszolgáltatásból. En-

tekek végeredményeként a feleknek megegyezésre kell jutniuk egymással.

Dr. Rényi-Vámos Krisztina elmondja, hogy a BA Zrt.-nek az az érdeke, hogy minden utas megfelelő színvonalú és áru szolgáltatásban részesüljön, leszögezi azonban, hogy a reptérnek nem kötelezettsége a vele szerződéses viszonyban áll-

**Folytatás a 4. oldalról****A végleges rend kialakításáig a kompromisszumos megoldás:**

Az I-es terminálon a menetirány szerinti jobb oldalon a gyalogos-át-kelőhely után összevonásra kerül az „Utaz kiszállítási pont” és a Rendelt taxi utasfelvételi pont”, így a jelenlegi 3 férőhely 6-ra bővül.

A II/A terminálon a taxiállomás rovására a „Rendelt taxi utas felvételi pont” 3 férőhellyel bővül, így összesen 7 taxi számára lesz hely.

A II/B terminálon nincs változás.

A „Rendelt taxi utasfelvételi pontokon” a szabály változatlan, itt a

taxisok nem hagyhatják el autójukat utasok keresése céljából!

**Az itt várakozó taxiknak a szabadjelzője nem világíthat, miután a rendőrök felhívták a figyelmet arra, hogy a droszt-rendelet értelmében taxiállomáson kívül utasfelvétel céljából várakozni tilos! Ennek megszegése esetén szabálysértési eljárást kezdeményezhetnek a rendőrök.**

Aki „táblázós” fuvarot kap, az továbbra is beállhat az érkezési szinten a gyors parkolóba vagy az egy szinttel lejjebb lévő rövid távú parkolóba.

A kompromisszumos megoldás életbe lépése a BA Zrt. és a Zóna Taxi közötti megállapodás módosítása után lehetséges!

A változásokra a táblák áthelyezése fogja felhívni a figyelmet, ezért azokat mindenki a saját érdekében vegye figyelembe. Annál is inkább, mert a rendőrség új parancsnoka megkülönböztetés (!) nélküli szigorú ígért a forgalmat akadályozó szabálysértőkkel szemben.

Budapest, 2007. február 8.

**Dudás Zoltán**  
**általános igazgató, Buda Kft.**

**2. sz. melléklet****VÁLASZ**

**2006. január 5-én kelt emlékeztetőjükre a BA Zrt. az alábbi választ adja, követve annak számozását:**

**1** A december 5-i levél technikai okok miatt nem érkezett meg a taxitársaságokhoz időben, amiért szíves elnézésüket kérjük. Ugyanakkor le kell szögezniünk, hogy a bevezetett módosítás az augusztus 15-étől érvényes szabályokon alapvetően nem változtat. A rendelt taxik ugyanis eddig sem végezhettek tevékenységüket a „külső körön”, utast kizárólag a kijelölt utasfelvételi pontokon vehettek fel. Így felkészülési időt sem igényelt a gyakorlatilag változatlan feltételekkel történő szolgáltatás folytatása. A táblák kihelyezése a szolgáltatásukat szabálytalanul végző (nem a kijelölt helyeken utast felvevő), illetve a tiltott tevékenységet (nem rendelt, alkalmi fuvarokat bonyolító) végző taxisok kizárását szolgálta. Az egyetlen érdemi változás a „táblás fuvarért” érkező taxisok parkolási lehetőségében következett be: a külső íven található gyorsparkolók helyett az alig néhány méterre található Rövidtávú parkolót kell használniuk.

Ismételten hangsúlyozni kívánjuk, hogy az intézkedésre, a táblák – melyek nem KRESZ-táblák – kihelyezésére azért került sor, mert a „külső körön” a rendelt taxik tömegesen szabálytalanul, nem a kijelölt helyen vették és veszik fel utasaikat, továbbá e területen – különösen az esti órákban – nagy számban tiltott tevékenységet folytatnak, mivel rendelés nélkül, egyértelmű ráutaló magatartással alkalmi fuvarokat kezdeményeznek.

A tiltott tevékenységet folytató taxisok dokumentálására és az érintett taxitársaságok értesítésé-

re a technikai előkészületeket megkezdtük, a tárgyi és személyi feltételek biztosítása után a kérésnek eleget teszünk.

**2** A Rövidtávú parkolóban való minimum 30 perc ingyenes várakozás biztosítására a BA Zrt. nem lát lehetőséget. Ennek elsődleges oka, hogy a jelenleg működtetett technikai berendezések nem teszik lehetővé a taxi és nem taxijárművek megkülönböztetését, nem teszik lehetővé a különböző ársztruktúrák alkalmazását („taxi jegy” nyomtatás). Továbbá ezt a lehetőséget a parkolók kapacitása sem teszi lehetővé. Ezzel az intézke-

déssel ugyanis a csúcsidőszakokban – amikor a parkoló kihasználtsága a legnagyobb és értelemszerűen a taxiforgalom is a legmagasabb – súlyosan veszélyeztetnénk az utasok biztonságos parkoltatását. Végül pedig ez az elképzelés elmentés a BA Zrt. üzleti koncepciójával és érdekeivel – az így kieső, éves szinten kb. 50 millió forintos bevétel kapcsán.

Itt hívniánk fel a figyelmüket arra a tényre, hogy a BA Zrt. saját költségén, ingyenes használatra 100 férőhelyes puffer parkolót alakított ki a rendelt taxi szolgáltatást végző társaságok számára.

A Szerződéses szolgáltató és a

**3. sz. melléklet****Emlékeztető**  
**Taxitársaságok helyzete a repülőtér területén**

**Helye: 1. terminál Vezérigazgatói tárgyaló**

**Ideje: 2007. február 01. 14:00 óra**

**Jelen vannak: Jelenléti ív szerint**

Lévay Zsolt megnyitja a tárgyalást és indítványozza a résztvevőknek, hogy a rendőrséget érintő kérdésekkel kezdjék megbeszélését.

Dr. Török Zoltán RBSZ parancsnok véleménye szerint tisztázni kell, hogy mi a rendőrség feladata az ügyben, hogy kinek a feladata a rend kialakítása a repülőtérén, ki milyen hatáskörrel rendelkezik.

Elmondja, hogy a repülőtér olyan magánterület, ami nincs elzárva a közforgalom elől. Tehát a magánterületen elvárható rend kialakítása a terület kezelőjének a feladata. Álláspontja szerint a BA Zrt.-nek tervet kell készíteni és benyújtani a megfelelő hatóságoknak, majd az engedélyek birtokában ki fog alakulni a kívánt rend is – ami mindannyiunk érdeke és jogos elvárása.

Elmondja továbbá, hogy a rendőrség akkor intézkedhet és kell, hogy intézkedjen ha szabálysértést vagy bűncselekményt tapasztal. A pillanatnyilag kihelyezett táblák egy része azonban nem felel meg a KRESZ előírásainak vagy egymásnak ellentmondanak – mint ahogy az kiderült egy a délelőtti folyamán lefolytatott ellenőrző bejáráson. Ígéretet tesz, hogy a nem megfelelő táblák rövid időn belül leszerelésre kerülnek, és a hatályos szabályoknak megfelelő táblák felszerelését követően a rendőrség el fog járni a szabálysértést elkövetőkkel szemben.

Dr. Magyar György ügyvéd a taxi-társaságok képviselőjében indítványozza, hogy a bejárásról készült emlékeztető, illetve a készülő tervek számukra is váljanak elérhetővé.

Ezután a tárgyaló felek pontonként végigveszik a taxitársaságok által 2007. január 5-én készített és a BA Zrt.-nek véleményezésre átadott Emlékeztetőt, valamint a BA

rendelt taxik számára biztosított helyek számát a BA Zrt. és Taxiállomás Kht. között létrejött „üzemeltetési megállapodás” rögzíti, melyre javaslatot a Taxiállomás Kht. szakemberei tettek a helyszíni bejáráson. A BA Zrt. Taxiállomás Kht. szakmai javaslatát a megállóhelyek felosztása kapcsán elfogadta. Ezek a számok kerültek bele a Pályázati dokumentációba is, ami ellen egyik pályázó sem emelt kifogást.

Így a férőhelyek megosztásának módosítása a BA Zrt. egyoldalú lépésével nem kivitelezhető, hiszen ez érinti a BA Zrt. és Taxiállomás Kht. között létrejött „üzemeltetési megállapodást”, valamint a szerződéses szolgáltatóval kötött szolgáltatási szerződést egyaránt. Valamennyi érintett fél egyetértése esetén a BA Zrt. természetesen kész a jelenlegi arányok megváltoztatására. Ennek érdekében szükségesnek látjuk valamennyi érintett fél részvételével megbeszélés kezdeményezését.

Itt kívánjuk megemlíteni, hogy a terminálok előtti területeken végzett napi szintű ellenőrzéseink kapcsán egyértelműen az a tapasztalatunk, hogy az utasfelvételi

**Folytatás a 9. oldalon**

Zrt. arra adott válaszait. (Mindkét dokumentum az emlékeztető Mellékletét képezi.) Tárgyaló felek tudomásul veszik mind az Emlékeztetőben, mind az arra adott Válasz Emlékeztetőben foglaltakat.

Az Emlékeztető 2. pontjában foglaltakkal kapcsolatban Lévay Zsolt javaslatot tesz egy 4 oldalú megbeszélés összehívására – a városi taxitársaságok, a Zóna-Service Zrt., a Taxi Kht. és a BA Zrt. között, amelyen tárgyalások kezdődhetnek a rendelt taxi helyek számának rendezéséről. A megbeszélés időpontjául 2007. február 7-e 13:00 órát jelölik.

Végezetül a BA Zrt. – a taxitársaságok kérésére – vállalja, hogy a 2007. február 1-jén a hatóságokkal közösen lefolytatott bejárásról készült rendőrségi feljegyzést, annak áttanulmányozását és a benne foglaltak harmadik személy számára kiadhatósága szempontjából történő elbírálását követően a taxi-társaságok számára megküldi.

Az Emlékeztető elkészültéig azonban ezt a feljegyzést a BA Zrt. nem kapta meg, így nem áll módjában továbbítani. - k.m.f. -

**Folytatás a 6. oldalról**

pontokon a rendelt fuvarok ellátásában érdekelt taxitársaságok, illetve cégjelzés nélküli taxik állnak szabálytalanul, lezárva, sofőr nélküli. A Szerződéses szolgáltató esetében ritka alkalmanként tapasztaljuk, hogy a sorban utolsóként álló jármű „belóg” a rendelt taxi utasfelvételi pontjának területére, ami ellen ott helyben fellépünk.

A külső kör utasfelvétel céljára való esetleges használata csak a terminálok előtti közúti előtér átfogó rendezésének keretében dolgozható ki. E stratégiai szabályozással azonban csak a tulajdonosváltás lebonyolítását követően lehet érdemben foglalkozni, így a kérdéssel csak az új menedzsment felállítását követően kerülhet napirendre.

**3** A „táblás fuvarok” lebonyolítása során természetesen engedélyezett, sőt kifejezetten javasolt a taxitársaság logójával ellátott táblák használata. A megküldött anyag – szándéka szerint – azt kívánta előírni, hogy a fogadott vendég azonosítható legyen a tábla alapján. Amennyiben ez félreérthető volt, szíves elnézésüket kérjük.

A Rövidtávú parkoló használatára az utasnak néhány tíz méter többlettávolságot jelent – az amúgy is a nemzetközi gyakorlathoz képest a terminál bejáratához igen közeli parkolóig. Ismereteink szerint ilyenkor a csomagokat nem az utas, hanem a sofőr viszi a kocsihoz, tehát az utas esetében minimális sétát igényel az autó elérése.

**4** A forgalmi rend kialakításra került, amennyiben ezzel kapcsolatosan véleményük, javaslatuk van, azt természetesen szívesen meghallgatjuk.

**5** A javaslatot elfogadjuk. Ugyanakkor emlékeztetnünk kell Önöket, hogy 2006 augusztu-

sában, az akkor mindenki által elfogadott taxiszolgáltatási rendről elkészítendő tájékoztató anyag megfogalmazását Önök vállalták (idézet Lengyel Sándor úr 2006. szeptember 11-én kelt e-mailjéből: „ps: természetesen a rendelt taxi működési rendjével kapcsolatos vállalásomat rövidesen eljuttatom Önhöz.”) E vállalásukat azóta sem teljesítették, így a taxis társadalom korrekt tájékoztatására vonatkozó megjegyzésük az Emlékeztető 1. pontjában minimum elgondolkodtató...

**6** A BA Zrt. ezúton is leszögezi, hogy a ferihegyi taxiszolgáltatás rendezésének kezdete, azaz

a pályázati kiírás koncepciójának kialakítása óta nemhogy a rendelt taxik ellehetetlenítésére, hanem ellenkezőleg, működési lehetőségeik javítására törekszik. Ennek keretében építettett saját költségén és adott át ingyenes és kizárólagos használatra egy 100 férőhelyes puffer parkolót a rendelt fuvarokat bonyolító taxisok számára, jelölt ki dedikált utasfelvevő és -kiszállító helyeket, szintén kizárólagos használatra, dolgozott ki átfogó működési rendet a szolgáltatás szabályozott és korrekt bonyolítása érdekében. Ez utóbbit azonban sajnos éppen a rendelt fuvarokat bonyolító cégek nem tartják be.

A kérdés átfogó, végleges és minden fél számára megnyugtató rendezését a terminálok előtti közúti előtér átfogó rendezésének keretében látjuk megoldhatónak. Ennek előkészítését megkezdtük, konkrét kidolgozását azonban csak a tulajdonosváltást követően, az új menedzsment felállításával kezdhetjük meg. A kidolgozás folyamatába természetesen be kívánjuk vonni a taxiszolgáltatásban érdekelt társaságokat is – amint ez aktuálissá válik.

Budapest, 2007. február 1.

**Rényi-Vámos Krisztina**  
jogi igazgató  
**Lévay Zsolt**  
kereskedelmi menedzser  
Budapest Airport Zrt.

**4. sz. melléklet**  
**Budapest Airport Zrt.**  
**Lévay Zsolt Úr**  
**kereskedelmi menedzser**  
**részére**

Tárgy: A repülőtéri forgalmi rend átalakítása

**Tisztelt Lévay Úr!**

Folyó év december 5-én megkaptuk a „Taxiszolgáltatás ellátásának és bonyolításának rendje a Bp. Ferihegy Nemzetközi Repülőtér területén” című, Önök által készített anyagot.

Ezen dokumentum elkészültét egyeztetések előzték meg. Az első megbeszélésen október 25-én áttekintettük a fennálló rendszer működését, annak hibáit, és javaslatokat fogalmaztunk meg a megoldásokat illetően, különös tekintettel a jogszabályi hátterre. Mindezekről jegyzőkönyv készült.

November 9-én helyszíni bejárásra került sor, melyen az egyes terminálok végigjárva, részletesen megállapodtunk a közúti jelzések szükséges változtatásaiban. Ezen megállapodásokról, illetve az elhangzott észrevételekről – tudomásunk szerint – külön írásos jegyzőkönyv, illetve emlékeztető nem készült.

Fenti előzmények után Önök az október 25-i jegyzőkönyvben foglalt ígéretüknek megfelelően megküldték részünkre is az időközben elkészített anyagot az új szabályozásról, továbbá egyidejűleg változtatásokat hajtottak végre a közúti jelzésekben, melyekkel kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük:

A 2-es termináltól távolabb eső ún. „külső íven” az előzetes megállapodás szerinti „Megállni tilos” jelzőtábla helyett, egy az Önök által konstruált „Taxival behajtani tilos” táblát helyeztek el, annak ellenére, hogy a helyszíni bejárásom felhívtuk a figyelmet a KRESZ-tábláknak a közforgalom számára megnyitott magántulajdonú közterületeken történő előírászerű alkalmazására.

A helyszíni bejárásom hiányoltuk továbbá az illetékes forgalomtechnikai hatóság részvételét.

Nem tudunk egyetérteni ezen a jogszabályoktól és az előzetes megállapodásban foglaltaktól eltérő megoldással.

Nem támogatjuk azt sem, hogy az ún. hiénák kizorításával együtt, nem biztosítanak parkolási lehetőséget a „táblázós” taxi gépkocsik parkolására a gyorsparkolóban. Ugyanis az utas várakoztatása a rendelt taxi beszállóhelyen, vagy csomaggal történő „sétáltatása” a távolabbi parkolóhelyhez, egyaránt a szolgáltatás színvonalának romlásával és a versenysemlegesség esetleges megsértésével jár, azonkívül ellentétes a cégeink között megkötött üzemeltetési megállapodásban foglaltak szellemével is.

Felhívjuk a szíves figyelmüket arra is, hogy az anyag 2.2, 2.4/2. és 3. pontjai, valamint a 3./3. bekezdésben foglaltak ellentmondásosnak tűnnek.

A további konstruktív és harmonikus együttműködés reményében

Budapest, 2006. december 12.

Üdvözlettel

**Héray László ügyvezető igazgató**

Egy idősebb, öszes férfi sétál be pénteken este egy ékszerboltba karján egy gyönyörű fiatal nővel. Azt mondja az ékszerésznek, hogy egy különleges gyűrűt szeretne a barátnője számára.

Az ékszerész végigtekint az árukészletén, végül egy 5000 dolláros gyűrűvel tér vissza.

Az idős férfi így szól: – Ön nem értett meg, én egy egészen különleges dolgra gondoltam.

Erre a kijelentésére az ékszerész a

különleges árukészletéhez megy és egy újabb gyűrűvel áll elő: – Ez egy káprázatos gyűrű, potom 40 000 dollárért – szól.

A fiatal hölgy szemei felcsillantak, s izalmában egész testében remegni kezd.

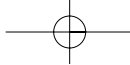
Ezt látván, az idősebb férfi rábólint: – Igen, ezt szeretnénk.

Az ékszerész a fizetés módja után érdeklődik, a férfi azt válaszolja, hogy csekkel fizet.

Hozzáteszi: – Tudom, hogy ön biztos szeretne benne lenni, hogy a csekkenek van fedezete, ezért megírom most, és ön hétfőn felhívhatja a bankot, hogy leellenőrizze. Én meg majd hétfő délután beugrok a gyűrűért.

Hétfőn reggel egy nagyon lehangolt ékszerész telefonál az idős férfinak: – Uram, azon a számlán nincs pénz.

– Tudom – felel az idős férfi –, de el tudja képzelni micsoda hétvégem volt?!



Egyre gyakoribb a nők elleni támadás

## VIPERA UTÁN SOKKOLÓ

**Kíméletlen brutalitással támadtak az ötven év körüli taxis hölgyre Zuglóban január 14-én éjjel. A két férfi utas közül az egyik ököllel ütötte a sofőr arcát, míg társa hátulról elektromos sokkolóval bénította a védte- len nőt.**

Néhány hete viperával támadtak meg egy női taxist a fővárosban, hogy érteiket megszerezze, most pedig elektromos sokkolóval bővült a brutalitás eszköztára. 2007. január 14-én hajnal fél négy körül két férfi szállt be a XIV. kerületi Kerepesi és Hungária körút sarkán az ötven esztendő taxis hölgy autójába, majd a XIV. kerület Gervay és Szentes utca sarkához vitették magukat. Egyikük a jobb első, úgynevezett anyósülésre ült, míg társa a hátsó részen, előbb a jobb oldalon foglalt helyet. Ott, amikor az autó megállt és fizetésre került volna sor, a hátsó utas egyik kezével megragadta a sofőr kontyát és hátrahúzta a fejét, miközben a másik kezében már sokkolóval próbálta megbénítani a hölgyet. A bajba jutott taxis tett egy erőltetett kísérletet, hogy rádión segítséget kérjen, ám ezt a jobb első ülésen ülő támadója több hatalmas erejű ütéssel lehetetlenítette el. Közben a hölgy szinte szünet nélkül kapta az áramütéseket, amelyek az izmok összehúzódásához, görcsösödéséhez vezettek, így a sofőr pillanatok alatt magatehetetlené vált. Könyörgött, hagyják abba, ne verjék, átadja minden értékét, vigyék, de ez nem érdekelte a támadókat, csak úgy záporoztak az áramütések és az ökölcsapások.

A két férfi addig folytatta akcióját, míg az öntudatlan állapotba került taxistól elvették tárcáját és a sötétben elfutottak. A sokkból lassan magához térő nő végül a Rákospatak és a Gervay utca sarkához hajtott és ott kért segítséget a kollégáitól.

A taxis hölgy nyolc napon túl gyógyuló sérüléseket szenvedett. Jobb szeme bevérzett, a szeme alatti rész pedig úgy bedagadt, hogy napokon keresztül nem látott rajta, és kék-zöld véraláfutás emlékeztette napokig az elszenvedett támadásra, nem is szólva a sokkoló okozta belső szervi sérülésekről és magára a pszichés traumáról.

Mint megtudtuk: a hölgy egy, másfél éve taxizik és rendszeresen jelen van az éjszakában, de hasonló „élménye” még nem volt. Úgy tervezi – amint lehetővé válik, hogy emberek közé mehessen – visszatér a hivatásához és folytatja a fuvarozást. Mint elmondta: az élet nem áll meg, szeretné ennek a támadásnak az emlékeit minél hamarabb elfelejteni és csak a munkára koncentrálni.

A rendőrség a riasztást követően pár percen belül megjelent a helyszínen, meghallgatták a sértettet és azonnal – a taxisokkal közösen – el kezdték átfésülni a környéket, de az elkövetéssel gyanúsítható személyeket nem sikerült elfogni. Időközben több fényképalbumot is megmutattak a kirabolt taxisnak, de egyelőre nem találták meg közöttük a támadókat. Készült egy fantomkép, amely alapján körözik az egyik tettest.

A grafikon látható férfi 25 év körüli, kb. 175 cm magas, közepes testalkatú. A bűncselekmény elkövetésekor sötét színű ruhát viselt.

A BRFK XIV. kerületi Rendőrkapitányság kéri, aki a képen látható személyt felismeri, jelenlegi tartózkodási helyéről vagy a bűncselekményről érdemleges információval rendelkezik, hívja a 06-1-461-8151-es telefonszámot és kérje a 131-es melléklet, illetve bejelentést tehet a 107, 112-es segélyhívó számokon, vagy a 06-80-555-111-es telefonos szolgálatnál, akár névtelenül is.

A nyomozás vezetői a bejelentő adatait bizalmasan kezelik. Egyelőre nyomravezetői díjat nem ajánlott fel sem a kerületi kapitány, sem pedig Budapest rendőrfőkapitánya.



A nyomozást, közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett rablás miatt folytatja a kerületi kapitányság, amely öttől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel büntethető.

k.z.t.

**Tiltott és kiszámíthatatlan hatású**

## Feszültségből is ami sok, az sok(k)

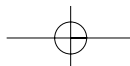
**Az elektromos sokkoló Magyarországon a közbiztonságra különösen veszélyes minősítésű eszköz, a pusztá tartása is jogszabályba ütközik, alkalmazása pedig büntetőjogi kategória.**

Néhány hete a főváros XIV. kerületében elektromos sokkolóval támadtak meg egy taxis hölgyet, akinek számos áramütést kellett elviselnie ennek során. De mire is képes egy ilyen eszköz?

Az elektromos sokkoló jogi meghatározás szerint: „az olyan eszköz, amely elektromos feszültség útján védekezésre képtelen állapot előidézésére alkalmas.” Ez eddig érthető. Működését tekintve egy olyan eszköz, amely egyenáramot felhasználva, kis áramerősségű, de rendkívül magas feszültségű áramütést képes kibocsátani. A legegyszerűbb változatai már 10 ezer volt-tól kezdődően akár 100 ezer volt, vagy ettől magasabb feszültség leadására is képesek.

Élettani hatásait tekintve alapvetően az ideg- és keringési rendszer sérülhet, és izomgörcsöt okozhat. Emellett alkalmazása erős fájdalomérzettel, izomösszehúzódással, egyensúlyvesztéssel, a tájékozódó képesség

ideiglenes elvesztésével, az izomzat átmeneti megbénulásával, ebből adódó átmeneti mozgásképtelenséggel, az agyműködés ideiglenes, esetenként tartós zavarával, cselekvésképtelenséggel és több perces tudatzavarral járhat. Nem „szakszerű” használata légzőizom-görcsöt, vakságot, esetenként gerincvelő-károsodást is okozhat. Mindezek azonban egyenként és személyeként változó tüneteket produkálhatnak alkalmazásukkor. A sokkoló eltérő eredményt vált ki attól függően, hogy mely testrészt éri. Ha nem alsó, felső végtagon vagy a törzs övonalában – ugyanis ez számít szakszerűnek –, hanem fejen vagy a nyakon alkalmazták, akkor súlyosabb egészségkárosító hatások is felléphetnek. Használata különös veszélyt jelent a szívbeteg számára, nem is szólva a pacemakerrel (szívritmus-szabályzó) élőkre. A váratlan izomösszehúzódás következtében ugyanis a sokkoló szívritmusra gyakorolt hatása kiszámíthatatlan, így az elektromos ütés akár képes a szívmozgás megbénítására is. A ritmuszavarokkal küszködők esetében végzetes lehet egyetlen – ilyen jellegű – áramütés is, mert a pacemakerrel működési zavart idézhet elő, amely halált is



Tér és sokoldalúság a legjobb áron

## Dacia Logan MCV

A Logan két évvel ezelőtti bevezetése után – mely idő alatt a modellből több mint 300 000

darabot értékesítettek világszerte – a Dacia most a Logan MCV-vel (Multi Convivial Vehicle) gazdagítja kínálatát. Nagy helykínálatú és karakterű kombiként a Logan MCV a Logan limuzin valamenyny előnyét felsorakoztatja, ugyanakkor variálhatósággal gazdagítja, és tovább növeli sokoldalúságát. Az akár 7 felnőtt számára is helyet kínáló Logan MCV



forradalmasítja a kombik piacát, ugyanúgy, ahogyan azt a Logan tette a négyajtós családi autók körében.

A Logan MCV bemutatására már a Párizsi Autószalonon sor került, forgalmazása pedig 2006 októberében kezdődött Romániában, és 2007 elején a Dacia főbb európai piacain. A Logan limuzinhoz hasonlóan erőforrásai között megtalálható a vezetési kényelem és fogyasztás szempontjából példaértékű 1.5 dCi dízelmotor, és 3 év vagy 100 000 km garanciában részesül (az EU legtöbb országában). Árai továbbra is hűek a Logan szelleméhez, ár/szolgáltatás aránya egyedülálló.

### Számoljatok!

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

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

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

Fehér Sándor City 80

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



### K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.

☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

Ha az esküvön a menyasszony anyja az **ÖRÖMANYA**, a menyasszony apja az **ÖRÖMAPA**, akkor a menyasszony az **ÖRÖMLÁNY?**

\*\*\*

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

\*\*\*

Azért hajtunk, hogy öregségünkre legyen miből visszaállítani az egészségünket, ami ebbe ment tönkre.

okozhat. A pszichés sokkhatást itt most nem is részletezve.

Az sem mindegy, hogy a „áramütés” vékonyabb vagy vastagabb bőrfelületen, ruhán keresztül vagy közvetlenül éri a személyt, ettől függően még égési sérülésekkel is járhat, illetve a hatékonyság is változó.

Létezik a kézi változat, amely az illegális kereskedelemben Magyarországon is beszerezhető akár már 5-10 ezer forintért, de a professzionális eszközök ára elérheti a 80-100 ezer forintot. Nem is szólva a rendvédelmi szerveknél alkalmazható egyéb változatokról: a kilóhető elektródás sokkolóról, amelynek hatótávolsága 3-5 méter, vagy a távirányítás, övbe szerelt változat, mely akár 100 méterig is hatásvos. De a pajzsba szerelt változata is alkalmazott a nyugati és tengerentúli rendfenntartó erőknél.

Idehaza a kézi változata az elterjedtebb, annak ellenére, hogy a szabálysértési törvény a közbiztonságra különösen veszélyes eszköznek minősíti, így a pusztta birtoklása is törvénybe ütköző. Vagyis aki sokkolót tart magánál, birtokol, akár csak a gépkocsija csomagtartójában, kesztyűtartójában, akár a ruházata alatt rejtve, bizon eljárásra számíthat. Az eszközt – egyrészt – azonnal elkobozzák, másrészt ezért 50 ezer forintig terjedő pénzbírság szabható ki. Aki használja is, az kiszámíthatatlan követ-

kezményekkel számoljon. Amennyiben 8 napon belül gyógyuló sérülést okoz, úgy könnyű testi sértés miatt indítanak ellene eljárást, de ha ez a 8 napot meghaladó, akkor súlyos testi sértésért kell felelnie annak, aki használta. Nem is szólva arról, hogy ideiglenes vagy akár tartós egészségkárosodást is előidézhet, hogy a legrosszabb esetben bekövetkező halált ne is említsük. Pedig erre is van példa.

2005-ben a Magyar Köztársaság rendőrsége is 18 millió forintért kívánt elektromos sokkolókat beszerezni, de mint azt *Garamvölgyi László* ezredestől, az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) szóvivőjétől megtudtuk: a jogvédő szervezetek tiltakozásának hatására elállt e szándékától az ORFK. Így jelenleg a rendőrségnél nincs rendszeresítve egyetlen ilyen eszköz sem. Bár a jogszabály ezt lehetővé tenné. A Vám- és Pénzügyőrségnél és a Büntetés-végrehajtási szervezeteknél megtalálhatók az elektromos sokkolók különböző változatai, de a rendőrség nem rendelkezik ilyen eszközökkel, és nem is tervezik ezek beszerzését.

Az *Amnesty International* információi alapján 2001 júniusa és 2005 márciusa között, az ismertté vált adatok szerint is 103 ember vesztette életét Kanadában és az Egyesült Államokban, miután sokkolót használtak rajtuk. Többek között – olvasható a jelentésben – a szívbetegség és a kábítószer hatása alatt állók

számára jelenthet komoly egészségügyi kockázatot a testüket érő elektromos feszültség. A sokkoló alkalmazása miatt eddig elhunytak többségükben 37 év körüli férfiak voltak. E korosztály tagjai – amerikai szakorvosok szerint háromból egy férfi –, már fennálló, csak még fel nem derített szívbetegséggel él, így számukra vézetes lehet egyetlen elektromos impulzus is – derül ki a dokumentumból.

Mindezek ismeretében az elektromos sokkoló méltán jelent a közbiztonságra különösen veszélyt csakúgy, mint az egyes emberek egészségére, illetve életére.

cash

Olyan jó volt látni, mikor a főnököm kigördült a harmadik új BMW-jével. Tudom, hogy milyen keményen megdolgoztam érte!

\*\*\*

Te vagy a megtestesült költészet!  
Az ajkad Weöres, a szíved Arany, az agyad Tompa.

\*\*\*

A szépség belülről fakad...

(Hasfelmetsző Jack)

\*\*\*

Gyógyír a vérnyomásproblémákra:  
a bor emeli, a pálnka csökkenti, a sör pedig stabilizálja.



## Megkérdézzük a taxistákat

# Mi a legnagyobb gondjuk 2007-ben?

Tulajdonképpen fantasztikus a mi szakmánk. Örök izzásban van. És itt nemcsak a máról van szó! Éveken keresztül olvashattuk a hazai taxis-történelem ragyogó feldolgozását szakmai lapunkban. De ugyanilyen izgalmas az elmúlt két és fél évtized! 1982-ben megjelentek a magántaxik, és ezzel új fejezet kezdődött a magyar taxis-történetében.

Minden évről elmondhatunk valami újdonságot, valami szokatlant. Például a CB-rádiók megjelenését, majd eltűnését az éterből. Az első taxiórák beszerelése, vagy az első magán-taxitársaságok megalakulása mind-mind forradalmi változást jelentett az azt megelőző időszakhoz képest.

Az igazi nagy, nyugodtan mondhatjuk történelmi dátum 1990. október 25. csütörtök. Akkor este 22 óra 30-kor – ha jól emlékszem – Rákospalotán volt az első keresztvezető beállítás.

### Fix tarifa

Szerény véleményem szerint ez a legnagyobb gondunk, amit a legtöbben szeretnének. Ez ugyanúgy megoldható lenne, mint Bécsben, Münchenben, vagy New Yorkban! De ne feledjük, 1992-ben komoly, tekintélyes közgazdászok azt mondták, hogy a piac majd szabályozza önmagát. A drága taxiknak nem lesz munkájuk, az olcsó taxik örök életűek lesznek. Sajnos nem így lett. Jöttek a furkósbotok, a drosztháború, és a piac mégsem szabályozta önmagát...

### Taxi szolgáltató centrum

De jó lenne egy olyan közös épület, ahol a taxis az összes ügyes-bajos dolgát elintézhethetné, de hát erről is többször olvashattunk a Taxisok Világában. Csak kellene egy vállalkozó, aki megépítené az épületet, valahol, ahol

éves kollégákat?

### Egyszínű taxiutók

A kilencvenes évek óta visszatérő probléma, gondoljunk csak a Yellow Taxi nimbuszára. New York az New York, és ott az összképhez tartozik az egyszínű sárga színű taxi. Nem véletlenül próbálkozott a Főtaxi 1996-ban egyszínű sárga színű Toledókkal. Aztán ott voltak az azonos megjelenést mutató EST-taxik, egyszínű autóparkkal. Romániában tavaly vezették be az egyszínű kék színt a taxisszakmában. Lehet, hogy ez lesz nálunk a legnagyobb gond 2007-ben?

### Képzés

A rendszerváltás óta mindig van valaki, aki képezne, továbbképezne a taxistákat. 1992-től egy „alkalmazott” taxinak 4 tantárgyból kell vizsgáznia, egy vállalkozónak meg vagy 12 témából. És van, aki ezt még továbbfejlesztené? Van, aki szakmát faragna a taxisból. Kérdés, mi erről a taxisták véleménye? A taxis egy személyben könyvelő, autószerelő, tb-szakértő, vizsgázott egészségügyi dolgozó. Jelenleg is, bár ezekről nincs papírja. Vajon kell?

### Munkaidő

Nyugat-Európában ember embernek farkasa, ezt megtanultuk a dicsőséges szocializmusban. Csak azt nem tudtuk (akkor), hogy ott éberen örködnek az emberek egészsége felett is. Azt mondják: egy nap ennyit dolgozhatsz, és kész. Utána jön a pihenő. Finnországban 10 munkára után (az első felvett címtől számítva) a számítógép könyörtelenül letilt. Egyszerűen nem vehetsz fel több címet! Nálunk ezt senki sem meri felvállalni. Így akár 24 órát is dolgozhatunk. A végeredményt mindenki látja, csak nézzétek meg a nekrológokat: Élt 50 évet, 47-et...

### Mezítlábások „megszüntetése”

Van, aki abban látja a legnagyobb gondot, hogy vannak olyan taxisták, akik nem tartoznak felelősséggel senki felé. Egy társaságbeli többnyire logikusan gondolkodik. Nem éri meg „öt kilóval”, vagy egy „lepedővel” levenni az utast, ha ezért esetleg szerződést bontanak. Tehát felelőséggel tartozik a társaság felé. Ha pedig kipenderítik, talán már sehova nem veszik fel, így nem kockáztat. A mezítlábások egy része mit gondol? Az utast valószínűleg soha az életben nem látom többé, tehát hajrá, ami belefér...

*Ez csak néhány villanás volt a hatalmas témakörből! Várom a kollégák visszajelzését arról, még mivel kellene foglalkozni elsősorban 2007-ben? Mi legnagyobb gond?*

Ferenczy P. Károly  
ferenczy.p.karoly@freemail.hu  
www.iwiw.hu

## Zuglóban is segítik a rendőrök a taxisták munkáját!

Legutóbb megköszöntük dicső rendőreinknek, hogy fáradtságot-erőt-idejét nem kímélve vigyáznak a taxiállomásainkra. Teszik ezt oly módon, hogy saját autóikkal parkolnak ott! Így persze a civil autók kénytelenek elkullogni! Most itt az újabb ragyogó példa! A XIV. kerületi Kerepesi 36. számnál is – mint az a képen is jól látszik – éberen örködik a rendőre a taxiállomás területi integritása felett. Sajnos nem tudtam személyesen megköszönni ezt a hőstettet, hiába vártam negyedórát a sofőrre. Éppen ezért ezúton kürtölöm világá, hátha elhallatszik a XIII. kerületi Teve utcáig: köszön-

juk, hogy ilyen ötletesen vigyáznak drága taxiállomásainkra!

Juhász Péter

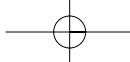


lás. Aztán következett a Magyarország belpolitikai életét megrázó 3 nap. Ezt egy kis csend követte, majd minden évben újra és újra valami újdonság. Sárga rendszám, taxis vizsga, taxis igazolvány, erkölcsi bizonyítvány, „0”-ás papír. Jó lenne minden eseményt percről percre felidézni, de ehhez nem lenne elég az egész újság. Meg most nem is ez a cél! Inkább az az izgalmas kérdés, hogy 2007-ben mit tartanak a taxisták a legnagyobb problémának? Mi az, amit elsősorban meg kell, meg kellene oldani? Jó lenne erről egy szavazás, akár a szerkesztőségnek (taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu), akár az én címemre küldve. (ferenczy.p.karoly@freemail.hu) Segítségképpen egy kis vitaindító, ami csak az én véleményemet tükrözi, ne befolyásoljon benneteket:

sok parkolóhely van. És odaköltözne a „Mozsaik utca”, a „Visegrádi utca”, a „Krisztina körút”, a „Gvadányi utca”, a „Bárczy István utca”. Természetesen én csak az itt működő hivatalokra, hivatalnokokra gondoltam. Az utcák maradhatnak. Meg lenne nyomtatványbolt, egy büfé. Vagyis igazi közösségi hely lehetne a házból. Ott összejöhetnének a pecások a focisták, meg a többiek...

### Életkor

Egyre többen hangot adnak annak, hogy elöregedett a taxistársadalom. A mai fiatalok már nem akarnak 12-14 órát dolgozni. Ugyanakkor a 65-70 évesek nem tudnak megélni a szegényteljes nyugdíjükből. Egyszerűen kénytelenek dolgozni! Mi a megoldás? Nagy kérdés. Engedjék-e taxizni a 75-80



## A férfi élete

Az Isten megteremtette a szamarat, és azt mondta neki:

– Te leszel a szamár. Reggeltől estig dolgozol, nehéz cuccokat cipelsz a hátadon. Zöldségeket eszel, túl okos sem leszel. 50 évig élsz. Erre a szamár: – 50 év ilyen élet az túl sok. Elég lesz nekem 20 is!

Így lett.

Ezután Isten megteremtette a kutyát, és azt mondta neki:

– Te leszel a kutya. Vigyázol az ember dolgaira, hűséges leszel hozzájuk. Azt eszed, amit hagynak. 25 évig élsz.

Erre a kutya:

– 25 év ilyen élet az túl sok. Elég lesz nekem 10 is!

Így lett.

Ezután Isten megteremtette a majmot, és azt mondta neki:

– Te leszel a majom. Ugrálsz fáról fára, és úgy viselkedsz, mint egy idióta.

Jópofa vagy, 20 évig élhetsz.

Erre a majom:

– 20 év élet bohócként az túl sok. Elég lesz nekem 10 is! Így lett.

Végül Isten megteremtette a férfit, és azt mondta neki:

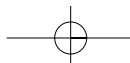
– Te leszel a férfi, az egyetlen értelmes lény a Földön. Az eszedet arra használod, hogy a Föld többi lakóját lealázd és uralkodj felettük. 20 évig élhetsz.

Erre a férfi:

– 20 évig férfinak lenni az kevés. Add nekem azt a 30 évet, amit a szamár meg hagyott, a 15 évet a kutyától és a majom 10 évét.

Így lett.

Isten gondoskodott róla, hogy a férfi férfiként 20 évig éljen, aztán megnősül és 30 évig reggeltől estig dolgozik, cipekedik, mint a szamár. Közben gyerekei lesznek és 15 évig úgy él, mint a kutya. Vigyáz a házra és eszi, amit a család hagy neki. Aztán amikor megöregszik, 10 évig úgy él, mint a majom, úgy viselkedik, mint egy idióta és szórakoztatja az unokáit..



## Kocsit cseréltem

Talán sokakat érdekel, ezért elmesélem, hogyan cseréltem kocsit, hogyan csináltam az új autóból taxit. Csak erős idegzetűek olvassák tovább, különösen, ha hasonló gondolatokat forgatnak a fejükben az autócseréről...

Először bementem a postára, hogy igényeljek egy erkölcsi bizonyítványt, mert bűnözők nem taxizhatnak (?). Nem kellett sorbaállni, úgyhogy tíz perc alatt végeztem, megszabadulva 2300 forinttól. Aztán átbalagtam a kerületi polgármesteri hivatal adóosztályára, adóigazolást kérni. Csodák csodája, itt sem voltak sokan, tizenöt perc alatt elügyintéztem mindent, kétezer forintom bánta. (A végén majd táblázatba is szedem az időszükségletet és a költségeket.)

Ezután a Belváros felé vettem az irányt, Bárczy István utca, Főpolgármesteri Hivatal Ügyfélszolgálat. A parkolóhely keresése röpké félóra alatt sikerrel járt, az irodában már csak húsz percet időztem. Ja, újabb kétezer! Mivel előre megterveztem az útvonalat, ezután a Vám- és Pénzügyőrség felé vettem az utat. Nem volt a szokásosnál nagyobb dugó, pikk-pakk odaértem. Hely is volt. Ügyintézés 15 perc, de majd tessék visszajönni honapután az eredményért, költség 2000 Ft.

Oké! Nagy lélegzet, jöhet az APEH. A városban elképesztő mennyiségű ember, a sorszámkiadónál is sorba kell állni (a sorszámautómatához is sorszámot kellene osztani...), röpké félóra várakozás után tizenöt perc adminisztráció: megvan a nullás papír! Kétezer.

Itt azért szeretném hozzátenni, hogy azon (becsületes? vagy simán birka?) vállalkozók közé tartozom, akik rendszeren fizetik az adókat és járulékokat, tehát mindenhol rendben volt a szénám. Akinek mindenféle elmaradása van, az nagyságrendekkel hosszabb idővel számoljon, és sokkal, de sokkal több pénzt vigyen magával.

Hazafelé beugrottam egy fényképészhez igazolványképet csináltatni. Később kiderült, hogy nem is kell. Na mindegy, negyedóra, kilenc kiló.

Most már összefolynak a napok, de ha jól emlékszem, a drosztengedélyt már csak másnap kezdtem intézni. Kínosan ügyeltem rá, nehogy a taxidroszton parkoljak a Krisztinán, mert egy perc alatt ott a szürkeruhás, és kasszál. Így hát leparkoltam a Tabánban, friss levegő, madárcsicsergés, rengeteg zöld, kellemes séta. (Már nem sokáig! Láttad milyen ütemben építik be szállodákkal meg miégymással a Tabánt?) A drosztirodában negyedóra alatt végeztem, fizetnem nem kellett, mert még érvényes az engedélyem.

Na most jönnek a durvább dolgok. Időben, pénzben egyaránt. Kötelező biztosítás ügyintézése, negyedévi befizetése félóra, hu-

szonháromezer forint. Kaucióbiztosítás ötezer. Természetesen másik biztosító, újabb húsz perc. Műszaki vizsga – a bejelentkezést nem számítva – másfél óra, huszonkétezer. Eredetvizsga félóra, tizenötezer. URH átszerelése több mint öt óra, huszonötezer! Közben egy kicsit javítani is kellett rajta, húsz perc, hétezer forint. Zöld kártya nyolcezer, tizenöt perc.

Az új rendszámabláért fizettem 8500 forintot, igaz, tíz perc alatt végeztem. A régi kocsi visszarendszámozását is közel egy óra alatt elintézték. Fizettem még mindösszesen 12 000 forintot mindenféle előnyök megszerzéséért, tolásért, soronkivüliségért. Különbben még mindig ott lennék...

A Mozaik utcában már csak a taxienge-

Elintézendő	Hely (Budapesten)	Ráfördított idő (perc)	Költség (Ft)
Erkölcsei bizonyítvány kiváltása	Helyi postahivatal	10	2 300
Helyi adóigazolás beszerzése	Kerületi polgármesteri hivatal	15	2 000
Iparüzési adó igazolás beszerzése	Főpolgármesteri Hivatal Bárczy István u.	20	2 000
VPOP-igazolás beszerzése	VI. Munkácsi Mihály u.	15	2 000
Adó- és TB-igazolás beszerzése	Területileg illetékes adóhivatal	45	2 000
Igazolványkép készítése arcképes igazolványhoz	Fényképész	15	900
Taxióra beszerelése és hitelesítése	Márka szerinti óraműhely	60	28 000
Drosztengedély intézése	Krisztina körút 99.	15	21 600
Kötelező biztosítás megkötése, első negyedéves díj befizetése	Biztosítótársaság irodája	30	22 646
Felelősségbiztosítás megkötése	Biztosítótársaság irodája	20	5 361
Műszaki vizsga	Mozaik utca	60	22 000
Eredetvizsga	Vizsgálóállomás	30	15 300
URH-átszerelés és javítás	URH-szerviz	320	31 700
Zöld kártya	Autószerviz	15	8 000
Sárga rendszám ügyintézés	Központi Okmányiroda, Visegrádi utca	20	8 500
Régi autó visszarendszámozása	Központi Okmányiroda, Visegrádi utca	40	11 820
Forgalmi átírás	Központi Okmányiroda, Visegrádi utca	10	58 000
Taxiengedély kiváltása	Mozaik utca	20	5591
Zöldkártya-matrica új rendszámra	Mozaik utca	20	1180
Mindenféle jattok, kenőpénzek adása	Mindenféle „segítő”, „toló” emberek	1	17 000
<b>Összesen</b>		<b>781 perc, vagyis 13 óra</b>	<b>267 898, vagyis több mint negyedmilió forint!</b>

**Többször felvetettük már e lap hasábjain, és ezúttal ismét elsírjuk bánatunkat: mi az ördögért küldözgetik a taxist ennyi helyre egy nyüves taxiengedély ügyintézésnél? Miért nem lehet mindent egy helyen lebonyolítani? A technika hiánya nem lehet akadály! Ma már élő egyenesben beszélgetünk, csetelünk, videotelefonálunk és adatot cserélünk Alberttől Kuala Lumpurig bárkivel. Nem lehetne ezt a Mozaik utca és a Visegrádi utca közötti intergalaktikus távolságon is megoldani? A drosztiroda sem a Marson van, hanem a Krisztina körúton! Milyen rejtélyes és pimasz, nem evilági indokok akadályozhatják meg, hogy a drosztiroda kitelepüljön egy számítógéppel a Mozaikba? Meg a Központi Okmányiroda taxikkal foglalkozó részlege is? Kinek lehet ellenére ennyire, hogy a taxis egy helyen, egy épületben kényelmesen és kulturáltan intézhesse ügyeit? Nem, nem várunk választ. Eddig sem kaptunk. Vegyük inkább tudomásul, hogy Abszurdisztánban élünk...**

-oli-

délyt kellett kiváltanom ötezerötért, a címkét ezerkettőért, és kész is voltam! Mehettem taxizni! Ja, egyébként még kilenc napot álltam hibás adatfelvitel miatt, három napot meg származás-ellenőrzés miatt. Sokáig nem tudták honnan származik az autó. Aztán biztos csináltak DNS-tesztet...

Summa, summárum két hét alatt lebonyolítottam az autócserét az első igazolás beszerzésétől az új taxiba elsőként beülő utas felviteléig. Sokak szerint ez rekord gyorsaság!

Fentebb az ígért táblázatos forma.

Sok sikert neked is az autócserédhez!

Laci

A pénzt vitte, a mobilt hátrahagyta

# Álmában lepték meg

**Autójában pihenő taxist rabolt ki ismeretlen tettes a hajnali órákban Dunaiúvárosban. A sofőr arra ébredt, hogy fejéhez pisztolyt nyomnak és a pénzt követelik. Az egész álomszerűnek tűnt, de utólag még is minden valósnak bizonyult.**

Minden város életében vannak olyan időpontok, amikor elcsendesedik a környék és szinte kutyát sem látni az éjszakában, nemhogy kuncsaftot. Így volt ezzel az a dunaiúvárosi taxis is, aki 2007. január 30-án éjjel két óra körül úgy gondolta: a Munkás Művelődési Otthon parkolójában szunynyad egyet, mielőtt visszatér a hajnali műszakba. Úgy tervezte, egy félórásca pihenés javíthat állapotán, ha már a fuvarok tömege nem ejti zavarba azon az éjszakán. Autójával leállt a parkolóba egy csendesebb, sötétebb helyre, majd el is aludt, annak rendje-módja szerint. Az egész támadásból előbb csak emlékfoslányai voltak, mert mint elmondta: arra ébredt, hogy a kocsiját társa tárva-nyitva és egy férfi hangoskodik mellette, az értekeit követeli. Kérésének nyomatékaképpen pedig pisztolyt tart a fejéhez, ám arra tudatosan ügyelt, hogy a sofőr meg ne láthassa.

A támadó a taxis pénzt követelte, aki soványka, pár ezer forintos bevételét átadta, ám ekkor a rabló felszólította: autójából szálljon ki, azt zárja be és adja át a mobilját és a kocsiját. Ezután a földre kellett volna feküdnie a fuvarozónak és várnia, amíg a fegyveres biztonságos távolságra nem jut. A rabló hozzátette: a parkolóban távolabb áll egy fehér színű autó, ahová leteszi a kocsiját és a mobilt, de a fuvarozó meg ne forduljon, mert lelövi!

A sértett várt néhány másodpercet, majd mikor úgy gondolta, támadója továbbment, elsétált a megadott fehér autóhoz, és valóban ott volt a kulcs és a mobiltelefon is. Az egész hihetetlennek, mondhatni rémálomszerűnek tűnt, mégis maga volt a valóság. A taxis néhány kollégájával megosztotta előző pillanatainak élményét, majd gyorsan „körbeszaladták” a városrészt, hátha rábukkanak a fegyveresre. Ez nem járt sikerrel, úgyhogy ezután jöhetett a rendőrkapitányság, ahol ugyan hivatalból az eljárást megindították, ám az eset életszerűségét – ugyan ki nem mondva –, de megkérdőjelezték az egyenruhások.

Egyelőre itt tart az ügy, és nagy valószínűséggel újabb fejlemények nem is várhatók a nyomozástól, tekintve, hogy nincs személyleírás, és egyéb anyagmaradványt vagy ujjnyomot sem tudtak az elkövetőtől rögzíteni a bűnügyi technikusok.

A büntetőeljárást közfaladatot ellátó személy elleni fegyveres rablás alapos gyanúja miatt folytatja a városi rendőrkapitányság, ismeretlen tettes ellen. Amennyiben a tá-

madót sikerült felderíteni, azonosítani és elfogni, a Büntető Törvénykönyv öttől tizenöt évig terjedő szabadságvesztéssel sújtja a rablás ezen módozatát. **k.z.t.**

## Adózzunk! ...vagy elegend van már?

Manapság az a furcsa helyzet állt elő, hogy többet beszélünk mindenféle adókról meg járulékokról, mint a drosztkérdésről, vagy más szakmai dologról. A magyarázat egyszerű: Az elmúlt évekhez képest rengeteg a változás.

A rendeletek és törvények jogszövegeiben fogalmazódnak, ezt a kifejezőmódot csak egyes kiválasztottak értik. Ezen belül is felmerülnek értelmezési problémák, például az, hogy bizonyos kifejezéseket néhányan eltérően magyaráznak. A napokban például fel kellett világosítanom egy APEH-kirendeltséget, hogy a különadóval kapcsolatos jogszabály nem úgy van, ahogy ők értik, így megtévesztik a hozzájuk forduló vállalkozókat. Azért, hogy biztos legyek a dolgomban, először felhívtam az APEH jogi osztályát, és az ott lévő gazdasági jogásznak is ezzel egyező véleménye volt.

Szóval nehezen értelmezhetőek még szakemberek részére is a rendelkezések, ezért megpróbálom röviden, „taxis nyelven” összefoglalni a változásokat, már ami az adóbevallásokat és a befizetéseket illeti.

- **Havonta** kell elektronikus úton bevallást beadnia a főállású vállalkozónak, valamint a másodosnak, ha volt jövedelem kivétel. A havi bevallásba a magánnyugdíjpénztári bevallás is beletartozik. Nyugdíjas vállalkozó nem kötelezett havi bevallásra. Április elseje után azonban várható ez ügyben változás! (A visszamenőleges járulékbevallás lehetősége 2006-ra csak egyszeri alkalom volt!)
- **Havonta** kell befizetni a járulékokat a főállású vállalkozóknak minden esetben, és a másodosnak akkor, ha volt jövedelem-kivétel. A járulékok közé ettől az évtől a magánnyugdíjpénztári tagdíj is beletartozik!
- **Negyedévenként** kell befizetnie a személyi jövedelemadó-előleget minden vállalkozónak, függetlenül attól, hogy főállású, másodos, vagy nyugdíjas.
- **Negyedévenként** kell befizetni a 4 százalékos különadót (nem tévesztendő össze a szintén 4%-os vállalkozói járulékkal). A különadó alapja a vállalkozói kivétel feletti vállalkozó jövedelem, általánadosoknál az általánadó alap.
- **Évenként** kell bevallást adni a személyi jövedelemadóról minden vállalkozónak.
- **Évenként** kell befizetnie a járulékait a nyugdíj melletti vállalkozóknak. A járulékmértékek nagymértékű emelkedése miatt javasoljuk azonban a negyedévenkénti fizetést.

### EVÁS rovat

Az EVA, vagyis az egyszerűsített vállalkozói adó idáig nem volt túl ismert a személyszállító vállalkozók körében. Az általánadó lehetősége ugyanis a taxisoknak sokkal kedvezőbb választás. Néhány olyan speciális esetben azonban, amikor az általánadó valami miatt nem választható (például más vállalkozás is szerepel a vállalkozói igazolványban) vagy az éves bevétel meghaladja a 4 millió forintot áfahatárt, érdemes lehet megfontolni az EVA alapján történő adózást. A választást minden év december 20-ig kell jelezni, ez az évába történő be- és kijelentkezés határideje. Az EVA alapján adózók vállalkozói bankszámla nyitásra kötelezettek (evát csak utalni lehet, „EVA csekk” nem létezik), és a bejelentkezéskor nem lehet köztartozásuk. Az egyszerűsített vállalkozói adó alapján adózó vállalkozók bevételeik 25%-át fizetik be adóként, kiváltva ezzel a nyereség- és osztalékadót, a vállalkozói adót, a cégautó adót és az általános forgalmi adót. A főállású evás legalább a minimálbér alapján, a másodos a bevétel 4%-a, nyugdíjas a bevétel 10%-a után köteles a társadalombiztosítási járulékokat fizetni. Negyedévenként kell fizetni az EVA előleget. Minden év december 20-ig ún. feltöltési kötelezettsége van az evás vállalkozónak. Ez azt jelenti, hogy a várható adó mértékéig kell feltölteni a számlát, vagyis befizetni az adót. Következő számainkban folytatjuk az evásokra vonatkozó információk közlését, annál is inkább, mert a jelek szerint egyre többen választják ezt az adózási formát.

Egyelőre nem szűnik meg az engedély-kötelezettség

## Magyar taxival Ausztriába

*A korábbi években sokaknak okozott fejfájást, ha a szomszédos Ausztria területére sárga rendszámú taxival kellett belépni. A szakmán belül hamar elterjedt ugyanis, hogy hiába a jó fuvarlehetőség, a viszonylag magas bevétel, ebből bizony komoly gond is lehet. Sok esetben – függetlenül attól, hogy utassal, utasért vagy csak tranzit céllal lépett be a taxis a sátorokhoz – ki volt (ki van) téve a sárga rendszámú autó vezetője a hatóságok zaklatásának. Több alkalommal az is előfordult, hogy bár nem is a taxis ült az autóban, hanem azzal például a házastársa ment magáncélból Ausztriába, mégis Üresjárati Engedélyt követeltek tőle. Volt olyan kolléga, akit a Németországból hazafelé irányuló fuvar közben megalázó módon megállítottak, utasait kiszállították és osztrák taxi igénybevételére kötelezték, őt pedig nagyon megbüntették. Volt, akinek még a taxiját is lefoglalták. A jogtalanságok megszüntetése érdekében – a taxis érdeklépviseletek közül egyedülként – a FUVOSZ megpróbált hathatósan segíteni. Tárgyalásokat szorgalmazott a két ország között az elmérgesítő helyzet rendezése érdekében. Közben pedig kapcsolatot tartott közvetlenül és közvetve egy osztrák ügyvédi irodával, amelyik az érintett magyar taxisok védelmét ellátta. Talán ennek a magatartásnak is köszönhetően enyhülni látszik a sok esetben bizonyíthatóan indokolatlan szigor. A lefoglalt taxikat visszaadták, sőt, volt aki még kárpótlásra is igényt tarthatott. Am sajnós „Üresjárati Engedély”-re – úgy tűnik – az idén is szükség lesz. A részletekről a FUVOSZ főtákarát, Peredi Pétert kérdeztük.*



**Peredi Péter: – A jelenleg rendelkezésünkre álló engedélyek az első félévben várhatólag elfogynak**

• A választásokat követően a tavalyi évben komoly változások következtek be a szaktárcánál, illetve a közlekedési szakhatóságnál – **mondta Peredi Péter**. - Ez a folyamat egy ideig gátat vetett annak, hogy a külföldi féllel folytatódjon a korábban már kialakított jó és folyamatos kapcsolat. Hozzá kell tenni, hogy ez idő alatt az osztrák félnél is olyan személyi változások történtek, aminek következtében hetekig, hónapokig senki nem foglalkozott odaát sem a taxisok ügyével. Végül is azok, akik a magyar szakhatóságnál korábban is segítségünkre voltak, személyes kapcsolataikon keresztül lépni tudtak. Ennek köszönhetően tavaly a II. félévben, a 2006-ra kapott 300 db Üresjárati Engedély-t sikerült újabb 300-zal megtoldani. Így tudtuk nagy nehezen az engedélyek szétosztását október végéig nyújtani. Ettől kezdve viszont nekünk csak egy minimális – 10 darabos – tartalékunk volt arra az esetre, ha valami nagyon nagy baj lenne. Közben az egyre égetőbb problémánkkal ostromoltuk a gazdasági és közlekedési tárcát, illetőleg az időközben átalakulóban lévő Közlekedési Főfelügyeletet. Végül is annyit sikerült elérnünk, hogy decemberre kaptunk még 50 db Üresjárati Engedélyt. Am ezek is

azonnal elfogytak. Így a magyar taxivállalatok, személyszállítók természetesen csak úgy tudtak a külföldről induló, üresjáratú kezdődő fuvarfeladataiknak eleget tenni, ha nem egy esetben engedély nélkül tettek meg az utat. Volt, aki rendszámot cserélt, volt aki más módon kockáztatott. Időközben újraindult tárgyalásaink ezekkel a tényekkel érveltünk annak érdekében, hogy növeljék a Magyarországnak szánt kontingenst. Az osztrák fél sajnós a mai napig sem érdekelt ebben. Tavaly összesen mintegy 1200 engedélyt kértünk, az idén ezt a számot megnöveltük 1500-ra. Ez a kérés azonban tavaly csak kérés maradt. Idén annyit sikerült elérnünk, hogy az alapkontingens, amit januárban át is vettünk, 600 db Üresjárati Engedélyt tartalmaz. Tehát az idei év elején már a tavalyi egész éves engedélyszámmal indu-

lunk, ami azért bizonyos óvatosságot okozhat. Bizom benne, hogy ennek lesz folytatása. Ugyanis azt kértük – és a Külügyminisztériumon keresztül is próbálunk ebbe az irányba hatni, – hogy szűnjön meg eleve az engedély. Mert nonszensz dolog, hogy ha egy repülőgéphez – például Münchenbe – egy Magyarországra induló magyar taxit kér az utas, akkor annak teljesítéséhez egy osztrák Üresjárati Engedélyt is igényelni kell. Pedig a fuvar nem Ausztriából indul és nem is ott végződik. Természetesen még számtalan képtelen példát tudnék sorolni. Úgy gondolom, az idei évtől egy picit javulni fog a helyzet az által, hogy az osztrák kontroll lehetősége beszűkül. Mire gondolok? A legutóbbi hazai szabályozó változások megengedik a megáll-

podásos – vagy ha úgy jobban tetszik fix tarifás – fuvarra is. (Lásd: *Taxisok Világa 2007. jan., 37. old. A szerk.*) Az új szabályozás – ami a közelmúltban megjelent – már azt is megengedi indirekt módon, hogy akár Bécsbe is üresen állhatok ki. Anélkül, hogy bárkinek is ilyen tanácsot adnék, tudomásul kell venni, hogy vannak ügyeskedők, akik kihasználják a jog által nyújtott kiskapukat. Például: korábban egy ilyen fuvarért bekapcsolt taxi-órával kellett menni. Természetesen, ha van engedélyem, akkor azért ezt most is így csinálnám. Am ha nincs nálam ilyen hivatalos engedély, akkor óra és szabadjelző nélkül megyek Bécsig, ott – amikor nem látják – szépen felveszem az utast, felteszem a szabadjelzőt, bekapcsolom a taxiórát, és az utassal jövök keresztül a határon. Ha mégis megállítanak, mondhatom azt, hogy a fuvar Magyarországról indult és az árban előre megegyeztünk, azért van ilyen kevés az órában. Biztosan sokan éltek is a lehetőséggel, bár azért ehhez igen magas német nyelv-ismeret szükséges. Ezt nem lehet mutogatással megmagyarázni egy osztrák csendőrnök. Tehát kisebb a kockázat, mint volt régebben.

**Ha felveszem a fejhallgatót, miért nem a fejemet hallom?**

\*\*\*

**Ha az IQ-d kettővel több lenne, akkor már lehetnél sültkrumpli.**

\*\*\*

**Szerintem a leggonoszabb emberek a BKV-ellenőrök. Mindig azt**

**kiabálják, hogy „Legyetek bélbetegek!!”**

\*\*\*

**Apád biztos skót volt, mert remek dudáid vannak...**

\*\*\*

**A régi lányok úgy tudtak főzni, mint az anyjuk. A maiak pedig úgy tudnak inni, mint az apjuk.**

Ezt pedig az osztrák hatóságoknak is be kell látni. Az igazi és végleges megoldás az lenne, ha ezt az egész engedély dolgot, úgy, ahogy van, eltörölnék. Ez egy olyan típusú teher a taxis-vállalkozónak, az utasnak és a szétosztást biztosító diszpécser-szolgálatoknak, illetve szövetségünknek is, amit jó lenne megszüntetni. Nem kellene különféle korlátokkal olyan helyzetet teremteni, melyet ilyen-olyan-amolyan módon az emberek megpróbálnak kijátszani. A rendszer ugyanis nem tud olyan szigorú lenni, hogy ne lehessen megkerülni. Ugyanakkor azt érzékelni kell, hogy a különböző szomszédos országokban sem egyformán állnak ahhoz hozzá, ha Magyarországról egy taxi oda kimegy. Erre az uniós szabályozás nem terjed ki. Az a kérdés, hogy hova lehet majd besorolni e problémakört a szabad munkavállalás és munkaerő szabad áramlása tekintetében? Ez ma még vita tárgya. Én bízom benne, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – ahol most már pár hónapja megtörténtek a változások, állandó stábok vannak a megváltozott fősztályoknál – végre igazi gazdája ennek az egész területnek. A FUVOSZ főtítkáráként a 2007-es évet mindenképpen arra számom, hogy ezen a területen további levelezéssel, esetenként személyes közbenjárással próbáljuk elérni a liberalizálást és ezzel párhuzamosan azt, hogy elégséges engedély legyen a magyar taxis- és személyszállító vállalkozóknak. Ez azért is fontos, mert nagyon sok olyan új típusú vállalkozás jelent meg

a piacon, amit a magyar átlagtaxis még nem igazán tekint ténylegesen taxizásnak. Például a határközei nagyvárosokban a „zahntaxi” teljesen bevett szokássá vált. Azt is mondhatjuk, hogy ennek már gazdaságilag is nagy jelentősége van. De bizonyos fogászati vállalkozások mellett, egyre többször a nagyobb, gyógyvizekre épülő szállodák is „saját taxit” küldenek kuncsaftjaikért Ausztriába. A sofőrök nagy része, amikor éppen nem „zahntaxizik”, akkor a hagyományos fuvarozási tevékenységből él. Tudomásul kell tehát venni, hogy a személygépkocsi személyszállítási forma egyre inkább terjed, ami egy speciális idegenforgalmi, egészségügyi turizmus igényeit elégíti ki. Ha az ország érdekét nézzük, ezt a fuvarozási formát támogatni kellene olyan módon is, hogy számukra is megfelelő számú engedélyt kellene biztosítani. Ez az, ami ma még nincs megoldva. E kis kitérő után, visszatérve az államközi kapcsolatokra: az engedélykontingens, amit most kaptunk, azzal a felhasználási ütemmel, amely a tavalyi évben volt, nagyjából az év első felének végéig elégséges.

• **Ugyanannyi engedélyt kapnak az osztrákok, mint mi? Egyáltalán, kéri ezeket tőlük valaki bárhol az ország területén belül, vagy a határon? Az illetékes magyar hatóságok ugyanolyan szigorral lépnek fel az idejövő osztrák taxisok ellen, mint a magyarokkal szemben teszik ezt Ausztriában?**

• Erre egyértelmű választ lehet adni: a magyar engedélykon-

tingens megegyezik az osztrákkal. Vagyis mi ugyanannyit adunk, mint kapunk. Viszont az osztrák oldalon a kontingens nincs felhasználva, sőt, még szétosztásra sem kerül. Hiánya nem jelentkezik valós igényként. Így pedig nagyon nehéz tárgyalni kölcsönös érdekekről, előnyökről.

• **Ez biztosan nem azt jelenti, hogy az osztrák taxisok egyáltalán nem jönnek át Magyarországra. Inkább azt mutatja, hogy itt az illetékesek fűtyülnek a külföldi taxisok ellenőrzésére, végső soron a magyar taxisok érdekeinek védelmére. Erre úgy látszik, csak az osztrák oldalon figyelnek a hatóságok, akiket az ottani, jól működő taxis érdekképviseletek ebbe az irányba kényszerítenek.**

• Mi az elmúlt évek során többször is jeleztük a megfelelő fórumokon, hogy a magyar ellenőrzésre jogosult szervezeteknek erősíteni kellene az osztrák taxisok ellenőrzését. Ez a rendszeres magyar kontroll segítene abban is, hogy a szomszéd ország fuvarosai – érdekképviseleti szerveiken keresztül is – támogassák a magyar fél részére átadásra kerülő engedélyk számának növelését. Sajnos azt kell mondjam, jelenleg nincs olyan jellegű információ, hogy ez bekövetkezett volna. Talán most, hogy januárban felállt a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH), melynek nyilvánvalóan egyik feladata a magyar érdekek képviselete, változik a helyzet. Valószínűleg egyelőre nem ez az NKH legnagyobb gondja, ám azokat a leveleket, melyeket a szaktárcának és a főhatóságnak korábban e tárgyban átadtunk, ismeri az új vezetés is. Tehát nem egy vadonatúj problémával találkozunk majd. Azt mindenképpen el kell mondani, hogy a NKH elnöke aktívan segített abban, hogy ez a megemelt számú engedélykontingens rendelkezésünkre álljon. Ezúton is köszönöm Horváth Zolt Csaba úrnak, hogy intézkedett, mert volt egy olyan 15 napos intervallum, amikor abszolút egy darab érvényes engedély sem volt az országban. Ha valakinek ebben az időszakban fuvarfeladata volt, akkor

azt nem tudta legálisan elvégezni.

• **Tavaly kérte – e lapon keresztül is – a taxis vállalkozásokat, hogy a felhasznált engedélyekkel azonnal számoljanak el, mert az újakat csak ezt követően tudják kiadni a diszpécser-szolgálatoknak. E területen rendben volt minden?**

• Korántsem! Furcsa szerzet a taxis, aki engedélyt használ. Amikor nincs, akkor krokodilkönnyeket hullat, hogy kapjon Üresjárat Engedélyt. Amikor már felhasznált engedéllyel el kellene számolni, akkor memóriazavara lesz, és mindenről elfeledkezik. Pedig ha tetszik, ha nem, ezekkel az engedélyekkel el kell számolni, nemcsak neki felénk, hanem nekünk is a szakhatóság felé. Nagyon furcsán fogja érezni magát néhány taxis, taxis vállalkozás a közeljövőben! Mert akiktől nem kaptuk vissza az engedélyt, azokkal szemben retorziót fogunk alkalmazni a tisztességes vállalkozások és alkalmazottaik érdekében. Meglepetés senkit sem ér majd, mert ezt már tavaly jeleztük. Az érintettek letéje bánja majd a trehány-ságot, feledékenységét. Éppen most jelezte az egyik fővárosi taxiscsapat, hogy nem tud hiánytalanul elszámolni a tavalyi engedélyekkel. Mi meg azt vagyunk kénytelenek mondani, hogy ennyivel kevesebb engedélyt kapnak az idei évre, illetőleg a hiányt a letétjük is bánja. Azért az is furcsa dolog, hogy egy szombathelyi diszpécser-szolgálat, amely 200 km-re van innen, minden további nélkül el tud számolni a kiadott engedélyekkel, akárcsak a soproniak, de itt a fővárosban pedig még mindig van olyan társaság, akiknek könyörögni kell. Van egy székesfehérvári cég is, mely a személyes megkeresést követően sem számolt még el, egyetlenegyegy darab engedéllyel sem.

• **Hol lehet hozzájutni az engedélyekhez?**

• Ahol tavaly hozzá lehetett jutni az Üresjárat Engedélyekhez, ott az idén is kereshetik a taxisok. A korábbi listát nyugodtan lehet használni, nincs benne változás.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

**Azt olvastam valahol, hogy a világban átlagosan minden ötödik ember kínai. Érdekes, mi is öten vagyunk a családban, tehát valószínűleg valamelyikünk kínai. Lehet apu, vagy anyu. Lehet a bátyám, Sanyi, vagy az öcsém, Ho-Chau-Chu. Szerintem Sanyi az.**

**A rasszizmus mindenütt jelen van... A zongora fekete billentyűi rövidebbek!**

**Mindennap új alsógatyát veszek fel. Vasárnapra már 7 van rajtam.**

**A férfiak azért alszanak el gyorsan szex után, mert előtte fél éjszakát könyörögnek érte.**

**Nem jön semmi, csak egy tén... Az is IFA-n.**

**A nőknek 70 házimunkához kell érteniük: a főzés és a 69.**

**Ne feledd: ha valaki felboszszant, az arcodon 42 izom rándul össze. De csupán négy izom kell ahhoz, hogy kinyújtsd a kezed, és pofán vágd.**

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



### 1. Miről tájékoztatja ez a tábla?

- a) Az úttestet villamospálya keresztezi.
- b) A villamosra az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetőleg az úttestre történik.
- c) A villamos megállóhelyéről.



### 2. Milyen távolságra kell számítani a tábla után az útburkolati jellel kijelölt gyalog-átkelőhelyre?

- a) Közvetlenül a tábla után.
- b) Lakott területen a tábla után 10 - 15 méterre, lakott területen kívül pedig 20 - 30 méterre.
- c) Lakott területen a tábla után 50-100 méterre, lakott területen kívül pedig 150 - 250 méterre.



### 3. A tábla hatálya alatt megelőzhet-e taxijával egy villamost?

- a) Igen, ha a villamos az úttest közepén lévő vágányon halad.
- b) Csak akkor, ha a villamos az úttest jobb szélén lévő vágányon halad.
- c) Nem.



### 4. Az alábbiak közül melyik tábla hatályát oldja fel ez a jelzőtábla?

- a) A „Balra bekanyarodni tilos” tábla hatályát.
- b) A „Megfordulni tilos” tábla hatályát.
- c) A „Várakozni tilos” tábla hatályát.



### 5. Melyik járművek kötelesek a táblával megjelölt úton közlekedni?

- a) A kétkerekű kerékpárok.
- b) A kétkerekű kerékpárok, a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszék, illetőleg a kétkerekű segédmotoros kerékpár.
- c) A kétkerekű kerékpárok és lakott területen a segédmotoros kerékpárok.



### 6. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt útszakaszra?

- a) Igen.
- b) Csak célforgalom esetében.
- c) Nem.



### 7. Mire lehet számítani a táblával jelzett helyen?

- a) Arra, hogy az úton hirtelen oldalszél keletkezhet, amely a taxi haladási irányát megváltoztathatja.
- b) Arra, hogy a dombok, illetve az erdők védett vonala a szelet megszünteti.
- c) Arra, hogy az út felett repülő légi jármű nagy zajt kelthet.

### 8. Egy autóvezetőnek gyorsajtás miatt négy hónapra visszavonták a „B” kategóriás vezetői engedélyét. A büntetés hatálya alá nem eső „C” kategóriás jogosítványával ez idő alatt milyen gépkocsit vezethet?

- a) Bármilyen tehergépkocsit.
- b) Kis-tehergépkocsit, illetőleg legfeljebb kilenc ülőhelyes kis-autóbuszt.
- c) 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsit, illetőleg vontatót.

### 9. Az alábbiak közül hol tilos a taxival hátrafelé menni (hátramenetet végezni)?

- a) Hídon.
- b) Útkereszteződésben.
- c) Vasúti átjáróban.

### 10. Influenzás megbetegedésére a háziorvosa gyógyszer irt fel. Vezetheti-e a taxiját az orvosság hatása alatt?

- a) Igen, az ilyen betegségekre fogyasztható gyógyszerek sohasem zavarják a vezetésre való alkalmasságot.
- b) A kockázatokról és a mellékhatásokról el kell olvasni a mellékelt beteg tájékoztatót, vagy ki kell kérni az orvos, illetőleg a gyógyszerész véleményét.
- c) Nem, minden gyógyszer károsítja a vezetési képességet.

### 11. Hogyan kell helyesen beállítani a taxi belső tükrét?

- a) Úgy, hogy lássa a tükör közepén az út jobb szélét.
- b) Úgy, hogy lássa a tükör közepén a hátsó ablak felső harmadát.
- c) Úgy, hogy lássa a tükör közepén a hátsó ablak közepét.

### 12. Hányszoros lesz a taxi fékútja jeges úttesten – a száraz úttesthez hasonlítva – azonos feltételek mellett?

- a) Kb. háromszoros.
- b) Kb. négyszeres.
- c) Kb. hatszoros.

### 13. Mit kell tenni, ha a taxi fékezésekor megcsúsznak a hátsó kerekek, és farolni kezd a gépkocsi?

- a) Csökkenteni kell a fékezőerőt, és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.
- b) Növelni kell a fékezőerőt, és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.
- c) A fékezőerőt nem csökkentve, ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.

### 14. Utasa a jelzőtáblákkal megjelölt útszakaszon lakik. Kérésére behajthat-e taxijával az ott lévő ház elé, hogy nehéz bőröndjeit ne kelljen messzire cipelnie?



- a) Igen.
- b) Csak az útszakasz másik vége felől.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

## APEH-közlemények és információk

Az adóhivatal rendszeresen közli a taxiórákkal kapcsolatos információkat honlapján. Előző havi számunkban a taxióragyártók és -forgalmazók, valamint a hivatalos taxiórászervezetek listáját közöltük, ezúttal a használható taxiórákkal kapcsolatos adatokra kerestünk sort.

Rögtön az első táblázat az adómemória-cserére nem engedélyezett taxamétereket sorolja fel. Ezek a taxiórák már nem forgalmazhatók, ám a meglévők egészen addig használhatók, amíg adómemóriájuk be nem telik, utána azonban le kell selejtezni, és egy másik - forgalmazásra engedélyezett - típust választani.

Adómemória-cserére nem engedélyezett taxaméterek 2007.01.23.		
Eng. szám	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
501	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
502	ECOMETER NT-93	ECOMETER KFT.
503	RASE '93	VENTUS-953.KFT
504	HALE MCT-04	VENTUS-953.KFT
505	FEVITA-X	FEVITA GMK.
506	PRINTAX NÉGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLALKOZÓS	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.

A következő kategória a már nem forgalmazható, ám adómemória-cserére engedélyezett taxaméterek listája, amely csupán egy tagból áll. A „rég” Digitaxi már nem forgalmazható, ám adómemóriája cserélhető, és így tovább használható.

### 2007.12. 31-ig adómemória cserére-engedélyezett, visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek 2007.01.23.

Eng. szám	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
507	DIGITAXI-PRINT	EÖRGÖGH TRADE KFT.

Végül az érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek listája, amely három készüléket tartalmaz. Az új Ecometer, az új Digitaxi és az új Rase korlátozás nélkül forgalmazható és használható.

Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek 2007.01.23				
Eng. szám	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
509	ECOMETER WT-99,MOBIL MIKRO MUNK.	20000113	20070630	ECOMETER KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	20020205	20070630	EÖRDÖGH TRADE KFT.
513	RASE '02	20030624	20081231	VENTUS-953.KFT

### SAP-ART Hiteles hírek:

**MA MESSZE A LEGKEDVEZŐBB AJÁN-LATUNK:** HBÉ 80%-ig MINIMÁLBÉR NÉLKÜLI HITEL!!!

Jelenlegi legkedvezőbb kondíció: 10M 20 évre 63570 Ft az első 8 évben! Ezen kívül közel minden Mo.-i ingatlanhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban.

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

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

#### MIKROHITEL:

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

Hívj bizalommal:

Bíró László, (volt) City 767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió

1138 Bp., Esztergomi út 12.

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

Fax: 06-1-7893090; [sap-art@chello.hu](mailto:sap-art@chello.hu)

## 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

## Egy csésze kávé

Egy csoport diák, akik nagy karriert futottak be, összejöttek, hogy meglátogassák régi egyetemi tanárukat. A beszélgetés hamar panaszkodásban csapott át a stresszes élet és munka kapcsán. A tanár, kávé ajánlva fel vendégeinek, kiment a konyhába, s egy nagy kannányi kávéval és többféle csészével tért vissza: porcelán, műanyag, üveg; néhányan simák

voltak, néhány közülük drága és ritkaság volt, s szólt, hogy mindenki szolgálja ki magát. Amikor minden diák kezében egy csésze kávé volt, a tanító így szólt:

„Megfigyeltétek, minden szép és drága csésze elkelt, hátrahagyva az olcsó, műanyag csészéket. Habár mindannyitoknak az a ter-

mészetes, hogy mindenből a legjobbat kívánjátok önmagatoknak, ez a problémáitok és a stresszettek forrása is. Amit valójában mindenki akart, az a kávé volt, s nem a csésze, de tudatosan a jobb csészékre vadásztatok, s egymás csészéit figyeltétek.”

„Feltételezzük, hogy az Élet a

kávé, s a munkahelyek, a pénz, és a társadalmi pozíció a csészék. Ezek csak eszközök az Élethez, de az élet minőségét nem változtatják meg.”

„Néha, azzal, hogy csak a csészére figyelünk, elmulasztjuk élvezni a benne lévő kávé.”

Tehát, barátaim, ne engedjétek, hogy a csészék irányítsanak... a kávé élvezetét helyettesítse.



## Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.160 Ft**, az egyéves **4.320 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

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

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

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

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

Autórugó javítás, készítés  
lengéscsillapítók javítása,  
forgalmazása  
**Vörös Attila**  
autórugó javító  
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.  
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927  
3 Diamonds Kft.

Ez az Ön  
hirdetésének a helye

**PDA-k, PNA-k,  
GPS vevők**  
[www.pdapark.hu](http://www.pdapark.hu)  
Tel: 70/621-6498

### Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



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

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

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



A gyógyszálló  
a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.  
A szauna és a szolárium használata díjmentes

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

**Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület**  
1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy  
**MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ**  
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.

Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178  
e-mail: majerik@zalaszam.hu | [www.majerikszallo.hu](http://www.majerikszallo.hu)

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

**ICI AUTÓFESTÉK**  
Azonnali SZINKEVERÉS  
színekód és színazonosítás alapján,  
bármilyen mennyiségben, minden típusú autóhoz.  
- 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/  
- Metál, gyöngyház - Spray és stift töltés  
- 1 Komponensű festékek - Fényvezérsi segédanyagok  
Budapest XIV. Postyén u. 5.  
Telefon: 06-30 982-8167

### ESZTIKE VENDÉGHÁZ Fertőd

2, 3 és 4 ágyas  
szobák kiadók  
2000,- Ft/fő/éj áron  
Csoportos szobafoglalás esetén  
kedvezmény!

**Szobafoglalás:**  
06-99/370-096  
06-30/347-4344

Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

### ÉKSZERÉSZ BT.

**Ékszerkészítés**  
(hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.

Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17

☎ 06-70/311-9213

**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

## Tévedtem

A Taxisok Világa januári számában szereplő járulék-táblázatok részben hibásan jelentek meg. Az újságban tévesen szereplő 18 százalékos egészségbiz-

tosítási járulék helyesen 15 százalék, a tévesen 26,5 százalékos mértékben megjelent nyugdíjjárulék pedig helyesen 29,5 százalék. Az ezekhez a százalékokhoz tartozó forint összegek is értelemszerűen változnak. Vagyis ez eü-járulék 3%-kal magasabb, a

nyugdíjjárulék meg 3%-kal alacsonyabb mértékben és összegben jelent meg. A táblázat többi részében nincs hiba. Az egyértelműség kedvéért közöljük azonban a **január hóra vonatkozó** komplett táblázatokat újra, ezúttal a helyes adatokkal.

## Fizetendő járulékok 2007. JANUÁR hónapra

### MINIMÁLBÉR ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 62 500 Ft	Járulékalap 15%-a <b>9375 Ft</b>	Járulékalap 29,5%-a <b>18 438 Ft</b>	Járulékalap 21,5%-a <b>13 438 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Járulékalap 4%-a <b>2500 Ft</b>
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
Költséggként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 5000 Ft	A járulékalap 21%-a 13 125 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

### MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 125 000 Ft	Járulékalap 15%-a <b>18 750 Ft</b>	Járulékalap 29,5%-a <b>36 875 Ft</b>	Járulékalap 21,5%-a <b>26 875 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 000 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Minimálbér 4%-a <b>2500 Ft</b>
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
Költséggként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 000 Ft	A járulékalap 21%-a 26 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

A minimálbér január 1-jétől havi 65 500 Ft-ra, a minimum-járulékalap havi 131 000 Ft-ra változott. A minimális járulékokat azonban mindig az előző havi minimálbér (vagy minimum-járulékalap) figyelembevételével kell fizetni. A januári járulékok tehát még a decemberi, 62 500 Ft-os minimálbér, ill. a 125 000 Ft-os minimum-járulékalap figyelembevételével kerülnek kiszámításra. A 2006. szeptember 1-jén 15-ről 17 százalékra emelkedett egészségügyi járulék 2007. január 1-jétől 15%-ra csökkent, ugyanakkor a 26,5 százalékpontos nyugdíjjárulék 29,5 százalékra emelkedett. Az egészségügyi hozzájárulás és a vállalkozói járulék mértéke januárban változatlan. Február hónapra már az emelkedett minimálbér, ill. minimum-járulékalap figyelembevétel kell számolni! (Lásd a februári táblázatokat)

Persze nem mentség, talán csak erőltet mentegetőzés, hogy a tavaly szeptemberi adó- és tb-változások, majd a decemberi újabb módosítások úgy megkeverték a dolgokat, hogy ember legyen a talpán, aki kiigazodik benne. Talán túlságosan is elkényelmesedtünk, mivel az utóbbi években néhány összeghatár- vagy százalékelmelkedés, ill. -csökkenés kivételével alapvető változtatások nem történtek. Most meg fenekestül fordult föl a rendszer. Konvergencia van! Meg egyébként is – ahogy azt hallottuk: „elkürtük“.

Mindegy, a hiba tény. Akinek fejtörést okoztam, attól elnézést kérek. Aki felhívta a figyelmemet tévedésemre, annak köszönöm.

**Aki pedig a rossz adatok alapján fizette be a járulékokat, az a következőképpen tudja korrigálni:** A következő havi befizetésnél – minimálbér figyelembevétele esetén – a nyugdíjjárulékra 1875 forinttal többet fizessen, egészségügyi járulékra meg ugyanennyivel kevesebbet. Ha a minimum-járulékalap szerint számolt, akkor értelemszerűen duplázódnak az összegek: nyugdíjjárulékra 3750 forinttal többet, egészségügyi járulékra 3750 forinttal kevesebbet kell fizetni, a következő alkalommal. Így aztán visszaáll az eredeti rend.

Megjegyzem, hogy az esetleges téves befizetések miatt anyagi kár senkit nem érhet. Az adóhivatal néhány éve alkalmazott gyakorlata szerint ugyanis nem számítható fel késedelmi pótlék egy bizonyos adónemben jelentkező hátralék után, ha más adónemben egyidejűleg ugyanannyi, vagy több túlfizetés jelentkezik.

A februári táblázat természetesen már hibátlan (legalább is remélem...), hasonlóan az eddigiekhez. Tizenöt éve havi rendszerességgel jelenik meg a fizetendő járulékokkal

## 36 ÓRÁT ELÉRŐ MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

## NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi szolgáltatási járulék
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 16%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

kapcsolatos információ a lapban, és emlékezetem szerint e téren talán ez a második hiba, ami ez alatt a 180 hónap alatt előfordult. Szégyellem is magam érte rendszeren...

Bizony, bármilyen hihetetlen, szakmai la-

punk a tizenhetedik évfolyamába lépett! Mai olvasóink, taxis kollégáink közül bizonyosan találhatunk olyant, aki még oviba járt, amikor a Taxisok Világa első száma 1991 januárjában megjelent... **Nagy Zoltán**



**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**

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

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

**TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY**

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

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

# GPS

**MITAC MIO  
C250 | P350 | P550**

**2 év garanciával  
térképszoftverrel is  
hihetetlen áron!**

**CITY 146  
06-70-38-38-146**

# NAVIGÁCIÓ



**AUTÓMENTÉS  
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

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

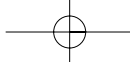
**Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkor FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál **INGYENESEN (!)\***,**

a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!

**24 órás telefonos ügyeletünk:**

**+36 1 2900626, +36 1 2970252  
+36 70 3706890, +36 70 3706880**  
szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

\*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél



## A BTI kínálata

### Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279  
E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu  
Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	1.500.-
2006 évi járulékbavallás kitöltése és elektronikus feladása*	6.000.-
Könyvelés, adatrögzítés*	5.000.-tól
Elektronikus havi bevallások*	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
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 (házsámos) és környéke (40 település) atlasz	2.450.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	1.90.-

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

### Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	266.00	259.00	260.00
Február	269.00	259.00	265.00

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

Forrás: www.apeh.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbség után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határon túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25.	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24.	7,75%
2006.10.25-től	8,00%

Forrás: www.mnb.hu

A nyuszika a tisztáshoz ért, a farkas meg a villanszereléshez, de nem nagyon.

\* \* \*

A feleségem félt a sötétben. Aztán

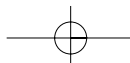
meglátott engem ruha nélkül. Azóta világosan fél.

\* \* \*

Mi a zömle és a kifli ellentéte?  
– ??? – A zömfel és a befli.

\* \* \*

Székely gyerek apjához: – Há édesapám! Még nem vett alsógatyát?  
– Honnan tudod, fiam?  
– Há mer felsőt se vett



## Fizetendő járulékok 2007. FEBRUÁR hónapra

### MINIMÁLBÉR ESETÉN

#### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a <b>9825 Ft</b>	Járulékalap 29,5%-a <b>19 323 Ft</b>	Járulékalap 21,5%-a <b>14 083 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5240 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Járulékalap 4%-a <b>2620 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 5240 Ft	A járulékalap 21%-a 13 755 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

### MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN

#### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a <b>19 650 Ft</b>	Járulékalap 29,5%-a <b>38 645 Ft</b>	Járulékalap 21,5%-a <b>28 165 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Minimálbér 4%-a <b>2620 Ft</b> A vállalkozói járulékokra nem vonatkozik a minimum-járulékalap
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

A minimálbér január 1-jétől havi 65 500 Ft-ra, a minimum-járulékalap havi 131 000 Ft-ra változott. A vállalkozói járulékok alapját nem érinti a minimum-járulékalap, azt továbbra is a legalább a minimálbér után kell fizetni, de ha a tényleges jövedelem ennél több, de a minimum járulékalapnál kevesebb.

# Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Főállású vállalkozó vagyok, és könyvelőm van. A legutóbb azt mondta, hogy ráérünk áprilisban találkozni legközelebb. Én azonban úgy tudom, hogy 2007-től havi adóbevallásokat kell készíteni. Honnan fogja tudni az adatokat, ha én nem adom le minden hónapban? Meg, nem kell aláírni valamit?**

A félreértés onnan eredhet, hogy 2006-tól (és nem 2007-től!) ugyan valóban havi bevallásokat kell készíteni, és elektronikus úton továbbítani az adóhivatalnak (a 2006-os év tekintetében elfogadták a visszamenőleges bevallást 2007. február 12-ig), ám ezek a bevallások nem adó-, hanem járulékbavallások. A járulékbavallás pedig a tényleges jövedelem, de legalább a minimálbér (vagy minimum-járulékalap) alapján kerül beadásra. Abban az esetben tehát, ha a vállalkozói jövedelemkivét, vagy az átalányadó-alap nem haladta meg a minimálbért (minimum-járulékalapot), ill. ha a vállalkozó nem volt az adott hónapban betegálmányban, akkor a könyvelő nyilván az előre megállapodottak szerint fogja beadni a járulékbavallást. Ehhez pedig tényleges jövedelmi adatok nem kellenek.

Feltételezzük, hogy a könyvelővel történt megállapodás során egy regisztrációs és egy meghatalmazás is aláírásra került. Ennek birtokában a könyvelő már be tudja adni elektronikus úton a bevallást, azt a vállalkozónak nem kell aláírnia. (Az elektronikus ügyintézésben egyébként nincs is papír, amit alá lehetne írni.)

• **Nyugdíjas vállalkozó vagyok. Az adóhivatalban kértem különadó csekket, de nem adtak, és azt mondták, hogy nyugdíjas vállalkozóknak illet nem is kell fizetnie. Most mi akkor az igazság? Én ugyanis úgy tudom, hogy kell, és a bevallásomat is így töltöttem ki.**

A különadót 2006. szeptember 1-jei hatállyal vezették be. „Az államháztartás egyensúlyát javító különadóról és járadékról” szóló 2006. évi LIX. törvény egyéni vállalkozókról szóló szakasza a következőképpen rendelkezik: „Az egyéni vállalkozói tevékenységet, vagy azt is folytató ... magánszemély a különadót a) a személyi jövedelemadó-bevallásban bevallott összevont adóalapnak a járulékfizetés felső határát meghaladó része és b) vállalkozói jövedelemadózás esetén a vállalkozói bevételekből a ... vállalkozói költségeket meghaladó rész, átalányadózás esetén az átalányadó alap **együttes összege** (különadóalap) után fizeti.”

**Ideológiai segítség politikusoknak:**

**Az elv olyan, mint a fing: tartja az ember, amíg tudja...**

A „trükk” az „és” szócskában, valamint az „együttes összege” kifejezésben rejlik. Az a) pont szerint ugyanis nem kellene fizetnünk (a járulékfizetés felső határa akkora összeg, hogy olyan csak a számtanpéldában létezik...), a b) pont viszont ránk is vonatkozik. A két pontot ugyanis az „és” köti össze. Tehát, ha az egyik nulla, a másik akkor is érvényes. Érthető ez valamenynyire?

Árnyalja a képet a vállalkozói jövedelemadózás (tétéles) és az átalányadózás megkülönböztetése. Mert míg az átalányadós mindenképpen fizet különadót, ha van bevétel (hiszen akkor van átalányadó alapja is...), addig a tétéles adózó csak akkor fizet, ha van vállalkozási jövedelme. A vállalkozási jövedelem azonban nem azonos a vállalkozói kivéttel, hiszen ez utóbbi már néhány éve a vállalkozói költségek közé tartozik. Na ez még bonyolultabb, mi? Tehát a tétéles adózónak csak akkor keletkezik különadó-alapja, ha a vállalkozói kivét felett

még vállalkozási nyeresége is marad. Ez a mi szakmánkban ritka...

Persze nem elég, ha önmagunkban törvényértelmezünk, ezért megkerestük az APEH adójogi osztályát telefonon. Ott némi vizsgálódás után megerősítették: a törvény nem tesz különbséget a vállalkozói jogállása szerint. Ha tehát valakinek képződött különadó-alapja, akkor különadót kell fizetnie, függetlenül attól, hogy főállású, másodos, vagy nyugdíjas vállalkozó.

A 2006. évre vonatkozó különadót 2007. február 15-ig lehetett pótlékmentesen fizetni, a következő számlaszámra: **10032000-01076105**. Az APEH kirendeltéseken hozzáférhető csekk is, azok számára, akik nem rendelkeznek vállalkozói bankszámlával. (Privát vagy családi számláról ne utaljunk semmit az adóhivatalnak!) A csekk neve: Magánszemélyek különadója. 2007. évtől ezt az adónemet a személyi jövedelemadó-előleghez hasonlóan negyedévenként kell fizetni.

## MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 12%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

## NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi szolgáltatási járulékok
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 16%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. A februári hónapra tehát 2007. március 12.**

*A nyugdíj melletti vállalkozók járulékokat nem kötelesek havonta fizetni.*

Egy ideig...

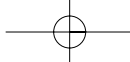
# UTOLJÁRA A FOGLALT DROSZTOKRÓL

Hónapok óta közlünk fotókat a civil autók által elfoglalt budapesti taxiállomásokról. A jelek szerint hiába. Most ismét itt van egy csoportra való, a főváros különböző pontjai-

ról. Olyan ez, mintha lakásbérliként fizetnénk a díjat, közben meg nem mehetnénk be a saját otthonunkba, mert oda mások költöztek...

Itt vannak a fényképek, az időpontok, a rendszámok. És mégis tehetetlenek vagyunk. Tényleg nincs megoldás?





**Olcsó, strapabíró, könnyen kezelhető**

## Mio C310 - taxisoknak

Néhány éve még csak a drága, felsőkategóriás autókba volt beépítve az a (Nyugat-Európa) térképpel ellátott navigációs berendezés, mely igencsak megkönnyítette a járművezető dolgát, ha számára ismeretlen területen autózott. Jellemző az akkori(?) gazdasági és politikai helyzetre, hogy a járműgyártóknak eszébe sem jutott, hogy kelet-európai vevőiknek is szüksége lehet ilyen eszközre. Az autógyárak számára Ausztriánál egyszerűen véget ért Európa. Ám néhány év elteltével a technika fejlődése megoldást kínált a problémára is. Forgalomba kerültek a PDA-k, majd hamarosan olyan térképszoftverek is, melyek ezekre a kis számítógépekre fellelve ugyanazt a funkciót látták el, mint a drága autók hasonló – igaz „gyárilag” beépített – berendezései. Tény, hogy ezeket az eszközöket egy segéd-konzolra kell felrakni és az áramot is a szivargyújtóról kapják, de mivel nálunk – Európa keleti felén – egyelőre csak ezek érhetők el az átlagautós számára, a PDA-k hamar népszerűvé váltak. Aki kipróbálta a „hangos térképet”, nehezen mond le róla. A kínálati oldal bővülésével ugyanakkor ma már egyre gyakrabban a „melyiket vegyem” kérdés hangzik el. Mi ezért megkerestük az egyik legnagyobb hazai forgalmazót – az LCP System Kft.-t – kérve, hogy segítsenek olvasóinknak eligazodni például a PDA és a PNA közötti különbségben.

• **Önök kifejezetten taxihaszárlatra a PDA-t, vagy a PNA-t ajánlják? -** kérdeztük Hegedűs Viktor ügyvezető igazgatót.

• Erre a célra egyértelműen a PNA-t javasoljuk! Ezek a készülékek tavaly májusban jelentek meg a magyar piacon. A PDA-tól annyiban térnek el, hogy nincsenek rajta a hagyományos számítógép-funkciók, hanem elsősorban navigációra, tájékozódásra lehet használni őket. Ennek ellenére azért van néhány szórakoztató program is a PNA-kban.

• **Vegyük röviden sorra, milyen készülékeket forgalmaznak, illetve konkrétan melyiket ajánlaná ezek közül a taxisoknak?**

• Az első Mio navigációs termékeket 4 éve hoztuk forgalomba. A Mio márkánév alatt megjelenő kézi számítógépek (PDA-k) ez alatt az idő alatt már sok autós kedvencévé váltak. Ez a gyors népszerűség a

kifejezetten navigációs célokra gyártott termékek gazdag felszereltségének, magas minőségének és a mindent átfogó hazai támogatásnak köszönhető. A teljes Mio portfóliónk a következő készülékekből áll: Mio Digi Walker C310, C510, C710, A701, P350, P550. Februárban jelenik meg a H610 és a C250. A betűjelekből a „C” PNA-ra, a „P” pedig PDA-ra utal. Az „A” a jelenleg kapható egyetlen telefonos modellünk, a „H” pedig egy teljesen új szegmens lesz, melyet utazási asszisztensnek is hívnak. Erről az elkövetkező időben nyilván szó lesz még. A Mio készülékek több generációt is megeltek, a legnagyobb változást azonban a tavaly tavasszal debütált „C” széria hozta. Ezek az ún. PNA készülékek elsősorban abban különböznek a hagyományos PDA-któl, hogy nincsenek kézisámítógép funkcióik. Használatukhoz nincs szükség programok tele-

pítésére vagy érintőceruza alkalmazására. A termék egyszerűen kezelhető, ebben a nagyméretű grafikus ikonok és az érintőképernyő a használó segítségére van. Mindegyikük már előtelepítve tartalmazza a navigációs programot és a hozzá tartozó térképeket. A C310-es modell – melyet mintha kifejezetten a taxisoknak találtak volna ki – jelenleg a Mio új kínálatának belépő kategóriája. Véleményem szerint a konkurens gyártók termékei között sem igen találunk ilyen kedvező árú navigációs eszközt, amely alapképzésben tartalmazná a 8 kelet európai országot, valamint Görög- és Törökország utcaszintű térképeit. Amennyiben bárkinek igénye merülne fel a Nyugat-Európát



**Hegedűs Viktor: – A C310-est mintha kifejezetten taxisoknak találták volna ki**

is tartalmazó SD kártyára, azt a készülékhez külön megveheti. A C310 kezelőfelületének és hangnavigációjának nyelvei között természetesen a magyart is megtaláljuk. A könnyű és gyors útvonaltervezésről pedig a NavNGo cég által kifejlesztett és az autósok között már nagyon népszerű szoftver gondoskodik. A C310-es rögtön „fektetett üzemmódban” működik, a kezelőgombok oldalt helyezkednek el és gumiborítással látták el őket. A négy funkciógombbal a hangerőt, a nézetet lehet állítani. A GPS-antenna a PNA része, hasonlóan a korábbi Mio termékekhez.

### Összehasonlítás:

**PDA= Personal Digital Assistant; Személyi kézi számítógép**

Kézi számítógép Windows operációs rendszerrel, Office programokkal  
Térképeket utólag kell telepíteni  
Szórakozási lehetőségek: MP3, képnézegető, videolejátszó, esetleg digitális kamera és mobiltelefon funkció  
Bővíthető bármilyen programmal  
Bővíthető térképekkel  
Érintőceruzával kezeljük

**PNA= Personal Navigation Assistant; Személyi navigációs asszisztens**

Navigációs céleszköz, rejtett rendszerrel  
Előretelepített térkép  
Szórakozási lehetőségek: általában MP3, képnézegető, esetleg videolejátszó, számológép  
Fix programok  
Bővíthető térképekkel  
Egyszerűbb kezelni, ált. nincs ceruza, ujjhegygel

A székely kisfiú talál a bokorban egy puskát.

– Édesapám, hát mi ez?

– Ez bizony furulya, édes fiam, no add csak ide, majd én megszólaltatom!

Belefúj, eldördül a puska, s fültől fülig szétreped a szája. Mire a gyerekek:

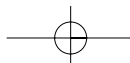
– Neveessen csak édesapám, de azért én egy kicsit megijedtem!

\*\*\*

Sajnálom, most már élete végéig le kell mondania a szexről. – mondja az orvos.

– De hogy csináljam?

– Ugyan már! Csak kibírja valahogy azt az egy hetet.





## Mio C310 – A könnyed navigátor

A növekvő kereslet sürgetésére a Mio tavaly tavasszal dobta piacra stílusos, kézben hordozható C310-es modelljét, mely egyike a legegyszerűbben kezelhető navigátoroknak.

Akár gyalog, biciklivel vagy autóval közlekedünk, a tájékozódás mindig könnyedén fog menni ezzel a készülékkel. Egyszerűen megadjuk a kívánt célállomást, a többi megoldja a C310-es. A folyamatosan változó útkörülmények, forgalmi problémák nem jelentenek akadályt többé, és hosszabb utat is tervezhetünk, több megállással. A készülék előre telepített Kelet-Eu-



rópa térképpel kerül forgalomba, de más térképekkel is kiegészíthető az SD kártya bemeneten keresztül. Az új, 20 csatornás SiRFstar III chipset segítségével, valamint a 300 Mhz-es pro-

cesszorral az út- vonalkeresés is villámgyorsan működik. A 3,5 inches TFT érintőképernyő 2D- és 3D nézetben is képes megjeleníteni a térképet, „landscape” módban. Menet közben pedig szórakozásképpen kedvenc zenénket hallgathatjuk az SD/MMC kártyánkról, mellyel 1 gigáig bővíthető a készülék.

**Operációs rendszer:** Microsoft® Windows( CE .Net 4.2

**GPS:**

Beépített, SiRFstar III chipset, (20 csatorna)

**Processzor:**

Samsung® 2440 Mhz

**Akkumulátor:**

Li-Ion, 1200 mAh

**Memória:**

512 ROM, 64 MB RAM

**Kijelző:**

3,5" color, „Anti-glare” TFT LCD, 240 x 320 pixel, 65k szín, QVGA felbontás

**Interfész:**

SD I/O, SD kártyahely

**Méret:**

110 x 77 x 20 mm, súly: 170 g

**Alkalmazások:**

MP3 lejátszó, PDAmill játékok

**Csomag tartalma:**

hálózati kábel és töltő

autós tartó, szivargyújtós autóstöltő

USB adatkábel

Csuklópánt

Motoros/biciklis tartó (opcionális)

**+Ajándék Mio Klubkártya - mellyel a vételár többszörösét megtakaríthatja**

Az autóból kiszálláskor egy mozdulattal zsebbe tehető, megelőzve ezzel a lopáskárt. A Mio C310-es készülék a hagyományos navigáció mellett rengeteg apró, de annál hasznosabb szolgáltatást is nyújt: 512 MB-os szabad memóriakapacitását – amely SD kártyával tovább bővíthető 1 gigabájtig – MP3 zenelejátszásra, vagy kedvenc képeink megtekintésére is használhatjuk. A navigációs program nem csak az utcaneveket és házszámokat tartalmazza, hanem országoként több tízezer hasznos pontot, például benzinkutakat, éttermeket, szálláshelyeket, vagy bankjegykiadó automatákat. Ha esetleg unatkozniánk útközben, a készülékre feltelepített játékprogramokkal gyorsan elűthetjük az időt. E kategóriában négy különböző típus közül választhatunk.

**• Talán nem árulunk el üzleti titkot, ha megemlítjük: a City Taxinál már 300-an jutottak a C310-es készülékhez igen jó kondíciókkal. Más taxicégekkel is terveznek hasonló együttműködést?**

• Természetesen megkeressük a piaci szereplőket. Arra, hogy mivel milyen szerződést sikerül megkötünk, az idő ad majd végleges választ. Mindenesetre rajtunk nem múlik...

**• A PNA-ba égetett térképek – hasonlóan a kártyára helyezettékhöz – idővel elavulnak. Új utak épülnek, utcák szűnnek meg, vagy egyszerűen csak nevet cserélnek. Vagyis szükség van a frissítésre. Ehhez viszont sokaknak nem áll rendelkezésére az Internet, vagy a megfelelő számítógépes ismeret. Segítenek a vásárlóknak?**

• Természetesen! A térképekhez a frissítések átlagosan fél-évente jelennek meg az interneten is. Aki a készüléket, illetve a hozzá tartozó szoftvert legális úton szerezte be, annak egyszerűen csak rá kell tölteni a készülékre, illetve a kártyára a legújabb változatot, több dolga nincs. Akinek ez nehézséget okoz, annak szervizeinkben segítenek.

**• Hol kaphatók a készülékek?**

• Vizonteladóinknál és természetesen budapesti irodánkban, a XIV. kerületben, az Angol utca 34. szám alatt. Vagy kérjük, keressék Király Petra kolléganőnket, a (06 1) 363-3012-es telefonszámon.

**• Köszönöm a tájékoztatást!**

- B -

**Már a VII. kerületben is**

### Fegyelmezés bilincsel

Mint köztudott, a közterület-felügyelet munkatársainak joga (és kötelessége) „lebilincselő” érzést okozni (szerezni) a taxiállomásokon szabálytalanul várakozó „idegen” autók vezetőinek. Sajnos eddig egyedül a VIII. kerületben került erre sor, hiába kérem folyamatosan ezt a szigort más kerületek esetén is a közterület-felügyelet munkatársaitól.

A „kerületiek” szerint a taxiállomások témaköre a Fővároshoz tartozik, velük van szerződése a Taxiállomáskezelő Kht.-nak. A fővárosiak szerint viszont a taxiállomások nagy része kerületi „területen” van, azaz mellékútvonalon, ezért „helyben” kell (kellene) intézkedni!

Most végre egy pozitív példa, köszönet érte! A VII. kerületi Klauzál téren – sokadik kérésre – végre „megbilincseltek” egy nem oda való autót. Ezt az információt természetesen elküldöm a főváros mind a 23 kerületének. Hátha



ragadós lesz a példa, és megtisztítják a taxiállomásainkat a nem odavaló autóktól!

Juhász Péter

## MORFONDÁRIÁK

Néha elő szoktam venni egy-egy régi példányt. Sajnos azt kell látnom, olvasnom, hogy csak az évszámok különböznek. Szinte nincs olyan évfolyam, ahol ne találkoznék a taxisokat érintő, mondhatni diszkriminációval. Vannak természetesen eredmények is. Csak sajnos a legfontosabb problémák, hogy úgy mondjam állandósulnak. Azt pedig már végképen nem értem: EU-tagságunkkal bírnak, vagy sem jó irányba fejlődni. Avagy akarunk-e egyáltalán? Megértem én, hogy a régi szokásainkat a legnehezebb megváltoztatni. Pláne a jó irányba. Ez a másra mutogatás a legocsmányabb dolog. Kicsinyesség. Meg a porhintés. Hogy itt szabályosan, és rendben mennek a dolgok. Ugyan már! Ez a reptéri probléma szerintem az egész társadalmi helyzetünk „állatorvosi lova”. Például érdemes elgondolkodni azon, hogy miért nem lehet az üzemanyag áfáját még mindig visszaigényelni? Nem is az áfát kell mostantól, hanem a teljes üzemanyag árát, na meg az albérletet. Természetesen mindenféle számla és igazolás nélkül. Csak úgy bemondársa. Az sem baj, ha esetleg van saját lakásunk is. Ki lehet azt adni bérbe. A bérleti díjat természetesen zsebbe. Nem, nem üvegzsebbe. Csak úgy simán. Ahogy a nagyok csinálják. A példaképeket ugyebár követni illik. Nehogy már lemaradjunk valamiről. Természetesen, ahogy olvastam Svédországban még a miniszter is saját pénzből kénytelen taxizni. Ráadásul kéri vagy nem kéri, kapja a nyugtát vagy a számlát. Habár, ha jól tudom, arrafelé elégséges a nyugta is. Micsoda káosz lehet ott? Igaz, hogy a szomszédjuknál meg a vakvezető kutyákat nem hajlandók szállítani a taxisok. Azért én egy ilyen hírnek nagyon utánanéznék. Nem vitatom, hogy szélsőséges esetek ne fordulnának elő. Nem hiszem, hogy ez lenne a jellemző. Habár ha a hazai helyzetre gondolok, itt inkább a fordítottja fordulhat elő. Nálunk inkább a busszal utazni vágyót ültetik szelíden taxiba. Na nem az utcán. A reptéren. (Ha már a szélsőséges esteknél tartunk.) Most hallom a rádióban, hogy az egyik pártunk akként változtatná a hatályos közúti szabályt, hogy megszüntetné a jobbkézszabályt. Viszont belátván, hogy ez sok problémát okozna, mindjárt javasolják, hogy minden kereszteződést forgalmát táblákkal kell szabályozni. Hurrá! Hogy ez eddig senkinek nem jutott eszébe. Nem is értem. Igen. Ez a bizonyíték, hogy a legegyszerűbb ötletek a legnagyobbak. Ilyenkor szárnyal a fantáziám. Szerintem az lenne a legbiztonságosabb, ha a kereszteződésnél minden sarokra stoptáblát tennének. Így aztán csak a vitás esetekben, kellene megállapítani, hogy ki jött jobbról. Kutyá legyek, ha nincs nekik, vagy valamelyik családtagjuknak táblagyártó üzeme! Mert ezek a képviselők mindenhez értenek. Ennél már csak a kereskedelmi rádiók jobbak. Mit hallottam a minap? „Nyolcas ikrek születtek Gödöllőn.” A részletes hírekben kiderült, hogy az első Magyarországon klónozott egér kölkedzett meg. Nem is csodálom, hogy a „Gönczöl-bizottság” a médiát is elmarasztalta. Meg a képviselőket, meg akit még csak lehetett. Akik balhéztak, gyűjtogattak, felszedték a díszburkolatot, őket természetesen nem. Azért a jó idő kicsalta a Fidesz-frakciót is a szabadba. Meglepetten láttam a TV-ben amint a Törperős nem a jó számmal próbálkozott. A narancstörpök természetesen rögvést adtak a kezébe egy megfelelő villáskulcsot, persze lehet, hogy csillagkulcs volt. Habár – ha jól tudom – ez a csapat hivatalból utálja a csillagokat, bármilyen legyen a színük vagy akár a formájuk is. Hókuszpók teljesen ki volt borulva a várában. Most már kezdem érteni, miért bújnak el, ha meghallják a hangját. Csakhogy megint sikerült felhívni magunkra a figyelmet. De jó, hogy nincs – nem is lehet – lelkiismeret furdalásom, mert nem szavaztam egyikőjükre sem, és ha így viselkednek, akkor nem is fogok. Különböző ez egy rossz magyar szokás. Mindenki mást csinál. Van, aki kerítést épít, van, aki lebontja. Szerintem a láthatatlan kerítések a legkárosabbak. Miért? Azért, mert azt csak akkor venni észre, amikor már fennakad rajta az ember. Talán elkezdhetnék az urak egy kicsit a

munkát is. Ami a dolguk. A konstruktív ellenzék meg nem csak ellenkezne. Talán egy kicsit gondolhatnának az emberekre is, az ő problémájukra. A nyugdíjasok, a minimálbérből élők, a segélyezett, a kórházakban szenvedők, a hajléktalanok, a munkanélküliek és a majdnem munkanélküliek – másnéven taxisok – gondjaira. Szerencse, hogy ilyen enyhe az idő. Habár a gázszolgáltatók panaszkodnak rendesen. Sok a gáz. Nem fogyott annyi, mint amire számítottak. Hatalmas fölösleges készletek vannak. Miért nem engedik le az árát? Piaccgazdaságban ez így szokás. Tessék mondani, itt piaccgazdaság van? Na, rosszat kérdeztem talán. Ideje témát váltanom. Itt a farsang, itt a bál. Talán egy kicsit beindul a bolt. A naptár szerint is jön a jó idő. Megpezsdulenek a vizek, lehet pecázni, bográcsolni, bulizni, egyszóval egy kicsit ÉLNI. Ehhez kívánok mindenkinek jó szerencsét, kevés munkát, sok pénzt.

Tisztelettel:

*Kapitány*

### Budapest XIV. Tábornok u. 13/b

Már többször olvastam az újság oldalain, hogy fizetés nélkül mentek el a taxiból az utasok. Velem is megtörtént sajnos. Ott kezdődött a dolog, hogy utcai fülkéből rendelték a XIII. Jász u. – Zsinór sarokra Balogh néven. Nagy nehezen megérkezett az utas. Szája büdös, de öltözéke rendes volt, és nem viselkedett gyanúsán. Ide megyünk, oda megyünk. Az óra dagad, de emberem nem szállt ki a kocsiból. A haverját szedtük össze az első megállónál, utána az szállt ki mindig. Végül a címben említett végállomásra értünk. A másik kiszállt, az emberem nyugodtan ült, de amikor a kaput a másik kinyitotta, ez kiugrott és beszaladt rajta. Kapu bezáródik, taxis kint marad. Órában 4000 Ft. 8 lakás, Balogh még véletlen sincs a házban. Kérdeztem a diszpécser, mit tegyek? Azt mondta, hogy nem támadtak meg, a kollegák se tudnak bemenni a házba, a lakásokba mégúgy se. Hívjam a rendőroket. Kijöttek. Közölték velem, hogy 10 000 Ft alatt nem tudnak ők se tenni semmit, tegyek feljelentést nem tudom ki ellen, és elmentek. Ott volt az ember a 8 lakás közül az egyikben. Nem voltak képesek megtalálni, később pedig mégúgy se. Én meg benyeltem. A nyugtát eltettem, ha valaki megint így jár, akkor csak összegyűlik egy feljelentésnyi kár, és tehetünk valamit.

Csak akkor számíthatunk valamilyen esetleges segítségre, ha meg akarunk halni, vagy legalább a vér folyik? Az ilyen módon taxizók, úgy látszik, mindent megtehetnek, meg a törvény is őket védi.

Az egyik vékony, kb. 180 magas barna bőrű, csendes volt, a másik kb. 160 cm-es, zömök, büdös lehetett, aki mindig piszkálta a száját és sokat beszélt. Nem voltak ápolatlanok. Beszédük tiszta, kicsit akcentusos.

Jegyezték meg a címet, és rendelés esetén körültekintően járjatok el! Ha valaki így járna, akkor az újság oldalain megtalálhatjuk egymást.

**Fiú:**

– Apu, veszel nekem egy hitech, 3G-s, USB-s, bluetoothos, 12 megás hard disc-kel és integrált fotokamerával felszerelt mobiltelefont, amivel mp3-at, pdf-et és Java utilities-t lehet letölteni?

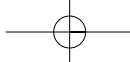
**Apa:**

– Édes fiam, nem tudnál te is egyszerűen csak drogozni, mint mindenki más?

\* \* \*

**Bankrablás. A rabló elkiáltja magát:**

– Mindenki a földre! Széfet kinyitni! – A széfben nincs más, csak egy pohár tej. A rabló megvonja a vállát, és megissza. – Következő széfet! – ebben is csak egy pohár tej van, megissza. A negyedik széfnél begurul a rabló. – Na mi van, hol a pénz? – De uram, ez egy spermabank.



## Olimpia, világhiállítás, köpözsák

# MINDENT A VENDÉGEKÉRT

**Kínában ősi szokás a köpökös, ám az olimpiára, világhiállításra készülő szervezők szeretnék leszoktatni erről honfitársaikat. Több módszerrel is próbálkoztak, több-kevesebb sikerrel, most a taxikra kívánnak köpözsákokat felhelyezni.**

A kínaiak számára érthetetlen, hogy a világ másik felében miért nem elfogadott szokás a köpökös, sőt, kifejezetten visszataszító, ha azt nyilvánosan, mások előtt, kendőzetlenül teszi az ember. Köpöködnék is rendszeresen, úton-útfélen. Ha éppen gépkocsiban, taxiban utaznak akkor az ablakon ki, ha gyalogosan vagy kerékpáron, akkor az utca burkolatára. Kínában ez ősi szokás, amin senki nem lepődik meg, hiszen ebben a kultúrában nőttek fel, mondhatni

ez a természetes. De most, hogy a nyári olimpiai játékok Pekingben lesznek, majd a 2010-es világhiállítás Sanghajban, a szervezők nem szeretnék, ha a külföldi nációnk ezt visszataszítónak találnák. Éppen ezért az ifjú generációkat már elég nagy hatékonysággal veszik rá, hogy zsebkendőikbe ürítsék váladékaikat, de az idősebbeknek ez nehezen megy. Ugyan próbálkoztak már a változást óhajtók úgynevezett köpöcsészekkel, amelyeket az utcán a személtáladák oldalán helyeztek el, de kísérlet kudarcot vallott, mert a legtöbb járókelő hamutartónak nézte és cigarettáját nyomta el benne.

A fuvarozók esetében sem kis kihívás e próbálkozás, hiszen csupán Sanghajban 45 ezer taxi száguldozik, s bizony ezekből rendszeresen köpöködnék az utasok. Az új elképzelés szerint a sofőr

körülvevő fémrácsra úgynevezett köpözsákokat helyeznek el több helyen is, hogy mind a sofőr, mind pedig utastérben helyet foglalók abba tudjanak üríteni. A zsákok nem lesznek túl nagyok, de többszemélyesek. Zötykölődős úton persze meg-

nőhet a veszélye a találatok pontatlanságának, így a melléköpéseknek, esetleg egymás berterítésének is, de ez is csak gyakorlás kérdése, mint annyi minden – tartják a helyi protokollalok.

**Cash**

Két barát nő beszélget. Az egyik nagyon letargikus hangulatban van. Kérdi a másik:

– Mi történt? Miért vagy ilyen letört?

– Áh, ne is kérdezd! Nemrég kint jártam Afrikában. Egy hatalmas gorilla elkapott és háromszor a magáévá tett.

– És?

– Nem ír, nem telefonál...

\* \* \*

*Az oroszlán felajánlja az állatoknak, hogy az, aki le*

*mer ugrani a sziklacsúcsról, megdughatja a feleségét. Sorra mennek fel az állatok, és sorra hűmmögnek:*

*– Túl magas, én onnan le nem ugrom, inkább nem kell az oroszlánné!*

*Egyszer csak nagy zsupsz! – és leérkezik a medve. Az oroszlán szájtátva: – No-csak, medve, gratulálok! Tied az asszonyom!*

*Medve magát leporolva: – Később! Legelőször felmegyek, és megdugom azt, aki lelékött!*

## Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



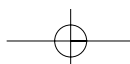
Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 220 CDI	Mercedes-Benz E 270 CDI T	Mercedes-Benz E 200 CDI	Chrysler Voyager 2.8 CRD LX
2004. 10. 08. 48 750 km cubanitezüst metál/fekete szövet PTS, hátsó üléstámla előre dönthető, 5 fokozatú automata váltó, elektromosan behajtható külső tükör, bőrkormány/váltó	2004. 12. 08. 61 228 km ezüst metál/fekete szövet, automata váltó, CD váltó, vonóhorg, Elegance kivitel	2004. 07. 21. 22 000 km obszidiánfekete metál/antracit szövet metál fényezés, bőrkormány, bőr váltókar, Radio Audio 20 CD rádió, aut. sötételő belső és külső tükör, osztozott dönthető hátsó üléstámla, 5 fok. automata váltó, tempomat, klíma automatika, dízel részecskeszűrő (Euro4), elektr. behajtható külső tükör, könnyűfém felnyitók, CD-cserélő a közép konzolban, fűtött szélvédőmosó, Elegance kivitel	2005. 04. 12. 84 532 km obszidián fekete/Paris antracit szövet metálfény, EASY PACK tárolórekesz, paraméterszabályzás, PTS, Handy előkészítés, 5 fokozatú automataváltó tempomattal, elektromosan behajtható külső tükör, riasztó, Bi Xenon fényszórók, ülésfűtés az első üléseken, EASY PACK csomagterajtó, Elegance kivitel	2005. 04. 14. 6 442 km ezüstsürke metál/paris antracit szövet, parkolás és tolatássegítő rendszer, szícsák, osztozott dönthető hátsó üléstámla, 5 fokozatú automata nyomatékvtó tempomattal, dízel részecskeszűrő, elektromosan behajtható külső tükör, kanyart bevilágító Bi Xenon fényszórók mosóberendezéssel, fűtött szélvédőmosó berendezés és fűvókák, növelt üzemyagtartály, Elegance kivitel	2006. 07. 05. 14 685 km fekete/szürke bőr metálfény, bőr belső, kényelmi csomag II, színezett üveg, elektromosan behajtható és fűthető tükörök, fényszóró mosó, gyári riasztó, AM/FM rádiómagnó/CD lejátszó CD vezérléssel, terhelésfüggő felfüggesztés
6.990.000 Ft		7.890.000 Ft	8.490.000 Ft	8.375.000 Ft	7.990.000 Ft

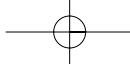
- ▶ Kevés kilométerrel.
- ▶ Kedvező lízinglehetőségek.
- ▶ Átvizsgált járművek.
- ▶ Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!



Mercedes-Benz

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





# A szabályok és az ő betartásuk

Téged is idegesítenek a szabályok? A betarthatatlan, átgondolatlan, netán teljesen felesleges előírások? Igazad van. Szabályokra azonban mégiscsak szükség van.

A másokkal való együttélésünk legtöbbször szükségessé teszik különböző előírások betartását. Nincs is ezzel baj egészen addig, amíg a szabály elősegíti és nem gátolja a tevékenység végzését.

Ha azonban egy szabályt – legyen az közlekedési, vagy egyéb előírás – a résztvevők 90-95 százaléka nem tart be, ott nagy valószínűséggel nem az előírásokra fittyet hányó elvetemült gazemberekről van szó, hanem valami más baj van. Mondjuk egész egyszerűen a szabály életszerűtlen, betarthatatlan, vagy egész egyszerűen csak nem megfelelő. Szakmánkból és a hétköznapi életből is rengeteg példát hozhatnánk, most csak néhányat, mutatóba:

## **Sebességkorlátozás**

Valami egészen elképesztő átgondolatlan-ság jellemzi – legalábbis a közlekedésben részt vevő külső szemlélő számára – a sebességkorlátozó táblák elhelyezését. A kétszer kétsávos, külterületen vezet, mindkét oldalon néptelen útszakaszon 60 km/órás sebességkorlátozás van érvényben. „Természetesen” szinte mindenki figyelmen kívül hagyja. Egyszer próbaképpen betartottam a korlátozást, és hosszú kilométereken keresztül 60-és 70 között tartottam a kilométeróra mutatóját. Gyakorlatilag egy kivétellel mindenki megelőzött, némelyik dudált, mások csak mutogattak. Az egy kivétel egy munkagép volt, na azt én előztem meg nagy büszkén. Mellesleg ezen a szakaszon a közlekedési lámpák úgy vannak beállítva, hogy kb 80-85 kilométeres sebességgel haladva lehet a folyamatos zöld jelzést elérni. (Vagy esetleg negyennel...) Ugyanakkor vannak olyan útszakaszok, ahol két oldalról szinte falak közé zárva halad a kétszer egy sávos út (igen, a ferihegyi gyorsforgalmira gondolok), ahol szinte havi rendszerességgel fordul elő frontális ütközés, mégis sokkal nagyobb sebesség alkalmazható. A legszembek azonban a különböző, átlagosnál élesebb kanyarokban, vagy egyéb ok miatt veszélyesnek minősített útszakaszokon elhelyezett 30 km/órás sebességkorlátozó táblák. Vajon e táblák elhelyezését elrendelő hivatalnok próbált már valaha harminccal menni (vagy egyáltalán van-e jogsija)? Szinte áll az autó! A traffipaxos kocsik is előszeretettel települnek ezekre a helyekre. Persze a legszembek az egyes útépitéseknél kihelyezett 5 km/óra sebesség előíró tábla. Tudnunk kell, hogy a hatóság 30%-os sebességtúllépés esetén már súlyosabban bírálja el az ügyeket. Az 5-ös táblánál ez a 30%-os sebességtúllépés

6,5 km/órát jelent... Szintén előszeretettel települ a traffipax az olyan útszakaszokra, ahol egy valamikori útépités, vagy egyéb okból kihelyezett sebességkorlátozó tábla „kintfelejtődött”. A rendőrség illetékese szerint a gyorsajtás ténye akkor is megvalósul, ha egyértelműen látszik, hogy a tábla kihelyezését indokoló forgalomkorlátozás már megszűnt. A gépkocsi vezetője ugyanis nem bírálhatja felül a közlekedési táblát és nem jogosult vizsgálni kihelyezésének jogszerűségét, vagy értelmét. A rendőr tehát jogosan büntet. Az én véleményem azonban az, hogy a rendőr szálljon ki a kocsijából, és nézze meg, mi van az oldalára írva. Ha jól tudom az, hogy „szolgálunk és védünk”. Tehát nem „kaszálunk és nézünk!” Egy ilyen esetben ugyanis szerény és nem kevésbé naív véleményem szerint a rendőrnek nem büntetnie kell, hanem konstatálva a helyzetet, intézkedéseket kezdeményezni a feleslegesen kintfelejtett tábla eltávolítására...

## **Droszt**

Kaptunk mi jó kis drosztrendszer, ahova nem állunk be. Vagy azért, mert olyan hülye helyre van telepítve, ahol még csak véletlenül sem jön utas, vagy azért mert rádiózás szempontjából van rossz helyen, vagy egészen egyszerűen azért, mert más „innen dolgozunk” taxisok elkergetnek egy görbe karddal. Kedves rendezetalkotók! Nem, nem mi vagyunk a rohadt szemét szabályszegek, akik továbbra is felüljárókra, Dunaparra, forgalom elől elzárt területre állunk, mi egyszerűen csak szeretnénk dolgozni, fuvart felvenni, pénzt keresni. Nem azért nem tartjuk be a szabályt, mert gazemberek vagyunk, hanem azért, mert rossz, használhatatlan előírásokat kényszerítenek ránk.

## **Adózás**

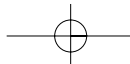
Meleg téma! Mondhatnám forró! Arról beszélni ugyanis, hogy ki mikor és miért csal adót (ha csal egyáltalán!), nem szerencsés dolog. Úgyhogy maradjunk a tényeknél és a számoknál. Taxis vállalkozónk bevétele egy hónap alatt – jól ment a bolt – 200 000 forint volt. Ebből tankolt, mosatott, javított, befizette a biztosításokat, a társasági tagdíjat, a súlyadót, félretette a majdani új kocsijára is a pénzt, és maradt 100 000 forintja. Ez ugye még a mai átlagfizetésnél is kevesebb (az úgy 160-170 ezer körül van), és messze nem tükrözi azt a mindennapos stresszt, és folyamatos veszélyhelyzetet, ami a mai fővárosi közlekedésben nap mint nap éri az embert. Persze ez a 100 000 a bruttó jövedelem, sőt még járulékok is terhelik. Szabályszerűen kifizeti belőle a 4%-os vállalkozói járulékot, a

21%-os nyugdíjjárulékot, a 8%-os egészség-biztosítási járulékot, az 1950 Ft-os egészségügyi hozzájárulást. Ezek persze csak a vállalkozót terhelő tételek, és akkor ott van még a magánszemély (aki persze szintén ő...). A százezerből maradt 67 000 forintja. Alig több, mint a minimálbér. Ebből kifizeti a magánszemélyként őt terhelő nyugdíj-biztosítási járulékot (8,5%), a szintén a jövedelmet terhelő egészségbiztosítási járulékot (5%), majd még adózik is 18%-ot. Mennyi is marad? Megmondom: 41 875 forint! Ez az összeg az, amit ténylegesen elkölthet saját magára és a családjára. Kevesebb mint a felét annak az összegnek, ami a vállalkozásával összefüggő költségek levonása után megmaradt. Hát persze, hogy nem él meg ennyiből. Megsúgom: tán még a duplájából se. Ezért, ha időnként nem fizeti be időben az adóját, késik a járulékokkal, esetleg néha zsebre tesz egy kis bevalatlan juttot, az nem azért van, mert egy velejéig romlott adócsaló gazember. Hanem azért, mert valahogy, kézzel-lábbal kapálódzva, stresszesen, az infarktus határán, meg akar élni valahogy. Ha ez azon múlik, hogy késik egy köztartozással, hát késni fog. A benzin nem kapható hitelre, az autó javítása se, a társasági tagdíjat is be kell fizetni, hogy dolgozni tudjon, hát jobb híján az adóját nem fizeti, meg a járulékait. Az vesse rá az első követ, aki nem fél, hogy visszadobja. Ismét csak a rendszer a rossz, a szabály hibás. Miért van az, hogy vállalkozók százezrei fizetnek a minimálbér után járulékot? Akkor is, ha sokkal jobban megy, mint esetleg a taxisnak? Mert egy elhibázott döntés olyan túlzott terheket ró a munkabérre, amit már egészen egyszerűen nem gazdaságos kifizetni! Érdemes inkább ügyeskedni, sumákolni!

## **Súrga rendszám**

Erről már annyit beszéltünk, hogy itt nem is szaporítanám a szót. Sikerült ugyanis egy olyan rendeletet létrehozni, ami rengeteg hátránya mellett csak minimális előnyöket biztosít (azt se mindenki szerint). Ezeket az előírásokat csak azért nem szegi meg a taxis vállalkozó, mert munkájának lehetőségét veszítené el. De közben a pokolba kívánja az egészséget, meg azt is aki kitalálta...

Tisztelt rendezetalkotók, döntéshozók! Tessék szíves néhány előírás felülvizsgálatára statisztikai felmérést készíteni, és azt a szabályt, amit a résztvevők több mint hatvan százaléka megszeg, tessék módosítani. Tudom, hogy ettől önöknek nem lesz több pénzük, nem lesz nagyobb hatalmuk, de vigasztalja önöket az a tudat, hogy betartható szabályok előírásával talán egy élhetőbb országot tudnak megvalósítani... -oli-



# Indul a fociszezon!

Itt a tavasz, indul a sportélet, és ezen belül a szezon is a nagypályás öregegyűjtő labdarúgó-bajnokságaiban. Nézzük a taxiscsapatok sorsolását:

## Kiemelt csoport

Március 12.	szabadnap (Budaörs visszalépett)
Március 19.	MTK-Hungária- 6x6 Taxi
Március 26.	Testvériség - 6x6 Taxi
Április 2.	6x6 Taxi - Rojik
Április 16.	1908 SZAC - 6x6 Taxi
Április 23.	6x6 Taxi - Budakeszi
Április 30.	Gázművek - 6x6 Taxi
Május 7.	6x6 Taxi - REAC
Május 14.	Budafok - 6x6 Taxi
Május 21.	6x6 Taxi - Szigetcsép
Június 4.	Bp. Honvéd - 6x6 Taxi
Június 11.	6x6 Taxi - Ferencváros
Június 18.	Újpest - 6x6 Taxi

## Közép (Keleti) csoport

Március 26.	BVSC - Főtaxi
Április 2.	Főtaxi - Skála-Rosco
Április 16.	Rába KÖG - Főtaxi
Április 23.	Főtaxi - Postás- MATÁV
Április 30.	Fabulon - Főtaxi
Május 7.	Főtaxi - Unitravel
Május 14.	Vasas - Főtaxi
Május 21.	Főtaxi - RTK
Június 4.	Rákoshegy - Főtaxi
Június 11.	RAFC - Főtaxi
Június 18.	Főtaxi - REFERI

## Terület (Déli) csoport

Április 16.	Délegyháza - Pepitaxi
Április 23.	Pepitaxi - Dunaharaszti
Április 30.	Százhalombatta - Pepitaxi
Május 7.	Pepitaxi - Szabadkikötő
Május 14.	RKSK - Pepitaxi
Május 21.	Pepitaxi - Soroksár
Június 4.	Halásztelek - Pepitaxi
Június 11.	Pepitaxi - Pestszentimre
Június 18.	ESMTK - Pepitaxi

## Old Boy's II.osztály, Keleti csoport

Március 23.	SZAC - Főtaxi
Március 30.	Főtaxi - Tipográfia
Április 6.	Közterület - Főtaxi
Április 13.	Orbán FC - Főtaxi
Április 20.	Főtaxi - Hágó ÁKV
Április 27.	Pestszentimre - Főtaxi
Május 4.	Főtaxi - Soroksár
Május 11.	Malév - Főtaxi
Május 18.	Főtaxi - H. Sashegy
Május 25.	Rákoshegy - Főtaxi
Június 1.	Főtaxi- MTK-Hungária
Június 8.	DINI SE - Főtaxi
Június 15.	Főtaxi - Skála-Rosco

Ahogy láthatjuk a sorsolást, egyértelműen hatalmas csaták várhatók tavasszal is. És nemcsak a Kiemelt csoportra gondolunk! Természetesen itt lesz a taxisoknak a legnehezebb dolguk! Ferencváros, Újpest, Kispest és a többi „nagygyú”. De nem lesz

könnyű dolga a Főtaxinak sem például a Vasas ellen! Aztán ott a Pepitaxi! Végigjárnak a „fél országot”. Talán a legcsendesebbnek az Old Boy's-bajnokság tűnik. Ott már tényleg a részvétel a fontos, nem pedig a részvétel. Minden tisztelet az ötven felé közeledőknek (vagy az azt meghaladóknak), amiért minden héten újra és újra kifutnak az Istenáldotta zöld gyepre. Ők teszik jól a mindennapos 10-12 órás taxizás után! Igenis kell egy kis kikapcsolódás, lazítás!

A mérkőzések pontos időpontjától és helyszínéről a [www.blsz.hu](http://www.blsz.hu) oldalain tájékozódhattok.

Juhász Péter

## Havi aforizma

Csináld sok pénzt, és a világ össze fog esküdni, hogy úriembernek nevezhessen!

Mark Twain

Erről írt a Taxisok Világa 1997 februárjában

## 10 éve történt

### Taxitársasági körkép

1997. februárban a Taxisok Világa összeállítást közölt a budapesti taxitársaságok háza tájáról. Az alábbiakban ebből az összeállításból szemeztetünk.

„Visszafelé is fuvaroz az **Airport Taxi**” címmel jelent meg az a cikk, amely az akkori repteres csapat, az Airport Taxi terjeszkedési szándékáról szólt. „...az új rendszernek köszönhetően a taxisoknak nem szükséges a fuvar végeztével a városból lóhalalában visszaroahanni a repülőtérre és feliratkozni a nyilvántartó füzetbe” „Az 1990 Ft-os visszafuvar a város bármely pontjáról érvényes mindkét terminálra.” „...a város egyes pontjain várakozó autók semmilyen egyéb fuvarra nem vállalnak el. Kizárólag a reptérre fuvaroznak kifelé.”

„Folytatódik a fővárosi taxipiackoncentrációja?” – szól a következő cím. A Buda Kft. a **Budataxi** és a **Tele5** taxi után megvásárolta a **Taxi Négy millió** nevű céget, amely a Palota Taxi jogutódjaként funkcionált. Az érdekesség az volt, hogy ezután a Palota Taxi is feltámadt

vezetőség és a folyamatos megmérettetés, hiszen nálunk évente egyszer oda kell állni az emberek elé a közgyűlésen és a szemükbe nézve beszámolni a végzett munkáról...”

„Erősít a **Főtaxi**? A cikk megjelenésekor már az utcán dolgozik a 30 új Opel Astra Caravan, és a 40 szintén vadonatúj Fiat Brava taxi, amit a Főtaxi üzemeltet.”

„Újra indul a **Palota Taxi**. A tagság együtt akart maradni” – nyilatkozta Hrumó Miklós a Palota Taxi ügyvezetője. „Az alvállalkozók nem akartak beolvadni a Buda Kft.-be...”

„A **Rádió Taxi** múltja, jelene és jövője” „A múltat nagyon nehéz volt lezárni, nagyon nehéz és sziszifuszi munkával érkeztünk el a jelenbe, amelyben végre megállt a lefelé irány, és ha lassan is, de a mókuserék elindult felfelé” – vélte Horváth Pál, a Rádió Taxi elnök-igazgatója.

„Meggyőződésem, hogy a jelenlegi piaci viszonyok között a tarifa nem elsődleges piaci szabályzó” – nyilatkozta lapunknak Szenci Szabó János, a **Taxi 2000** ügyvezetője. „Mi azt mondtuk és hirdettük, hogy nálunk a kiállás 0 Ft, egy kilométer 100 Ft, és így az utas kiszámíthatja akár előre is a várható viteldíjat.” „...kiszámítható, korrekt szolgáltatással több utast lehet szerezni, mint 20 forinttal olcsóbb tarifával.”

### Adatok a budapesti taxitársaságokról 1997. februárban

Cég neve	Taxis létszám	Havi tagdíj	Telefonos tarifa (alap-km-perc)
City Taxi	750 fő	8.600,-	50- 99-20
Tele5 taxi	650 fő	10.800,-	50- 99-22
Budataxi	380 fő	9.100,-	50- 99-22
Főtaxi	1100 fő	Speciális	50-100-20
Taxi 2000	250 fő	9.780,-	0-100-20
Rádió Taxi	405 fő	8.000,-	30- 80-20
Palota Taxi	80 fő	7.000,-	20- 80-25
6x6 Volán Taxi	750 fő	9.520,-	50- 99-22

hamvaiból, és mintha mi sem történt volna, funkcionált tovább...

Továbbra is a City Taxihoz a legnehezebb bejutni – nyilatkozta a cég menedzsere. „...egyedülként a **City Taxi** tartotta meg a szövetkezeti formát, melynek előnye a választott

Na, lehet a mai adatokhoz hasonlítani, csodálkozni, szörnyülködni. Ezúttal csak egy összehasonlítást engedjete meg: míg a tagdíjak több mint ötszörösére emelkedtek az elmúlt tíz év alatt, a tarifa mindössze a duplájára nőtt.

Csak a megengedett határok alatt

## Telepített mérőállomás az M5-ösön



hivatalosan „dinamikus előszűrésnek” nevezi. Akinél minden rendben, mehet folyamatosan tovább. Annál a járműnél viszont, amelynél valami nincs rendben, további, immár statikus mérést is végeznek. A megengedettnél nehe-



Február második hetétől már „élesben” működik az M5-ös autópálya 71+500 km szelvényében (a Budapest felé tartó oldalon) az a Magyarországon még egyedülálló rendszer, mely menet közben is képes a teherautók össz tömegét, tengelyterhelését és méreteit mérni. A rendszer lényege, hogy a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járműveket az autópályáról egy kötelező haladási iránytáblával „leterelik” egy szervizútra. Ez minden érintettre vonatkozik, akkor is, ha üresen halad. Ha a sofőr mégsem tesz eleget a tábla jelzésének, akkor az ott posztoló rendőrök utána mennek, és – mivel másképpen nem lehet – jó nagy kerülővel visszaterelik a kihagyott mérőhelyre. Gondolom, nem ingyen...

A szervizútra terelt jármű, csökkent sebességgel ugyan, de folya-



zebb, vagy rosszul megrakott, illetve túlméretes tehergépjárművek a probléma megszüntetéseig a mérőállomás parkolójában kötelesek

zkodás érdekében és következtében merül fel. Az AKA (Alföld Koncessziós Autópálya) Zrt. kéri a fuvarozókat, hogy: az eddiginél is nagyobb szigorral terheljék gépjárműveiket; a rakomány eloszlására és a tengelyterhelésre fokozott figyelmet fordítva, hogy az számukra felesleges késlekedést és többletköltséget ne okozzon. Az újfajta ellenőrzés jogi alapját a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 15. §-ában kapott felhatalmazás, a gazdasági és közlekedési miniszter 82/2006.

(XII. 13) GKM-rendelete és a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedéséről szóló módosított 4/1999. (II. 12.) KHVM-rendelet teremti meg az autópálya üzemeltetője számára.

Az AKA Zrt. az új mérőállomás telepítésétől azt várja, hogy: Az állomás létrehozásával a jogsértően túlsúlyosan közlekedő járművek száma megcsappan, s ezzel a tehergépjárművek közlekedésének biztonsága jelentősen javul. Egyben az általuk okozott károk mértéke jóval kisebb lesz, melynek megszüntetése országos szintű feladat. Az intézkedés fuvarozói körökben is esélyegyenlőséget teremt, megfosztja azon fuvarozókat a jogtalan előnytől, akik eddig a jogszabályt megsértve, balesetvesélyességüket növelve közlekedtek, súlyos károkat okozva ezzel a nemzetgazdaságnak.

**Nyugdíjas kollegák, figyelem!**

**Biztonságos banki háttérrel, HILD ÖRÖKJÁRADÉK PROGRAM!**  
Személyes kapcsolattartó: Dudásné B. Anikó, 06-30-663-15-75

matosan haladhat tovább. Megállnia egy pillanatra sem kell. Am – amit a sofőr nem láthat – eközben ügyes berendezések ellenőrzik a tengelysúlyt, az össztömeget és a méreteket. Ezt a folyamatot az AKA Zrt.

várakozni. A szükséges átrakodás lebonyolítása (emelő-, rakodógép biztosítása, a többlet rakomány elszállítása stb.) teljességgel a jármű üzemeltetőjének felelőssége. A túlsúly megszüntetését követően a járművek egy újbbli mérlegelést követően hagyhatják csak el a mérőállomást. Az üzemeltető nem vállal felelősséget semminemű kárért, mely az átra-

### BTI – Taxicentrum hírek

Az idei évtől a munkáltatók nem kötelesek dolgozóik adóbevallását elkészíteni. A BTI-ben szívesen segítünk a kollégák hozzá-

tartózóinak, ismerőseinek, vagy bárkinek az adóbevallások kitöltésében. Szükséges bizonylatok:

- a cégtől kapott jövedelem-összesítő
- egyéb jövedelmek igazolása
- kedvezmények igazolása (életbiztosítás, lakástörlesztés, sulinet stb.)

- családi kedvezményhez kiskorú gyerekek adatai
- személyes adatok

**A magánszemélyek adóbevallásának határideje: május 21.**

## Van-e értelme a munkánknak?

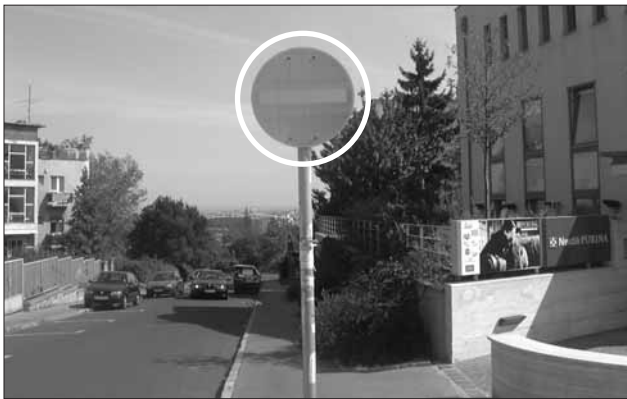
Nagyon sok üzenetet, kérést, SMS-t kapok Budapest közlekedésével kapcsolatban. De legalább ennyi a szkeptikus kérdés, például: van-e értelme munkánknak? Én azt hiszem, van! Ezernyi példát tudnék felhozni, amit nektek köszönhetek. Hiszen ti tettétek fel a kérdéseket, én csak tolmácsoltam őket! Végre ismét körforgalom van az I. kerületi Clark Ádám téren, megint lehet jobbra fordulni a VI. kerületi Andrásy útról a Bajcsy-Zsilinszky útra.

De szöveg helyett nézzétek a képeket! Korábban az I. kerületi

Lisznyay utcában szinte semmi sem látszott a „Behajtani tilos“ jelzótáblából, vagy a III. kerületi Vörösvári úton a bokrok takarása miatt semmit sem láthattunk a forgalomirányító jelzőlámpából. Ez már megváltozott! A X. kerületi Mádi utcánál még a fákat is kivágták, kérésetekre. Hasonló az eredmény a IX. kerületi Lónyay utcában, ahova kihelyezték végre a hiányzó kiegészítő jelzótáblát.

Mindez a ti munkátoknak köszönhető!

*A Lámpafelelős*



**I. Lisznyay utca – ilyen volt**



**I. Lisznyay utca – ilyen lett**



**III. Vörösvári út – ilyen volt**



**III. Vörösvári út – ilyen lett**



**IX. Lónyay utca – ilyen volt**



**IX. Lónyay utca – ilyen lett**



X. Mádi utca – ilyen volt



X. Mádi utca – ilyen lett

Egy elfogadhatatlan válasz a repülőtéri úttal kapcsolatban

## Úgy jó, ahogy van?



Ezen a keskeny részen kell (kellene) kitalálni egy kamionnal

Még tavaly nyáron – századszor is – megkerestem minden illetékest a repülőtéri úttal kapcsolatban. A Fővárost (precízen szólva a Budapest Főváros Önkormányzata Közlekedési Ügyosztályt) elsődleges érintettség okán. A helyzet tarthatatlan, naponta mennek be kamionok a repülőtéri „gyorsforgalmi” útra. Levelet írtam a minisztériumba is, mert a várható költségek minden bizonnyal meghaladják a főváros erejét.

Erről olvashattatok még nyáron a Taxisok Világában, most mellékelem az elküldött levelet és a választ.

**„Tisztelt Miniszter Úr!**

Évek óta kérjük, hogy bontsák el a repülőtérre vezető út melletti korlátokat azok életveszélyessége miatt! Minden évben meghal legalább egy ember, mert nincs menekülési útvonal! 1976-ban egy „pihent” ember ötletére zárták „ketrecbe” az autófolyamot! Elég egyetlen hiba és megvan a tömeges baleset!

A főváros közlekedési vezetői egyetértének a taxisok kérésével, de a költségek meghaladják a

főváros erejét. Itt már központi segítség kell, a helyzet tarthatatlan! A Főváros Közlekedési Főosztálya és a Főváros Forgalomtechnikai Főosztálya mindent megtesz a balesetek csökkentése érdekében. De a korlátok elbontása egy hatalmas feladat, és akkor még a balesetek mellett nem beszélünk a „gyorsforgalmi” útra betevődő kamionokról! A korlátok helyett elegendőek lennének a Nagykörúton alkalmazott beton félgömbök! Mindenki látná, melyik a normál városi út és melyik a repülőtéri út. De egy esetleges balesetnél lenne lehetőség menekülésre!

A taxisok és a többi közlekedő nevében, köszönettel várva intézkedését:

**Juhász Péter, taxi-gépkocsivezető és közlekedési újságíró**

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium egyből átpasszolta a labdát a fővárosnak, „a ti gondotok, oldjátok meg...” Viszont heteken keresztül nem jött válasz a fővárostól, ezért ismét megkerestem őket.

**„Tisztelt Ügyosztályvezető!**

Hónapokkal ezelőtt fordultam Önhez a repülőtéri gyorsforgalmi úttal kapcsolatban. Egy időben ezzel levelet írtam a gazdasági és közlekedési miniszternek is, ők a levelet Önökhöz továbbították.

Sajnos egyik (!) levélre sem kaptam választ. A helyzet azóta is tarthatatlan!

Mellékelem az Önöknek korábban írt levelet, illetve a miniszter úrnak küldött sorokat. Egyúttal mellékelem a témában korábban írt cikkeimet, illetve más, a sajtóban megjelent írást.

**Juhász Péter**”

Végre megérkezett a válasz:

**„Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Hálózati Infrastruktúra Főosztály Posta Zoltán főosztályvezető Budapest**

Honvéd u. 13-15.  
1055

**Tárgy:** Bp., XVIII. ker. Ferihegyi repülőtérre vezető út műszaki kialakítása

**Tisztelt Főosztályvezető Úr!**

A XI-3/1134/3/2006. számú megkeresésére a következő tájékoztatást adjuk:

Tárgyi ügyben az intézkedés megtörtént. A Ferihegyi repülőtérre vezető út – Őrs utca kereszteződésénél a szalagkorlátot átalakítottuk úgy, hogy az a rendőrség és/vagy az FKF Zrt. ügyeletes által nyitható, majd visszazárható legyen. Ezáltal remélhetőleg az Ön által említett probléma megoldódott.

Kérem tájékoztatásunk szíves tudomásulvételét.

Tisztelettel:

**Csordás Mihály  
Budapest Főv.  
Önkormányzata  
Főpolgármesteri Hivatal  
Közlekedési Ügyosztály  
ügyosztályvezető**”

Ez a válasz elfogadhatatlan, erről tájékoztattam a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékesét éppúgy, mint a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztályának vezetőjét.

A fő gond a kamionok, turistabuszok behajtása! Két év múlva, az „M0” környűri átadásakor a kamionok eltűnnek majd a főváros útjairól, de a turistabuszok akkor is maradnak. És ezek behajtását is meg kell akadá-





**Kilométeres sor befelé. Mi történhetett?**

lyozni! Másfajta jelzőtáblával, fizikai korlátkokkal, vagy bármivel. Hab a tortán a „korlátkok megbontása”. A fényképen jól látható,



**Megvan! A szokásos kép: kerülgetni kell egy kamiont**

ezen a „kijáraton” maximum egy Trabant tud kitolatni, nem pedig egy kamion! De hát nem is ez a fő gond! Nem a kitolatást kell

(kellene) megoldani, hanem a behajtást megakadályozni!

*Juhász Péter*

## Újfajta közúti jelzőtáblák Németországban



Az ADAC Motorwelt – a Német Autóklub lapja – beszámolt arról, hogy újfajta közúti jelzőtáblák jelentek meg Németországban. Úgynevezett „természetvédelmi övezeteket” alakítottak ki lakótelepeken, lakóparkokban, ahova csak az engedélyezett járművek hajthatnak be.

Háromfajta övezet van, ezt háromfajta táblával jelzik (piros, sárga és zöld). Minden övezetbe csak a megfelelő környezetvédelmi értékekkel rendelkező autók hajthatnak be. A felsorolás elég bonyolult, meghaladja egy átlag autós képességeit, még akkor is, ha taxisofőrről van szó.

Az emissziós előírások különféle katalizátorokat, illetve a motor Euro-besorolását különböztetik meg. Külön felsorolásba tartoznak az idős járművek, a dízel autók. Elég bonyolult táblázat. De mindenképpen komolyan kell venni a „tiltott övezetbe” a behajtást, mert ellenőrzik. Célszerű a német autóklub honlapjára ellátogatni annak, aki Németországba készül. (www.adac.de) Ott is az „Autók, motorkerékpárok, veterán autók” fejezetet megkeresni. Ha ez megvan, akkor már csak a természetvédelem rovatot kell elolvasni.

-J-

## Hajós utca

Egyre több helyen tekintik a tömegközlekedés részének a taxisolgáltatást. A VI. kerületi Hajós utca – a „pesti Broadway” részeként – úgymond gyalogos övezet lesz. Qda nem hajthatnak be, csak akik engedéllyel rendelkeznek és a taxik!

Sajnos a Margitszigetre több évtizede nem engednek be minket. A „BKV-sávokból” úgyszintén kitiltottak bennünket. Végre azonban néhány pozitív példa is akad. Mint a Hajós utca. Reméljük, a sor folytatódik, és a főváros közlekedési vezetői új szemzőből figyelik a taxisolgáltatást! Minden apró sikernek örülni kell, minden kis változást meg kell köszönni!

*J. P.*



**VI. Hajós utca**

## KANGOO GÉNÉRATION 2007 - bővülő kínálat

A Renault Kangoo-család a Kangoo Génération 2007-tel rukkolt elő, amely 2006 decemberétől kapható.

A Kangoo már eddig is meghatározó szereplő volt a szabadidő-autók piacán, és most, kibővülő felszereltségével, még magasabbra teszi a mércét: aszimmetrikusan dönthető hátsó üléstámlák, sebességkorlátozó berendezés, légkondicionálás, rádió és

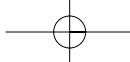
CD-lejátszó a kormánykeréken elhelyezett kezelőszervekkel. Az új kollekción ezen felül megújult belső kárpitozást is kapott.

A Kangoo Génération 2007 háromféle benzinmotorral (1.2 16V, 1.6 16V manuális és 1.6 16V automata) és kétféle dízel erőforrással kapható (1.5 dCi 68LE és 85LE), amelyek mindegyike megfelel az Euro 4-es előírásoknak.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

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



# A korszerű dízelmotorok üzembiztonsága

*A mai taxigépkocsik vásárlásakor nem az a kérdés, hogy a korszerű dízelmotorok jobbak, gazdaságosabbak-e benzines társaiknál, hanem az, hogy kockázatmentesebben üzemeltethetőek-e azoknál.*



**A mai korszerű dízel-gépkocsik keverékképző szerve a nagynyomású befecskendező rendszer. Ennek kulcselemei a porlasztók, amelyek mágnesszelepes vagy piezoporlasztós kivitelben készülnek**

Mind több tapasztalat támasztja alá ugyanis azt a megállapítást, hogy az egyre szigorodó környezetvédelmi követelmények olyan finommechanikai eszközök használatával elégíthetők csak ki, amelyek kiszolgálását a szűrőtechnika és az üzemanyag-ellátás logisztikai tisztasága egyre vitathatóbb módon képes követni. Ennek következtében a dízel-gázolajok mechanikai szennyeződései drasztikusan megrövidíthetik a távolról sem filléres common rail porlasztók élettartamát. Ezt mutatták annak a szakmai napnak a tanulságai is, melyeket a Bosch porlasztós szakemberei hungaroringi bemutatójukon osztottak meg a meghívottakkal.

A hallottak alapján elgondolkodtató, hogy a mai üzleties viszonyok között összhangba hozható-e a bizalom és a szolgáltatás gondosságáért fennálló felelősség? Legyünk elégánsak, és hagyjuk a kutasra, vagy magunk tankoljuk tele gázolajjal dízel-tankunkat? Akár így, akár úgy, fel mer-

## 3. Generációs Common Rail

**CRI3.0 (1600 bar):** sorozat-gyártásban 05.2003

**CRI3.2 (1800 bar):** Bosch-SOP 2006

**CRI3.3 (2000 bar):** Bosch-SOP 2007

### Tulajdonságok:

- kis beépítési méretek
- kis károsanyag-kibocsátás nagyobb teljesítmény



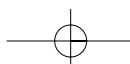
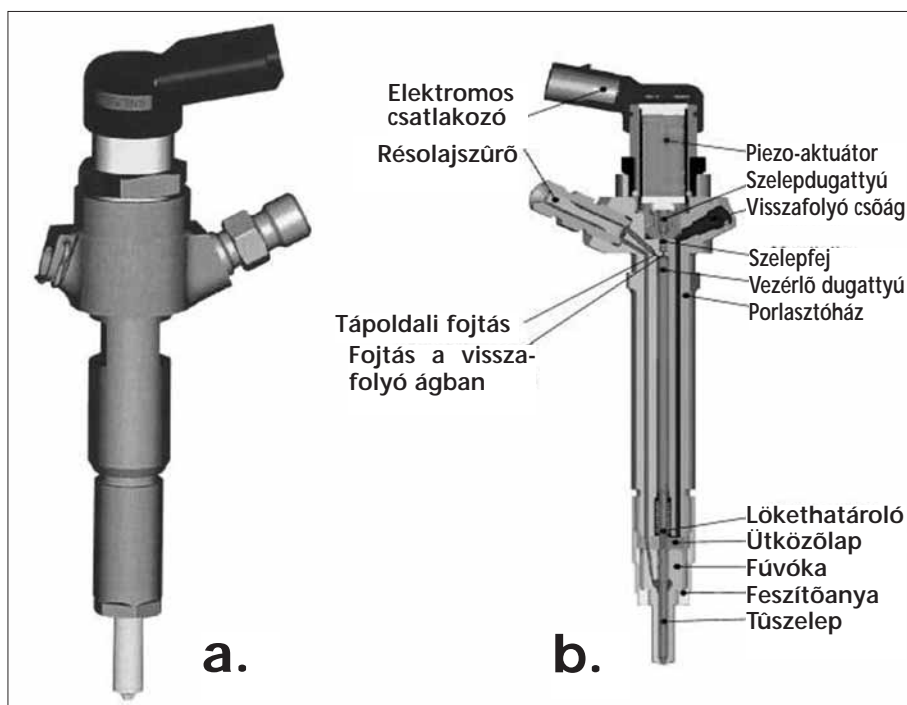
**A piezo-porlasztók újabb generációi a jobb porlasztás érdekében, egyre nagyobb befecskendezési nyomáson működnek**

jük-e tankolni ismeretlen kutaknál járművünket? Porlasztóink védelmében állítjuk: ne!

### Patika-tisztasággal

A mai korszerű dízelmotorok porlasztóelemei ugyanis nagynyomású, finommechanikai műrelemek. Mindez annál inkább igaz, minél nagyobb befecskendezési nyomáson működnek a porlasztók. Az emisszió-csökkentésért folytatott hajszá ugyanis csak a korábbiaknál nagyobb nyomású,

és nagyobb pontosságú befecskendezéssel érhető el. Nagyobb nyomással és pontosabb időzítésű befecskendezéssel ugyanis még finomabb, gyúlésképesebb és tisztább égéstermékű permet állítható elő. Ma már azt a 2 ezer bar-os határt közelítik a befecskendezési nyomások, amelyekhez 2 mikrométernél kisebb megmunkálási és illesztési pontosságok tartoznak (a milliméter ezredrésze). A porlasztók működésében a 3-5 mikrométeres szemcseátmérőjű szennyeződések már tömítési veszteségeket okoz-



hatnak. Az ilyen szennyezőkkel telített üzemanyaggal végzett tankolás akár egy hét alatt is tönkretelheti a 60-tól 150 ezer forintos porlasztókat, melyeket csak valamennyi hengeren együtt ajánlatos cserélni. Éppen ezért mágnesszelepes vagy piezoporlasztós dízelmotorunkkal csak ismert és megbízható szolgáltatású töltőállomáson tankoljunk! Kavargó szélben végzett tankoláskor testünkkel védjük a tank töltőnyílását a por bejutásától. Szeles időben magunk végezzük járművünk feltankolását. Még véletlenül se ejtsük le a tanksapkát. Ha ez mégis bekövetkezne, tiszta papírtörülővel tisztítsuk le a fedelet.

Kannában tárolt, állott gázolajat ne ürítsünk fenéig a járműtartályba.

Elektronikus diagnosztikai készülék használata nélkül ne engedjük a motorunkhoz nyúlni.

## Porlasztócsere

Porlasztócsere csak szakműhelyben végezzünk. Ügyelve arra, hogy a méregdrága

tárolt, villamos jelszintű hibáinak kioldása elektronikus diagnosztikai készülék használatát igényli. A tárolt hibák ismerete nélkül ugyanis további hibabehatárolás nem folytatható. A hibásnak minősített porlasztót ki kell cserélni.

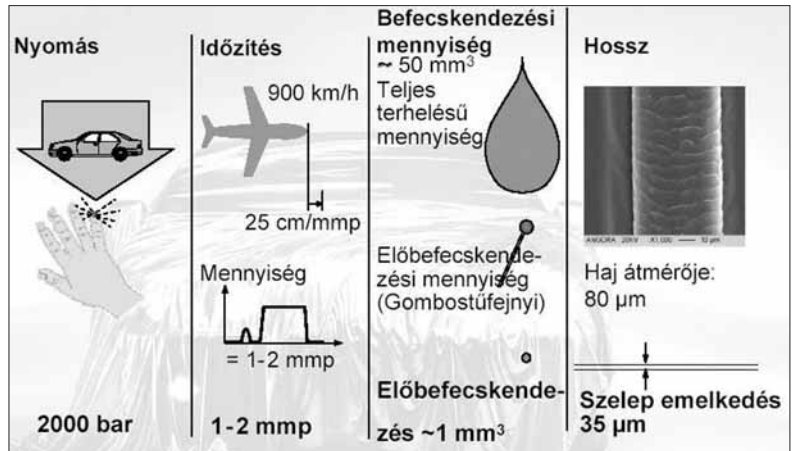
A mai elektronikus működésirányítású befecskendező rendszerek képesek az egyes hengerek közötti dóziskülönbségek elektronikus kiegyenlítésére. Feltéve, ha ismerik az adott porlasztó befecskendezési jellemzőit (a legkisebb befecskendezett gázolajmennyiséget, az adott henger sorszámát, a porlasztó gyártási adatait, cikkszámát stb).

A porlasztócsere követően, a befecskendezőrendszer villamosan, az új porlasztó azonosító adatainak a motorirányító egységbe való adatbevitelét követően épül fel. Az azonosító adatok kódszámait a gyártó vagy a porlasztó véglapján, vagy a porlasztó palástján tünteti fel. Porlasztócsere alkalmával az azonosító kódokat az elektronikus motorirányító egységbe laptop programozásra alkalmas diagnosztikai eszköz használatával, egyenként kell beírni. Az adatbevitel megfelelő diagnosztikai célkészülék vagy laptop használatát igényli.

## A biztonságos üzemeltethetőség hátán

A porlasztók szennyeződés-kockázata nagy. A gázolajok nem megfelelő tisztaságáért és az üzemanyag-ellátás logisztikai tisztaságáért azonban egyelőre nem áll fenn autógyártói felelősség. Az emiatt bekövetkező porlasztó-meghibásodás: garanciavesztő tényező. Garanciális járművünket ezért még fokozottabb óvatossággal üzemeltessük.

A gázolajok tisztaságáért fennálló gyártói és ellátói felelősséget a közeljövőben új szabvány követelményei szigorítják. A várhatóan 2007-től hatályos ISO 4406-os és 4407-es szabványok elektronikus és mikro-



**A mai korszerű porlasztók működését nagy befecskendezési csúcsnyomás, pontos időzítés, parányi dózisek, mikromozgások és mikronnyi illesztések jellemzik**

szkópos részecskeszámlálással ellenőrizhető határértékeket szabnak a dízel-gázolajokat szennyező részecskék megengedett tartalmának. Az ezzel összefüggő vizsgálatok során előírt 1,5 mikrométeres szűrő használata garanciát jelent a ma 3-4 mikrométeres szűrőhatárú üzemanyag-szűrők szűrési hatásfokának javítására.

A dízelmotorok kipufogógáz-utókezelő rendszerei olyan elemeinek működéséről, mint a dízel részecskeszűrő, a szelektív, a NOx-tárolós, az oxidációs katalizátor, és a kipufogógáz-visszavezetés, későbbi lapszámbunkban tájékoztatjuk olvasóinkat.

Petrók János



**A korszerű dízelmotorok fedélzeten tárolt hibáinak kioldása elektronikus diagnosztikai készülék használatát igényli**

porlasztó és üléke átmenetileg se maradjon fedetlenül.

Porlasztócsere és üzemanyag-szűrő esetén ragaszkodjunk a gyárral megegyező eredeti porlasztó és üzemanyag-szűrő cseréjéhez. Csak ekkor garantálható ugyanis a gyárral megegyező, első beszállítói termékminőség.

Ne feledjük: korszerű dízelmotorjaink üzemeltetése és javítása fokozott körültekintés, patika-tisztaság és eredetiség esetén nyújtanak kívánt teljesítményt.

A ma legkorszerűbb dízelmotorok lelke a piezo-porlasztó. A piezo-porlasztók finom megmunkálásúak. A fúvóka furatai és belső csatornáinak záróelemei 2 mikrométer illesztésűek (összehasonlításképpen, az emberi hajszál átmérője 80 mikrométer).

Meghibásodásuk éppúgy, mint az üzemanyag-szűrők esetében, megbízhatóan, csak eredeti alkatrész cseréjével javítható.

A mai korszerű dízelmotorok fedélzeten



**A korszerű porlasztók, csak gyári alkatrészcserevel javíthatók**

- Honnan lehet tudni, hogy egy férfi éppen a szexre gondol?

- Lélegzik...

\*\*\*

A nők addig nem lesznek egyenlők a férfiakkal, amíg nem tudnak az utcán végigsétálni kopaszon azt gondolva, hogy csodálatosak, és mindenki kívánja őket.

\*\*\*

- Mi a legokosabb, amit valaha egy férfi mondott?

- Azt mondja a feleségem...

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

Ford Mondeo 2.0 benzines, 98-as, Maxon rádióval, Eördögh órával, vagy anélkül, taxinak vizsgáztatva eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-211-4546 telefonszámon.



Dormándon az M3-as autópályától 1 km-re, 3 szobás, összkomfortos, vegyes- és gáz-tüzeléses fűtésű családi ház garázzsal, melléképületekkel, rendezett udvarral és teljesen új tetőszerkezettel eladó. Irányár: 10,5 MFt.

Érdeklődni lehet: 06/70-589-5737



Opel Astrához kuplung kinyomócsapágy eladó 30 000 Ft-ért.

Érdeklődni: 06/70-310-2624 telefonszámon lehet.



Könyvet veszek, minden mennyiségben! Házhoz megyek.

Tel.: 06/30-742-4558, Barna Imre, Főtaxi.



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

Érdeklődni: 06/20-429-5591.



Építkezésből visszamaradt anyagok olcsón eladók: homlokzati burkoló „Csabakő”

30 m<sup>2</sup> 60 000 Ft-ért, padlóburkoló lap 30 x 30-as méretű, rusztikus, világos színű 60 m<sup>2</sup> 102 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



Eladó 3 db akril zuhanytálca, 80 x 80 méretű, fehér színű. Ár: 7000,- Ft/db.

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591



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

Érdeklődni lehet: 06/20-429-5591 telefonszámon.



Daewoo Nubira II-es benzin-gázüzemű, 2000. májusi, taxinak vizsgáztatva, 116 000 km-rel eladó. Irányár: 1 100 000 Ft.

Érdeklődni lehet

a 06/20-9-123-240 telefonszámon.

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

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A jelzőtábla jelentése: „Villamos-megállóhely”.
- Helyes a „C” válasz.** A „Gyalogos-átkelés” veszélyt jelző tábla és a „zebra” helye között a távolság lakott területen 50 – 100 méter, lakott területen kívül 150 – 250 méter.
- Helyes az „A” válasz.** Az „Előzni tilos” tábla tilalma nem vonatkozik az úttest közepén levő vágányon haladó villamos előzésére.
- Helyes a „B” válasz.** A „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzőtábla feloldja a „Megfordulni tilos” tábla hatályát.
- Helyes az „A” válasz.** A „Kerékpárút” tábla azt jelzi, hogy a kétkerekű kerékpárok csak a kerékpárúton közlekedhetnek; a segédmotoros rokkantkocsi, gépi meghajtású kerekesszék, illetőleg a kétkerekű segédmotoros kerékpár lakott területen kívül a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos”.
- Helyes az „A” válasz.** Az „Oldalszél” a tábla azt jelzi, hogy az úton gyakori az erős oldalirányú szél.
- Helyes a „C” válasz.** „C” kategóriás vezetői engedéllyel az autóbusz és a trolibusz kivételével a 3500 kg-ot meg-

- haladó megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi vezethető.
- Helyes a „C” válasz.** A vasúti átjáróban tilos a taxival tolatni.
  - Helyes a „B” válasz.** Gyógyszer szedése esetén feltétlenül el kell olvasni a mellékelt használati útmutatót, illetőleg ki kell kérni egy szakember véleményét.
  - Helyes a „C” válasz.** A taxi belső tükrének a beállítása akkor jó, ha nyugalmi helyzetben a kormány mögött ülve látja benne a hátsó ablak közepét.
  - Helyes a „C” válasz.** Mivel a tapadási tényező (q) jeges úttesten: 0,1...0,2, száraz úttesten pedig: 0,6...0,9, így a jeges úttesten kb. hat-szor nagyobb, mint száraz úttesten.
  - Helyes az „A” válasz.** A hátsó kerekek megcsúszásánál esetén a fékezőerőt csökkenteni kell és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.
  - Helyes a „C” válasz.** A táblákat kihelyezők valóságos csapdát állítottak a gyanútlan autósoknak. Ha valaki a képen látható helyre megállás céljából behajt, a szabálysértések egész kis csokrát gyűjti össze. Ha behajt, nem tud a „Megállni tilos” táblák miatt szabályosan megállni, de át sem hajthat az útszakaszon, mert az zsákutca, nem fordulhat meg, illetőleg nem tolatthat ki onnan, hiszen az út egyirányú forgalmú.



## BALU

Élt 48 évet

Sajnálattal értesítünk mindenkit, hogy

**Hetényi Gábor**  
(City 360)

január 23-án, tragikus hirtelenséggel elhunyt. Gábor régi motorosnak számított a szakmában, aki az itt eltöltött idő alatt nagyon sok barátságot kötött és tartott meg mindvégig! Munkáját szerette és mindig becsülettel végezte. Szakmai tudása igen kimagasló volt. Jókedvű és legfőképp jólelkű volt. Szabadidejét rendszeresen a barátaival töltötte, így a szervezett horgásztúrák állandó résztvevője volt. A tihanyi, csoportos pecás-hétvégék egyik fő komikusának számított, de a horgász tudományáért is sokan tisztelték. A „Balu” becenevet is itt ragasztották rá, amit vidáman fogadott és használt mindig. A szakmát a Főtaxinál tanulta ki, majd a Rádió Taxi később, a City Taxi kötelékét erősítette. De akárhová is vetette az élet, régi ismerőseit, barátait soha nem feledte. Mi sem feledjük, soha! A barátok, kollégák és mindenki nevében, aki szeretett, tisztelt:

*Búcsúszom Tőled, Balu!*

*A City 547 (Botond)*

## Füzesi Péter élt 51 évet



A 6x6 Taxi közössége fájdalommal teli szívvel búcsúzik Füzesi Péter kollégától, aki hosszas betegeskedés után 51 évesen hunyt el.

*Nyugodj békében!  
Emléked megőrizzük.*

**6x6 TAXI**