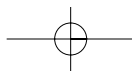


XVII. évf. 10. sz.

2007.

Október



TARTALOM

Haltenberger Samu-díj 2007	4.
A pénzváltásról, hivatalosan	15.
Biodízel a brit taxikba	15.
Mind a két irányba kell szolgáltatni!	16.
Új típusokkal bővül a Škoda kínálata	16.
I. TrekZone-GPS Trade Budapesti taxis bajnokság!	18.
Nagy üzlet az embercsempészet	18.
Taxitarifák Amerikában	21.
30 év New Yorkban, taxisként	22.
Vállalkozói járulék és minimum-jarulék	24.
Tudod vagy tippelsz?	27.
307 SW: Szabadidő, szellemiség, kombi méretben	27.
Új Renault Laguna	28.
Se engedélye, se türelme	28.
10 éve történt	31.
Új elnök a Hírös Taxi Szövetkezet élén	32.
Küldj egy receptet!	34.
A sokoldalú Mazda3	40.
Főtaxi Old Boys labdarúgócsapata	43.
Škoda Fabia	44.
Találtunk egy verset	44.
„Nullás papírok”	46.

Demonstráltak a francia taxisok

KÁOSZ A NAGYVÁROSOKBAN

Több ezer francia taxi tiltakozott szeptember végén azon kormányintézkedés ellen, amely januártól megszünteti számukra az adómentes benzinvásárlást és liberalizálja a piacot.

Párizsban a 15 ezer taxitulajdonos 80 százaléka csatlakozott az országos szakmai szövetség felhívásához, míg vidéken Lyonban hatszáz, Bordeaux-ban és Toulouseban ötszáz, és Orléans-ban négyszáz. A taxis tiltakozás eredményeként több kilométeres dugók alakultak ki országszerte. A fővárosban a repülőterekre vezető utakat bénították meg a fuvarozók. A Charles de Gaulle repülőtér felé vezető autópálya 35 kilométeres szakaszán ötszáz taxi állt hadrendbe, míg a város különböző pontjain több ezren okoztak közlekedési káoszt, de hasonló dugók alakultak ki az Orly reptérre vezető úton is.

A felháborodást az a kormányintézkedés váltotta ki a fuvarozókból, amely szerint 2008-tól megszűnik a taxisok adómentes üzemanyag-vásárlási lehetősége, amely éves szinten átlagosan 2000-2200 euró

többletköltséget jelent, és ez egyhavi jövedelemnek felel meg. A demonstráció másik oka az, hogy Franciaországban törvény szabályozza, összesen mennyi taxiengedély adható ki, illetve vásárolható meg. Ezt a jogszabály 47 ezerben maximálja, amelyből 15 ezer a fővárosi kvóta. Egy-egy engedély megszerzésének költsége 140-150 ezer euró, ami igen magas, így a kvótával és a magas árral biztosítani lehet a színvonalat és a maximált létszámot. Amennyiben a kormány a piacot liberalizálja, úgy pillanatok alatt a taxiengedélyek beszerzési ára csökkenni kezd, ami ugyancsak a fuvarozók érdekeit sérti, azon túl, ha több autó fogadja az utasokat, az jövedelemkiesést okoz a jelenlegi taxisoknak. Mindezek ismeretében érthető a nagyarányú tiltakozás és a felhíváshoz történő jelentős számú csatlakozás. A híriügnökségi jelentés megjegyzi azt is, mely szerint 1937 óta nem volt példa arra, hogy valamennyi taxis szervezet egységesen lépjen fel egy intézkedés ellen, és országszerte demonstráljon. Úgy tűnik, a francia fuvarozók számára most a lét a tét.

Cash

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

Egy ember egyszer elmondta a fiának a hosszú élet titkát: minden reggel meg kell szórni egy kis puskaporral a kukoricapelyhet, amit reggelire eszik. A fiú ezt folyamatosan csinálta, és valóban sokáig, 93 éves koráig élt. Mikor meghalt, 8 gyermeket, 28 unokát és 35 dédunokát hagyott hátra. Meg egy 6 méter átmérőjű lyukat a krematórium falában...

* * *

Két bácsika beszélget a buszon:

- Képzeld, én már már húsz éve utazom ezen a buszon...

- Tényleg? És hol szállt fel?

TAXISOK FIGYELEM!

A karambolos javítás idejére kereset veszteséget fizetünk, vagy segítünk az önrész és avulás megoldásában

Karosszéria szervizünk szolgáltatásai:

Karosszéria javítás

fényezés

szélvédő csere

ingyenes munkadíjjal olaj- és fékbetét csere
teljeskörű S.O.S. kárfelvétel és kárügyintézés

Több biztosítóval szerződésben állunk!

Karosszéria 2007 Kft
(EGIS Gyógyszergyárnál)
1106 Budapest, Ladányi u. 6.
Tel: 261-9193

Mobil: 30/9446-269

Nyitva hétfőtől péntekig 8-17-ig

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval (új rendleteknek 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

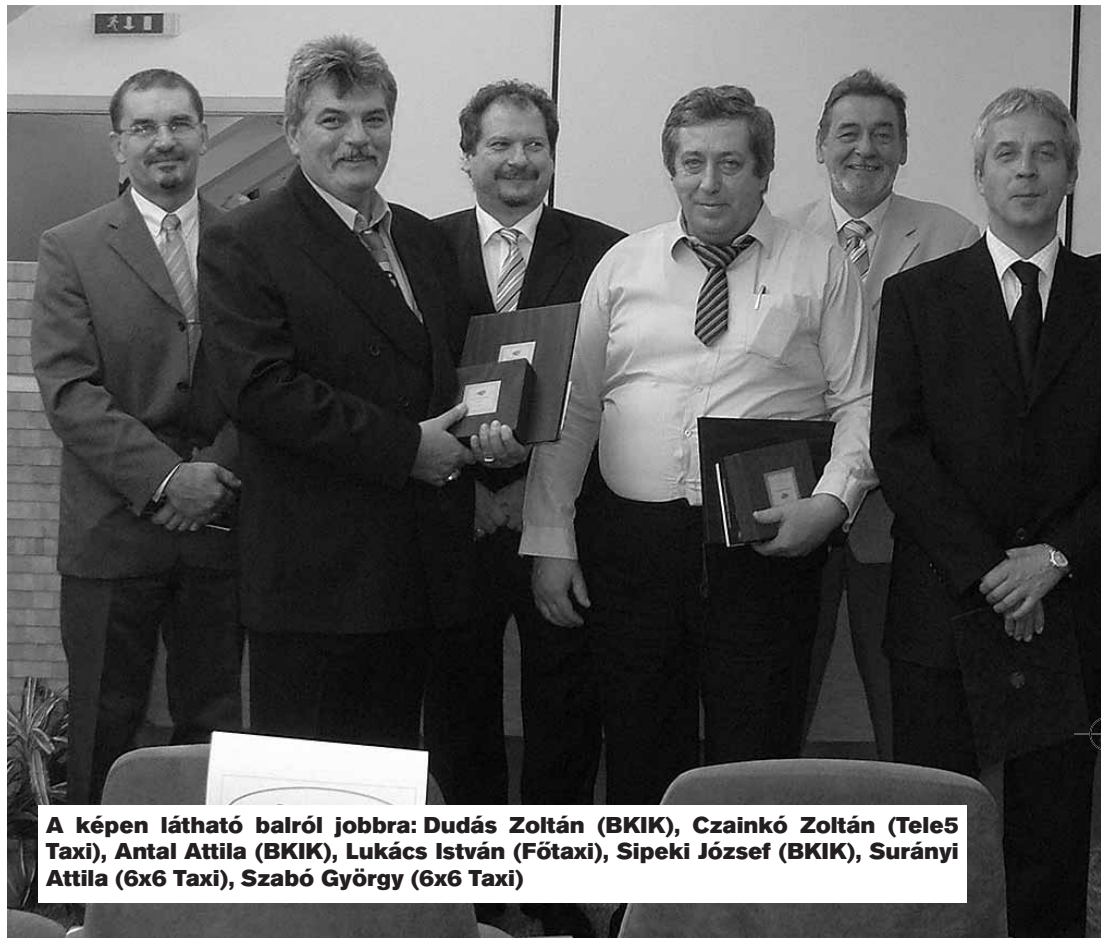
Weblap: www.ecometer.com

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megalakulásának 157. évfordulója alkalmából – immár hagyományosan – idén is megtartották a „**Kamara Napok**” rendezvénysorozatot. A szeptember 27-én kezdődött – több héten át tartó – ingyenes *vállalkozói információs heteken* értékes programokat szerveztek a hazai gazdaságot – kiemelten a kis- és középvállalkozásokat – valamint a szakmákat érintő kérdésekről. Ezen események alkalmával a naprakész, első kézből történő tájékozódáson túl, lehetőség nyílt a *döntéshozókkal való találkozásra, valamint üzleti kapcsolatok teremtésére*. A 157 éves évforduló kapcsán megtartott diszünnepek keretein belül díjátadásokra is sor került. A **Főváros Gazdaságáért-díj**, a **BKIK Emlékplakett**, a **BKIK Oklevél**, az **Aranykéz Emlékplakett**, az **Év Közlekedési Vállalkozója-díj** és – ahogy azt megboldogult Demeter Misi barátunk elnevezte – a „**taxis Oszkár**”, vagyis a **Haltenberger Samu-díj** is gazdára talált.

Az „**Év Közlekedési Vállalkozója-díjat** 2007-ben **Surányi Attila**, a 6X6 Taxi tulajdonosa és ügyvezető igazgatója kapta.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara a VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály javaslatára **Haltenberger Samu-díjjal** korábban már kitüntetettek – mint minden évben

HALTENBERGER



A képen látható balról jobbra: Dudás Zoltán (BKIK), Czainkó Zoltán (Tele5 Taxi), Antal Attila (BKIK), Lukács István (Főtaxi), Sipeki József (BKIK), Surányi Attila (6x6 Taxi), Szabó György (6x6 Taxi)

Surányi Attila, a 6x6 Taxi Kft. tulajdonosa

Surányi Attila a személyszállítás, ezen belül a taxiüzletág területén 29 éve tevékenykedik.

1978-ban, 18 évesen a Volántaxinál, mint taxigépkocsivezető kezdte pályáját.

Néhány év múlva diszpécserként, majd vezető diszpécserként látott el irányítási feladatokat.

1993-ban néhány lelkes volános kollégája segítségével megalapította a 6x6 Taxit, melynek azóta is tulajdonosa, ügyvezetője. A 6x6 Taxi Kft. mára a főváros meghatározó taxi-szolgáltatójává vált.

Surányi Attila elkötelezett híve a minőségi és korrekt taxiszolgáltatásnak.

Ezen törekvésének eredményességét méltán igazolja a 2002 óta folyamatosan, immár ötödik alkalommal elnyert „**Best of Budapest**“ minőségdíj, melyet főként a Budapesten élő és dolgozó külföldiek szavazatai alapján ítélnék a különböző szolgáltatási területen működő és minőségi szolgáltatást nyújtó vállalkozásoknak.

Surányi Attila 2005-ben a fuvarszervezési feladatokra szakosodott 6x6 Taxi Kft. mellett, jelentős beruházással elindította új vállalkozását, a Hatos Taxi Kft.-t, mely saját gépkocsikkal, alkalmazotti rendszerben foglalkoztat munkatársakat, elsősorban fiatal pályakezdőket.

Surányi Attila a 6x6 Taxival a BKIK-nak megalakulásától tagja.



Az Év Közlekedési Vállalkozója 2007-ben Surányi Attila lett. A kitüntetést Petykó Zoltán, a BKIK elnöke és Antal Attila, a BKIK osztályelnöke adta át

SAMU-DÍJ 2007



– most is felsoroljuk abcé sorrendben:

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Molnár

Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László (*Nem tévedés, csak névazonosság! A szerk.*), Tóth Mihály és Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor mu-

zeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungária Kft. és Rusznák Imre fővárosi képviselő, aki ezt a díjat később viszszaadta.

Ez a tiszteletre méltó társaság 2007-ben újabb három taggal bővült. **Czainkó Zoltán** (Tele5

Taxi), **Lukács István** (Fótaxi) és **Szabó György** (6X6Taxi) kapta meg a BKIK elnökétől a Haltenberger-díjat.

Az idei kitüntetetteknek – akiket olvasóinknak a következőkben bemutatunk – szívből gratulálunk!



Két orvostanhallgató üldögél egy parkban, és figyelni az elhaladó embereket. Azzal szórakoznak, hogy megpróbálják az arra tévedők bajait diagnosztizálni, csak úgy ránézésre. A diagnózisok általában teljesen egyformák, ám ekkor arra megy egy öregember, aki furcsán csozog, közben a lábait szinte egyáltalán nem hajlítja be.

A két srác hatalmas vitába kezd, de miután nem tudnak dűlőre jutni, egyikük odamegy az öreghez és megszólítja:

– Elnézést, uram, orvostanhallga-

tók vagyunk és megpróbáljuk kitalálni, hogy ön miért megy ilyen furcsán. A barátom azt hiszi, hogy Önnek végzetesen elmeszesedett az ízületei, míg szerintem inkább gerincproblémája van. Melyikünknek van igaza?

– Nézze barátom, én meg az előbb azt hittem, hogy finganom kell. Úgy tűnik mindhárman tévedtünk...

Az orvost felcsöngeti egy állandó páciense az éjszakai álmából.

– Doktor úr, azonnal jöjjön, a fele-

ségemnek szörnyű fájdalmai vannak. Azt hiszem vakbél.

– Feküdjön vissza nyugodtan. A feleségének a múlt évben vettem ki a vakbélét és még soha nem hallottam olyat, hogy egy vakbél kinőtt volna újra.

– És olyanról sem hallott még a doktor úr, hogy valaki elvált és újra megházasodott?

– Doktor úr, attól félek, hogy élve temetnek el.

– Ettől nem kell félnie, amíg én kezelem.

Czainkó Zoltán, Tele5 Taxi

• **Aki a magántaxizásban hosszú ideje tevékenykedik, neved, számod jól ismeri. Mikor kerültél kapcsolatba a taxival?**

• A hetvenes évek elején, 1972-ben először mint másodos kezdtem a személyszállítást a Fótaxinál. Majd következett a katonaság, ahonnan a Fótaxihoz tértem vissza, de már



Czainkó Zoltán: – A mi korosztályunk már nem tehet mást, mint taxizik, amíg tud

főállású taxiként. 1982-ben, amikor ismét lehetővé tették a hazai magánfuvarozást, szinte azonnal léptem. Ki. Ma már ez nem sokat számít, de az első öt ún. „magánfuvarozó kisiparosban” én is benne voltam. Emlékszem rá: be kellett menni a VII. kerületi Tanácshoz, ahol szerettük volna beadni a papírokat. Ott először vadul néztek ránk: *Mit is akarnak maguk? Szó sincs ilyen lehetőségéről!* – mondták. Am nekünk már megsúgták, hogy van egy ilyen rendelet, ami annyira friss volt, hogy még a kerületi tanácselnök sem tudott róla. Másnap persze visszamentünk, és akkor már azt mondták, hogy bocsánat, tévedtünk, a papírokat itt lehet hagyni. Tóth Lacival, aki szintén a Fótaxinál volt korábban, meg a későbbi Taxi 2-es Sanyival, aki a Népszínház utcában lakott, egyszerre vittük be a szükséges okmányokat.

• **Milyen autó volt az első magántaxid?**

Adategyeztetés az APEH-nál:

- Neve?
- Szabó Pál, „sch” nélkül.
- Mit tetszett mondaní?
- Mondom, Szabó Pál, „sch” nélkül.
- Bocsánat, nem egészen értem...
- De hát mondom, Szabó Pál, „sch” nélkül!
- Uram, ne örjitsen meg, hát ebben a névben, hogy Szabó Pál nincs is „sch”!
- Én is ezt magyarázom!

A saját, a Fótaxi által leadott autót vettem meg a Röpentyú utcában, ahol a taxisoknak elővásárlási joga volt a cégük által leadott autókra. Így régi taximat vettem meg. Segített benne az akkori igazgatóm is, akit nagyon szerettem. Ő annak idején taxisofőrből lett doktor, üzemigazgató. Mivel én belépésemkor csak 20 éves voltam, koromnak megfelelően „viháncoltam”, ez

pedig nem tettett az ellenöröknek. Ezek idősebb emberek lévén, nehezen viselték a kezekcsikorgatást, a vidámságot. A nagyfőnök egyszer aztán behívatott és elmesélte, hogy tulajdonképpen hogyan néznek ki a cégnél dolgok, mit lehet és mit nem. Nem bántott meg, nem fenyegetett, ez hatott. Ennyi idő után visszagondolva is csak azt mondom, nagyon szerettem a Fótaxit!

Tiszteltem ott mindenkit, jó emberek voltak többségében a kollégák, minden szinten. A nagyfőnök, név szerint dr. Dobos László, borzasztóan jó ember volt, és még

most is nagyon nagy szeretettel gondolok vissza rá. Később, miután megalakult a Budataxi, én pedig a vezetője lettem, felkerestem, és megkérdeztem tőle egy jópár dolgot. Ő pedig szívesen segített, sügött is jókat. Elmondta mik a buktatók ebben a szakmában, amikre nagyon oda kell figyelni. Ezeket én megpróbáltam a legmesszebbmenőkig betartani. Lehet, ha akkor nem jövök el a Fótaxitól, más pályát futottam volna be. Am ez már csak a képzelet játéka, a valóságban sohasem derül ki mi lett volna ha...

• **Tehát megvetted a Fótaxi által leadott autót. Volt már benne rögtön taxióra, szabadjelző?**

• Nem, akkor – 1982-83-ban – mindany-

nyian taxióra nélkül dolgoztunk. A kilométer-óra alapján számoltunk el utasainkkal. Ami a szabadjelzőt illeti, abból akkoriban sokféle „szaladgált” az utcákon. Az ún. „régi-volános” volt a legnépszerűbb, de olyan is akadt, aki egy tejfőlös dobozt világitott ki. Nekem saját tervezésű taxijelzőm volt. Annak idején az Elektromos KTSZ-nél szabadultam, mint háztartási kisgépszerező. A Klauzál téren volt egy műhely, ahol annak idején én is itt dolgoztam. Oda bementem, és a régi barátságra való tekintettel csináltunk egy nagyon szép, dekoratív szabadjelzőt. Ez volt az, ami világhírűvé is vált, mert a National Geographic munkatársa is lefotózta vele az autót, még a régi Intercontinental előtt. Aztán meg is jelent a kép, hogy most már ilyen is van Budapesten. Majd eldöntöttük, telefonszám és központ is kell a taxihoz, tehát fejleszteni kellett, ám a CB-rádióért és a taxiórakért már ki kellett menni Bécsbe De ez sem ment simán, mert a sógorok szórakoztak velünk. Így végső soron Németországból kellett becsempészni Magyarországra a CB-ke, melyeken aztán megindult a fuvarközvetítés, az igazi taxizás. Csak a történészek számára érdemes rögzíteni: a Budáé először a középső 19-es csatorna volt. Aztán ez bonyolódott, egyre szerteágzóbbá vált, de ez volt a kezdet. Ekkor kezdték el a taxiszámkokat is osztani a Városház utcában, majd a Sörház utcában. Ekkor kaptam a TAXI 3-as számot, melyre ma is büszke vagyok. Sokan csak a számomat ismerték, a nevemet nem, de akkor ez így volt természetes. Végül is a taxióra 1983 augusztusában – tehát egy év múlva – került



A Haltenberger Samu-díjat Antal Attila és Sipeki József adta át Czainkó Zoltánnak

az első magántaximba, ez egy sárga számú ARGÓ volt, ami akkoriban a legjobbnak számított. A javítást, a tarifaállítást ezeken először a Haudek úr végezte a XIII. kerületben. Az első tarifánk – ha jól emlékszem – 6-6-1 volt, majd jött a hosszú ideig alkalmazott 8-7-2-es tarifa. Ma már ez mulatságosan alacsonynak tűnik, de akkor

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

a Főtaxi tarifáját egy nagyon kicsit meghaladta. Azután eltelt néhány év, és ismét változott a világ: jöttek a digitális taxiórák, a CB-t pedig felváltotta a jóval magasabb szintű szolgáltatást garantáló URH.

• **És közben a Budataxi vezetéséből kiszorultál. Fájt?**

• Persze! Annak idején többedmagammal - 5-7-10-en - megcsináltuk a közösségnek a Budataxit. Ez akkor még semmilyen mai cégformához nem volt hasonlítható. Egyszerűen összeálltunk, felállítottunk egy diszpécierszolgálatot „aki vállalja” alapon, szereztünk egy jó telefonszámot és sok-sok utast, aki minket hívott. Felfuttattuk, működött. Az elnök én voltam, de nem a mai értelemben. Nem voltam „élet-halál” ura, csak a többiek megbíztak bennem, és én meg szívesen csináltam. Aztán egy tárgyalás után, ahol a megjelent tagok felrúgták az előzetes megállapodást, felálltam és azt mondtam, hogy ennyi, köszönöm, nincs itt keresnivalóm. Felálltam és lemondtam. Ezt tette a barátom, az 5-ös Gyuri is. Attól kezdve az új vezetés vitte tovább az ügyeket, de mi azért maradtunk a Budataxinál, taxisként. Közel 20 évig. Most sem mentem nagyon messzire, mert kb. 5-6 éve a Tele5-nél vagyok, ám a szívem a Budataxié! Változatlanul az északában dolgozom, ehhez szoktam hozzá.

• **Voltál a Rádió Taxinál is vezető...**

• Úgy is fogalmazhatnék: voltak kisiklásaim. A Rádió Taxihoz annak idején Horváth Pali csábított át, és egy évig üzletág-igazgatóként ott dolgoztam. Szerintem futott is a szekér, amikor ott voltam, de abból ennyi elég is volt. Én jól érzem magam a bőrömben, taxisként.

• **Meg szoktam kérdezni az idősebbektől, akik már régóta úszik ezt a foglalkozást, hogy mi változott szerintiük? Ma már nem nagyon hiszik el, hogy egykor szerették egymást a taxis kollégák még akkor is, ha más-más cégnél dolgoztak. Ma fásultak és csak magukkal törődnek. Tisztelet a kivételnek.**

• Egyszerű a magyarázat: az emberek fáradtak. Gondolj bele: van lakás vagy ház amit fizetni kell, van törlesztőrészlet az au-

tóra, tagdíj és csekkhegyek minden hónapban, a mindennapos megélhetésről nem is beszélve. A kollégák tehát egyszerűen megszakadnak, mert a 365 naphól 320-330-at végigdolgoznak. A fennmaradó napokon mennek szervizbe és ügyeket intézni. Ez tönkreteszi az embereket. 15-20 éve ez nem így volt! Akkor még úriemberek voltak a taxisok. A társadalomban kiemelt szerep jutott nekik a pincérek, a benzinkutasok, kamionosok mellett. Mindenhol felnéztek rájuk. A Főtaxihoz való bejutáshoz magas szintű protekció kellett. Például a minisztériumból kellett „odaszólni”, ha valaki be szeretett volna kerülni. Nem véletlenül! Nagyon jól lehetett keresni, az ember oda ment, ahova akart, nem szólt bele senki, csak a szorzót kellett hozni, de azt egy jó taxis néhány óra alatt megcsinálta. A többi idő meg az övé volt, amiben akár dolgozhatott is, de azt jó pénzért. Ma már ez nem így van. Elindul otthonról, van egy fél doboz cigarettája, féltank benzinje, 4-5 ezer forint váltópénze. Meg a felesége által kezébe nyomott csekket, amiket még aznap feltétlenül be kell fizetni. Így kezdődik a mindennapos mókuskerek, amiből nem lehet kiszállni. Ennek már csak egyetlenegy előnye van, hogy az ember akkor dolgozik, amikor akar, akkor fekszik le, amikor akar, és ez nem főnök-, hanem csakis pénztárcafüggő kérdés. Aki nem ezt mondja, az hazudik. Ha nem így van, nem tudja fizetni a csekket, kiszalad alóla az autó, megindul a lejtőn, ahonnan nincs megállás. Hitelek, a bank bar-listára teszi, droid lesz, és kész.

• **Ettől még lehetne segíteni a másikon? Vagy a hajtásban már csak az egyéni érdekek számít? Régen a taxiállomáson kiszálltak a taxisok, beszélgettek, nyújtóztak. Ha jött egy kuncsaft, elvitték. Most nem tudnak kiszállni, mert akkor lemaradnak a címről.**

• A világ változik, és nem biztos, hogy előnyére. Pörgősebbek lettek a dolgok, sok a taxi, ezért a kollégák között egyszerű kenyérharc van. Ebből kifolyólag nagy lett az irigység és lényegesen rosszabbá vált a taxisok életszínvonalra. Szinte teljesen megszűnt a középosztály, amelynek annak ide-

jén kitalálták a taxit. Az „aranyidőkben” beült a pali egy héten kétszer, és elvitte a feleségét vacsorázni. Ebből élünk a pincérekkel, vendéglősökkel együtt. Ha ment a vendéglátónak, ment a taxinak is, és fordítva. Ezeknek az embereknek ma nincs állása, a feleségüket nem tudják elvinni vacsorázni. E mellett ma Pesten nincs olyan szórakozóhely, ahová be tudsz ülni a barátaiddal, és nem túl flancos. Nem tudsz olyan kulturált helyet mondani, ahol egy bablevest meg tudnál enni. Nincs már Pipacs, Moulin Rouge, Savoy, Abbázia, de nincs bánya, nincs bányásznap, nincs fizetésnap, amikor taxit nem lehetett szerezni, mert olyan nagy volt az átlagemberek igénye arra, hogy egy kicsit kikapcsoljanak. Most mi van? Céges megrendelő van, akinek csekkje van. De a cégnél dolgozó alkalmazott nem ad még ezer forintot sem a taxinak, hanem a cég csekkjével fizeti ki, még akkor is, ha a hétvégén, vagy éjjel a szórakozóhelyre megy. Érdekes lenne, ha rá kellene írni, honnan-hová ment a dolgozó a cég érdekében, és mikor. Nem biztos, hogy kifizetnék neki az esti fuvarát a Rióban.

• **Van ebből a helyzetből kiút?**

• Hát, aki ezelőtt 20 évvel elkezdte, az mond meg, mit csináljon? Sehová nem tud menni, nem ért már semmi máshoz, korábbi szakmáját, ha volt, elfelejtette. Ráadásul, ha a mi korosztályunkra ránéznek, szóba sem állnak velünk, mert már öregek vagyunk mindenhez. Nekem is van egy pár szakmám, de hova menjek velük? Menjek el mosógépet szerelni, amit annak idején megtanultam? Az új típusokról már azt sem tudom, hogyan kapcsoljam be őket! Gyakorlatilag marad a taxi ügy, hogy nyugdíjunk meg szinte nem is lesz. Ennek tudatában dolgozik az ember, és egy kis tartalékot képez. Amit az életben elért, azt megpróbálja szinten tartani ezzel a melóval, ezt lehet. Én már csak heti 5 napot dolgozom és 2 napot pihenek. Ezt be kellene tartani mindenkinek. 50-től felfelé már mindenkiért könnyen jön el a kaszás. Annyit nem ér meg tehát a hajtás, hogy az ember idő előtt távozzon az „örök taxis mezőkre”!

Lukács István, Főtaxi

• **Mikor kerültél kapcsolatba a taxival?**

• Nagybátyám ajánlására - néhány hónappal 18. születésnapom után - 1970. január 9-én kezdtem dolgozni a Főtaxinál. A belépés akkor nehéz volt. A felvételit nagyon komolyan vették és alaposan utána is néztek az embernek, mindenféle szinten. Az első három hónapot garázsszolgálatban töltöttem a Keresési úton. A fiatalabb kollégák kedvéért: ez annyit jelentett, hogy telephelyen belül mi mozgattuk a taxikat. A szerelők ugyanis nem vezethettek, így

nekünk kellett az autókat aknára tenni, vagy a különféle javításokra specializálódott műhelyek között mozgatni. Azután átkeülttem a Prielle-be, majd két és félhónapos garázsszolgálat után kikerültem a forgalomba, egy öreg, oldaltszeleplelt Warsavával. Innen, a Főtaxitól vonultam be katonának, ezért ott valamilyen előnyöm volt minden katonai katonatársammal szemben. Leszerelés után természetesen visszatértem a Főtaxihoz, ahol 1977-ben először úgynevezett „társadalmi ellenőr”, majd csoportvezető lettem. E mellett a KISZ-szervezetben sportvezető voltam, így

rengeteg sporteseményt, kirándulást, vetélkedőt szerveztem. Ennek következtében bekerültem a középpontba, a köztudatba, és nagyon sok embert megismertem. Engem is tanítottak - mert akkor még tanítottak! - taxizni, majd én is átadtam a megszerzett tudásomat másnak. Talán nem tűnik szerényte-

lenségnek, ha azt mondom, szeretnek, ismernek a kollégák, akik közül máig sokan integetnek is, ha meglátnak. A rendszerváltást követően az egyik igazgatóm azt kérte, szervezzek újból „Taxis Napot”. Vállaltam, és ezt is csináltam 8, vagy 10 évig, megfelelő segítséggel. Csak egy érdekesség ebből az időszak-

Ha egy cicá elszökik otthonról, a nők azt gondolják, biztos kevés szeretetet kapott otthon.

Ha egy kutya elszökik otthonról, a nők azt gondolják, biztos kevés szeretetet kapott otthon.

Ha egy férfi elszökik otthonról, a nők azt gondolják, a férfiak mind szemét, mocskos disznók.

ból: Kemény Kázmér, a „Taxis Napon” fellépő zenekar vezetője megkérdezte tőlem: *te Pisti, mit kérsz ebből vissza? A válaszom az volt: két bohócot a megjelenő gyerekeknek. Ő erre azt mondta, hogy:*



Lukács István: – Annak idején engem is megtanítottak taxizni, és a megszerzett tudásomat én is átadtam másoknak

Te hülye vagy, ahol jártam eddig, ott mindenhol visszakérték zsebbe egy bizonyos százalékot. Én pedig csak két bohócot kértem a gyerekeknek. Aztán elkezdtem főzni is, ami szintén népszerű volt. A végén már 500 főre készítettem az ételt. Úgy képzeld el, hogy egyedül bevásároltam 90 kiló marhahúst,

majd – szintén egyedül – pucoltam, felkockáztam és lefagyasztottam. Majd 20 kg. hagymát vettem és azt is megpucoltam előre, hogy a „Taxis Napon” időben legyen ebéd. Juhász Peti felrakta az inter-

netre is a marhapörkölt receptjét, mert sajnos a számítógépből én kimaradtam. Mindig kérdezik a haverok: „mond, öreg, te mihez nem tudsz hozzászólni?” Akkor a válaszom mindig az, hogy a számítógépből én bizony véglegesen kimaradtam, ahhoz nem értek.

• Egyik szenvedő alanya voltál az úgynevezett „skálás rablógyilkosságnak”. Mondanál erről néhány szót?

• 1992-ben, a XI. kerületben volt egy rablógyilkosság, melyben egy fiatal egyetemista sajnos meghalt, a másik utas is kapott 2 golyót, én meg négyet. Köztük egy tüdő-mellkaslövést, egy tüdő-májlövést. Szerencsére jó az életfelfogásom, úgyhogy én 22 nap múlva futballoztam. Minket hétfőn lőttek szét, a Vakbottyán utcában. A Honvéd kórházban mondtam az orvosnak, hogy úgy rakjon össze, hogy szombaton ballag a nagyfiam, és megígérem neki, ott leszek a ballagásán. Erre azt mondta az orvos, hogy lehetetlent ne kérjek tőle. Én lehet, hogy mazochista vagyok, de a következő héten pénteken hazamentem, és szombaton – ígéretemhez híven – elmentem a fiam ballagására.

• És semmi bajod nem lett tőle?

• Nem. Talán annyi, hogy ha azóta látok egy rosszul felépített bűnügyi filmet, abba belekötök. Képzeld el, én a kocsiban – ahogy az előbb már mondtam – kaptam egy bal mellkaslövést, majd egy tüdő-májlövést. Amikor kiugrottam a taxiból és menekülni próbáltam, a két kocsi között kaptam még egy nyaklövést, ezt

követően a járdán szaladva egy jobb hátsó lapockalövést. És még mindig mentem, mert élni akartam! A rendőrök, orvosok azt tanácsolják, ha kapott valaki egy lövést, feküdjön le, akkor nem bántják tovább. Ha így tettem volna, már nem élnék! Ma már tudom ugyanis, hogy ezek az állapotok Fehérvár mellett kivégeztek két vadászt, az egyiknek három golyót vettek ki a fejéből, a másiknak négyet. Tehát ha ott maradtok, hiába fekszem le, simán kivégeztek volna. Később ez az átéltszörnyű esemény – bármily furcsán hangzik – pozitívan hatott a világhoz való hozzáállásomra. Megtanultam sok mindent másoktól, és megértettem, hogy az élet nem könnyű. Az pedig szavakkal el sem mondható fantasztikus érzés volt, amikor a támadást követően először nem is főtaxis kolléga jött oda először segíteni, hanem egy másik társaság taxisa. Majd néhány perc alatt jött szinte mindenki. Később a Honvéd Kórházba olyanok is betelefonáltak, vagy jöttek, akik már 5, vagy 10 éve kiléptek a Főtaxitól, de még emlékeztek rám. Mind azt kérdezte: *Pisti, tényleg te vagy az?! Könyveztem és sírtam a felém áradó szeretettől, mint egy gyerek. Ez fantasztikus dolog volt, és ma sem tudok érzelmek nélkül gondolni arra a sok szeretetre, mellyel a bajban*

Szabó György, 6x6 Taxi

• Mikor kezdted taxizni?

• 1967. március 2-án. A dátumot onnan tudom ilyen pontosan, mert idén január 31-én mentem nyugdíjba, ebből kifolyólag elő kellett vennem a szükséges adatokat. Kitérőim azért voltak. Például az idősebbek talán még emlékeznek az ún. „Z” rendszámmal történő kamionszállításokra a Közel-Keletre, Irakba, Iránba. Akkor például a Hungarocamion alkalmazásában álltam, ám a Volántól sem kellett kilépnem. De azért nem így kezdődött. 1964-ben járműszerkezeti lakatosként kezdtem dolgozni az Ikarusban. Majd karbantartó lakatosként elhelyezkedtem Újpesten, az Egyesült Izzóban. Az autótak vizont fiatal srácként természetesen nagyon szerettem. Elhátároltam tehát, hogy hivatásos jogosítványt szerzek, és így vezetek majd autót, ha már másképpen nem lehet. Az egyesült Izzóban erre lehetőség is adódott. Biztosították, hogy az MHSZ keretein belül, mindössze 1200 Ft-ért megszerezsem A, B, C kategóriára a hivatásos jogosítványt. 1966-ban, minden gond nélkül lettem a vizsgálat, még pótkocsira is. Papírom tehát volt, gyakorlatom viszont nem. Ám ebben is szerencsém volt. Ugyanis az Egyesült Izzó udvarában parkolt egy idős hölgy, aki az igazgatónak volt a személyi sofőr/nő/je. Ő a II. világháborúban még harcokcist is vezetett, és én, amikor lettem a jogosítványt, megtanultam tőle például az ő hivatali M 21-es, háromsebességű, kormányváltós

Volgáján kuplung nélkül sebességet váltani. Ő foglalkozott velem, tanítgatott mindenre. Én meg cserébe takarítottam az autóját. Rövid idő múlva megtudtam, a Főtaxi jelentkezőket keres, taxisnak. Ez pedig nagy lehetőség volt, megpróbáltam. Körülbelül 30-40-en lehettünk a felvételin, és mindössze négyünket vettek fel. Emlékszem, egy 407-es Moszkviccsal kimentünk az Asztalos J. u. környékére, és tettünk egy kanyart. Sikertelen. Ezt követően nagyon rövid időre garázsszolgálatos lettem, majd autóra kerültem, taxizni mégsem tudtam. Ugyanis egy Vermes nevű osztályvezetőnek lettem a gépkocsivezetője. Most már nem tudom eldönteni, hogy ez ki-tüntetés volt-e, vagy kitolás, de lényeg az, hogy a többiek 3-4 hónapig voltak bent a garázsban, én ezalatt már jártam a várost az ellenőri autóval. Ez volt ugyanis a szolgálati autó is, amivel az osztályvezetőt a Szondi és a Rippl Rónai utca sarkára kellett hazaszállítani, illetve reggel be a garázsba. Néha máshová is. Volt ugyan olyan eset is nagy ritkán, hogy ha valaki lebetegedett, akkor egy-két hétre kiengedtek taxizni is, de nem ez volt a jellemző. Akkoriban az volt a szokás, hogy aki az MHSZ keretein belül tette le a gépjárművezetői vizsgát, azt biztos, hogy gépkocsivezetőnek hívták be a seregbe. 1967 őszén vonultam be Újpestre a Flottillához. Onnan is szereltem le '69 végén. Uána visszamentem a Főtaxihoz. Dolgozni kezdtem egy kalitkás Warszávával, de jött a tavaszi nagy árvíz, és



körülvettek kollégáim. De e kis kitérő után térjünk vissza a Fótaxihoz, ahol felkértek, tevékenykedjek a szakszervezetben. Elvállaltam a feladatot, és azt követően a segélyezési bizottság vezetője lettem. 13-an foglalkoztunk a szakszervezetben belül ezzel, mert a cég még akkor is 8 ezer fő fölötti létszámmal működött. Ahogy később zsugorodott a vállalat, mi is úgy lettünk egyre kisebbek. A szakszervezetet is én bontottam meg végül, mert szerettem volna az előző vezérigazgatónál bizonyos dolgokat elérni a dolgozók számára, de ez nem sikerült. Sok olyan kérdés volt, amiben nem tudtunk kiegyezni. Akkor azt mondtam, hogy ha ez sem megy, minék a szakszervezet. Csak azért, hogy neve legyen a gyerekeknek, nem érdemes ezt fenntartani. Felálltam, mondtam, hogy köszönöm, eddig tartott. A példámot követve ezt követően mindenki felállt...

• **A Taxis Napot sem te szervezed már?**

• Nem, sőt, két éve abbahagytam a főzést is. Azt is egy szerencsétlen ügy miatt. Kimentem a Taxis Nap helyszínére, reggel 6-ra. A saját taximat bemocskoltam az előzőleg megpuolt, felvágott 90 kilónyi hússal, a szintén előkészített 20 kiló hagymával, vagyis a pörköltözhöz valókkal. Természe-

sen szereztem néhány száz emberre való házi kenyéret, házi kovászos uborkát. Tehát ott vagyok időben, hogy elkezdjek főzni, és a honvédségi bográcsom – ami nélkül nem lehet elkezdni – sehol. Kérdeztem, hogy hol a bogrács? Kiderült, hogy valaki hibázt, és a bográcsot csak 9-re hozták meg, koszosan, szutykosan. El kellett tehát mosni, majd csak ezt követően lehetett odarakni a kaját. Jött a vezérigazgató és kérdezte: *Pisti, lesz ebből délre étel?* Az volt a szerencsém, hogy volt egy forgalmi igazgató, akinek a barátja volt a Szakács Szövetség elnöke, és ő tudta, hogy ilyen mennyiségű húst hogyan kell „kuktásítani.” Azt is tudta, hogy így nem megy ki a víz belőle, vagyis ez nem lesz a „Lukács Pistiféle” pörkölt soha. Viszont a kész termékért én feleltem, ahhoz én adtam volna a nevem. Akkor azt mondtam, hogy ennyi volt. Nekem nem éri meg, hogy bár én taxiként mindent megteszek valamiért, mások meg nem. Gondold végig: a Taxis Napot megelőző héten naponta hazavittem 12 kg marhahúst, és a műszakom után estig nekiálltam, megpuoltam és felkockáztam. Persze előtte mindenki ígérte hogy segít, ám erre azt mondtam: gyerekek, berúgni egyedül is tudok, itt van 20 kg hús, vidd haza és pucold



Lukács István (a fotós hibájából sajnos háttal) a Haltenberger Samu-díjat Antal Attilától és Sipeki Józseftől vette át

meg, vágd kockára, az az igazi segítség. Na ez így viszont nem kellett senkinek. Ezt a részét tehát abbahagytam

• **Korábban arról a szeretetről beszéltél, amely körülött a bajban. Ez jellemző volt általában is a taxisokra, akik szorult helyzetben mindig összetartottak. Megvan ez még 2007-ben is?**

• Nincs, de nagyon hiányzik! A segítőkészség sajnos nagyrészt pont a taxisok miatt vált köddé. Ugyanis jó néhányszor ugrasztottak úgy kollégákat egy-egy eseményre, ahogyan nem lett volna szabad. Tehát ha egy kolléga csi-

bészkedni akar az utassal, és annak ez nem tetszik, akkor elnézést kellene kérni tőle, nem pedig „ráhívni” a kollégákat! A taxinál egyvalami van, az utas! Ő az első, a második, a harmadik legfontosabb. A segítség csak azokban az esetekben elvárható, melyekben egyértelműen a taxist támadják, és az más módon nem orvosolható. Sajnos a segítségkérések zöme utólag nem indokolható, így az egész szakma úgy járt, mint a mesebeli juhász, aki sokszor kiállt a farkast, ám amikor tényleg bajban volt, nem hitt már neki senki sem.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**



Szabó György: – Nyugdíjasként is szívesen taxizom, nem elsősorban szükségből, hanem mert szeretek az utasokkal beszélgetni

megint elvittek katonának egy jó fél-évre, a Nyírségbe. Innen visszamentem ismét a Fótaxihoz, de akkor meg a túraosztályon kötöttem ki. Ahová küldtek, oda mentem. Aztán jött a nagyobb váltás: a 70'-es évek elején a Volán Tröszt beindította a Volán Tourist nevű irodáját, amelyet eredetileg az IBUSZ konkurenciájának szántak. Akkoriban a Tapolcai volt a Volán Tröszt vezérigazgatója. Egy fél év után rájöttek, hogy a 4-500 Fótaxi a városban kevés. Ennél jóval több taxira is lenne igény. Megszervezték tehát a „saját” taxiparkot, melynek zömét a kezdetben a leadott vidéki autók alkották. Volt abban mindenből: Plymouth, Skoda 100-as, Zastava, Volvo 40-es stb. Na, ide szinte sehogyan sem lehetett bejutni. Nekem szerencsémre volt egy haverom, aki úgy került be 1971-ben a Volán Touristhoz, hogy az apja a Központi Népi Ellenőrzési Bizottság főosztály-vezetőjeként „szólt oda”, vegyék fel a fiát. Neki 2-3 hónapig hagyták, hogy egyedül dolgozzon, majd egy váltót akartak mellé ültetni. Ekkor mondta a haverom, hogy menjek át, mert az apja el tudja intézni, hogy ő válassza ki a spanját. Így kerültem tehát a

Volántaxihoz. Az autókban már ott volt a csöves BRG URH-rádió, amit a Fótaxinál csak 1976-ban vezettek be. Az URH-rádió az utasoknak is annyira szokatlan volt, hogy összekeverték hangját a „rendes” rádióéval. Volt olyan utasom, aki azt kérte: tekerjem át a Petőfire, mert ott éppen meccs van. A Volán Tourist-nál töltöttem el a legtöbb időt. Ez egy nagyon érdekes időszak volt. A maga módján példa nélküli volt az elszámolás módja, még a többi szocialista országhoz képest is. Minden 100 Ft-ból elszámolás nélkül egy bizonyos összeg nálunk maradt. Ez volt az ún. „gebines rendszer”, amit nagyon irigyelt mindenki. Ennek csak az volt az ára, hogy ebből az összegből tankoltunk, és a 8000 km-es szemlére – amit csak a Volán Touristnál végeztek el – rendben kellett lennie mindennek. Arra is emlékszem konkrétan, hogy 26%-kal indultunk, mert ugye a cég vette meg nekünk az autót. Az első autóm egy bordó Zsiguli volt, JA 8813-as rendszámmal. Erre a típusra volt jellemző, hogy mindig kiborult a gömbfeje. Ezért a taxikban össze volt készítve a 2 db 13-as, 1 db 22-es kulcs, a nagykalapács és egy új gömbfej. Ha gond volt, 10 perc alatt kicseréltük. De erre csak jószívvel emlékszem, mert ezek voltak azok az évek, amelyeket minden mostani pályakezdő kollégának kívánnék. A pályaudvarokon hűszasával, egymást lökdösve álltak az utasok, akiknek bármit mondhattál, elfogadták, csak hogy végre taxiba ülhessenek. Egy-egy nevezetesebb napon – kará-

csonykor, szilveszterkor – az előrendelésekből olyan csomagot állítottak össze a diszpécserék, hogy nem is tudtál utast felvenni az egész műszak alatt. Ekkor persze megkérdezték a megrendelőtől, honnan hová utazik. Aztán kiszámolták az erre a fuvarra fordítandó időt, és a végzésre előre kerestek a környéken egy éppen megfelelő újabb megrendelést. Ebből aztán egy egész műszakra való csomag lett. Bementél a Lengyel utcába, de fel sem kellett

olyan Zsigulival, ami két darabból volt összerakva, a hátulja 1600-as, az eleje 1200-as Zsiguliból volt. Egy haverommal ketten ültünk egy autón. Akkoriban bőven elég utas volt arra, hogy műszak végén több száz hasznos kilométer megtétele után kiájuljal az autóból, és a pénzed is meglegyen. 1986-ban kiszálltam ebből a közös buliból és vettem egy 7 személyes Volga kombit. Ennek hátul volt egy felhajtható ülése a csomagtartóból. Akkor

idő után az elúszott. Később egy osztrák-magyar tulajdonú céghez jártam dolgozni, sűrűn kimentem Bécsbe a Granadával. Ezért aztán kimaradtam a '90-es évek elejére jellemző taxiállomás-háborúkból, Amikor a 6x6 Taxi megalakult, én még annak a bizonyos osztrák-magyar cégnek dolgoztam. Maszek voltam, egyéni vállalkozó, de mint mezitlábás. Hiszen akkor nem volt még értelme társaságba belépni, az utcáról is lehetett fuvart szerezni. Amikor megszűnt a cég, ahol dolgoztam, beléptem a 6x6 Taxihoz. Itt nagyon sok régi ismerős fogadott.

• **Ma már nyugdíjas vagy. Miért dolgozol?**

• Ki tudnám váltani ezt az összeget egyéb munkával is, de az autózás élvezete és az utasokkal való kontaktusteremtés nálam mindig is első volt. Nem elsősorban szükségéből csinálom, hanem mert jól is esik. Ha rosszul ébredek, nincs kedvem kimenni, akkor nem megyek, de egyébként nagyon szeretek taxizni. Nagyon jól ki tudom építeni a kapcsolatot az utasokkal, még arra a rövid időre is, amit az autóban töltenek. Szokásomhoz híven most is kiszálllok és kinyitom az ajtót a kuncsaftnak. Részben a magam mozgása miatt is. A hátsó ajtókon a gyerekek zár be van kapcsolva, amikor vége a fuvarnak, mindig szólok az utasnak: *várjon, rögtön nyitom!* Ennek részben baleset-megelőzési oka is van, de e mellett ezt a magatartást gesztusnak tartom. Sajnálom, hogy ezt a fiatalabb kollégák nem érzik. Mi az utasokért vagyunk, aki meghálálják, ha magas színvonalú szolgáltatást kapnak.



Szabó György a Haltenberger Samu-díjat Antal Attilától és Sipeki Józseftől vette át

menni érte, spárgával leengedték, amit neked állítottak össze. Persze akkoriban nem volt időmérő sem. Az utas örült, hogy egy idő után egyszer csak jött érte a taxi. Tehát telt az idő, majd 1975-ben, a diplomáciai testület keresett külképviseletekhez gépkocsivezetőket. Jelentkeztem, és tudom, hogy benne voltam a szóba jöhető jelöltek között, de mégsem sikerült. Ma már azt is tudom, hogy ki és mi révén nem jutottam ki. Például arra az írásban feltett kérdésre, hogy milyen újságot olvasok, nem a Népszabadságot írtam be legelőször, ami hiba volt. Akkoriban volt egy hetilap, a Magyarország, én ezt írtam be. Egy tizenhat lakásos házban laktam, tudom, hogy oda is kijöttek érdeklődni, és ma már azt is tudom is, hogy ki volt az, aki ellenem tett. Mindegy. Végül is ezzel is szerencsém volt. A kolléga, aki kijutott Ghánába, 3-4 hónapig bírta, és visszajött, de valamilyen betegséget szedett össze, amit én így megúsztam, úgy-hogy nem volt baj. 1982-ben, amint azt az elején említettem, a Hungarocamion alkalmazásában elmentem egy kicsit világot látni. Akkor már javában ment az iraki-iráni háború, és Irak, Irán, Szíria, Jordánia voltak ezeknek az ún. „Z” fuvaroknak a végcéljai. A veszélyt vállaltuk, a kockázatot megfizették. Tehát beültünk itthon az új kamionokba, azokkal konvojban kimentünk a célig, majd repülőre ültünk és hazajöttünk. Aztán ez kezdődött előlről. Érdekes volt. 1983 elején átmentem a magánszférába, vagyis személyszállító kisiparos lettem. Én voltam a Taxi75. Egy

már a Budánál voltam. Egyszer csak a rádióban keresnek egy kimondottan nagy autót, amelyik hajlandó folyamatosan a Büntetés-végrehajtási Intézetnek /BV/ dolgozni. Jelentkeztem, mert a Volga kombi erre volt kitalálva. Csepelen volt egy BV intézmény, ahol a legenyhébb büntetés-végrehajtási formát ülő emberek voltak. Adócsalók, közveszélyes munkakerülők stb. Rákospalotán pedig volt a Finomkötöttáru gyár, ahová férfi munkaerőt kerestek. Szerződést kötöttek a csepeli BV intézménnyel, hogy 3 műszakban folyamatosan szállítanak számukra munkást, persze fizetésért. Ehhez kellett a 7 személyes taxi. Elvállaltam, ami iszonyatos munkát jelentett. Hétfőn reggel kimentem Csepelre, 6 órára kivitettem őket a műszakkezdésre Rákospalotára, majd 13 órára megint kimentem Csepelre, vittem a délutánosokat Rákospalotára és elhoztam a délelőttiöket. Este 9-kor ugyanez: éjszakások be, délutánosok haza. Beszerveztem egyik haveromat, hogy legalább ketten csináljuk, mert ezt így nem lehet bírni. Ezt csináltuk 1 évig, miközben annak a családi háznak az alapjait, amiben most Gödön lakunk, leraktam. Abban az időben havonta 130-150 ezer forintot tisztán számláztam, miközben az átalányadó maximuma 22 000 Ft volt. A Volgába beleraktunk a Mercedes-dízel motort is, mert a benzín 30 Ft volt a gázolaj még csak 8. Amikor Svájcot meg Nyugat-Európát takarítottuk ki a használt autóktól, vettem egy kombi Ford Granadát, és azzal taxiztam. Akkor is kicsiptem egy céget, majd egy

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**

Csaj a barátnőjéhez:

- Te a helyemben férjhez mennél a Péterhez?

- Nézz a tükörbe. Én a te helyemben bárkihez férjhez mennék...

A pénzváltásról, hivatalosan

Egyre többször fordul elő, hogy az utasok a taxiban euróban kívánnak fizetni. Sőt, bizonyos helyeken az árat euróban is feltüntetik. Am az átváltási árfolyam még a bankoknál sem egyforma. Hát még a vendéglátásban, a benzinkutaknál, vagy a taxikban. Van erre nézve előírás, vagy mindenki úgy vált, ahogy jónak látja? Ezért kereste meg munkatársunk a pénzügyminisztert, hogy a hivatalos álláspontot olvasóink is megismerhessék.

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

Lehet-e a taxiszámlát euróban kiállítani?

Kicsiny hazánk tagja az Uniónak, előbb-utóbb nálunk is bevezetik az eurót, amivel már most is sok helyen lehet fizetni. Sok bolt, kereskedő már eleve kiírja az árát euróban is.

A taxisoknak is sokan fizetnek euróval. Ez még rendben van. De sok utas a számlát is a kifizetett euró feltüntetésével kéri. Például egy repülőtéren fuvar 17 euró. Marad a kérdés: írhatja-e a taxis a számlára a fizetett összeget euróban, vagy csak az ország hivatalos fizetőeszközének feltüntetésével?

Tisztelettel, várva válaszát a taxis kollégák nevében:

Juhász Péter

És a válasz:

Tisztelt Juhász Úr!

Dr. Veres János pénzügyminiszterhez írt levelére – miniszter úr megbízásából – a következő választ adom.

Valóban igaz az az állítása, hogy egyre több helyen, boltban, szállodában stb. lehet euróval fizetni. Ha ezek a kereskedelmi helyek szabályszerűen járnak el, akkor árakat feltüntetik euróban is, valamint külön eurókasszákat is kezelnek.

A taxisok esete alapvetően más, hiszen nem várható el, hogy egy „eurótaxaméter” is építsenek a gépkocsiba az euróval fizető külföldi utasok számára, ill. euró-bevételeiket elkülönített kasszában kezeljék. Ugyanakkor a külföldi utas jogos elvárása, hogy otthoni elszámolásába a taxiszámlát is beépíthesse. Olyan jogszabály, amely erről a helyzetről egyértelműen rendelkezne, jelenleg nincs.

Korrekt megoldásnak az látszik, ha a taxis a gépkocsijában feltünteti az euró átváltási árfolyamát, amelyet aztán az általa adott számlára is ráír, illetve ennek alapján a számla forint-összegén túlmenően az euróban, teljesített fizetés összegét is ráírja a számlára. Azaz a számlát forintban, az ország hivatalos fizetőeszközében kell kiállítani, de kiegészítő információként az átvett euró összegét is fel lehet rajta tüntetni.

Ez az eljárás azonban azt is jelenti,

hogy a taxis egy csekély összeg erejéig átváltási tevékenységet is végez, amely – ha számára jövedelmet eredményez – adóköteles, s ezen kívül még egyéb jogi-közgazdasági megfontolások is indokoltak lehetnek.

Az Ön konkrét felvetése alapján nem kerülhet meg annak megejtése, hogy

az euró majdani bevezetése a gazdaság szereplői számára pozitív hatással lesz és az erre irányuló kormányzati törekvés egybeesik a vállalkozók szándékaival.

Üdvözlettel:

Lázár András, tanácsadó
Miniszteri Kabinet
Pénzügyminisztérium

Kevesebb káros anyag, alacsonyabb fogyasztás

BIODÍZEL A BRIT TAXIKBA

A legnagyobb brit taxitársaság a jövőben speciális biodízel keverékre állítja át járműveit, amelyek ezután kevesebbet fogyasztanak, ezzel együtt jelentősen csökken a károsanyag-kibocsátásuk is.

E3 nevet kapta az a bioüzemanyag, amelyet az Egyesült Királyság legnagyobb taxivállalata, a Radio Taxos Group fejlesztett ki a közel múltban kifejezetten saját gépjárműflottája számára. A 30 százalékos biodízel keveréket a brit gépjármű-felügyelet is tesztelte. A laboratóriumi eredményeknek alapján az újfajta üzemanyag 7 százalékkal csökkenti a szén-dioxid kibocsátást, jelentősen mérsékli a káros anyag – nitrogén-dioxid és szén-monoxid – mennyiségének levegőbe jutását, 4,7 százalékkal a szemcsés melléktermékekét, úgy, hogy közben 9,31 százalékkal kevesebbet fogyasztanak a gépjárművek ebből az üzemanyagfajtából. Mindez évente akár háromezer tonnával is csökkentheti a széndioxid-kibocsátást gépjárműflottánként – áll a jelentésben.

A kedvező eredmények ismeretében Ken Levingstone, London főpolgármestere, aki e kezdeményezést elindította, bejelentette: - A főváros jelképének számító fekete taxi a világ egyik legjobb taxiszolgáltatása, én pedig azon vagyok, hogy ezt a lehető legtisztábbá tegyem. Az új szabályozások értelmében, ebben az évben a főváros mintegy húszezer fekete taxija szigorú kibocsátási korlátozásokkal néz szembe, melyek csökkentik a járművek által okozott szennyezéseket és javítják London levegőjének minőségét – derül ki a hírügynökségi jelentésből.

Arról azonban sem a tanulmány, sem pedig a jelentés nem szól, hogy ehhez a meglévő gépjárművek üzemanyag-ellátó rendszerén szükséges-e bármilyen változtatást végezni, illetve az E3 bioüzemanyag előállításának költségei miként befolyásolják az árakat. Amennyiben mindezek elhanyagolható árváltozással járnak, úgy kifejezetten üdvözlendő a főpolgármester környezetvédelmi szigorítása. Bár az sem kizárt: a szigetországban a levegő tisztasága megér egy kis többletkiadást még a legnagyobb taxitársaságnak is.

Cash

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

4 db alig használt, 195/65x15 komplett téli kerék 56 000 Ft-ért és 124-es gyári csomag-tartó tetőre 6000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni: 06/30-942-8256



Taxinak vizsgáztatott 1200-as Lada személygépkocsit keresek megvételre.

Telefon: 06/30-633-6234



Egy garnitúra téligumi 195x65x16 méretű eladó. Érd.: Hajós István 06/70-383-8596



2 db Daiwa antenna mágnesállappal eladó. Ára: 10 000 Ft/db.

Tel.: 06/20-224-0876



Könyvet veszek minden mennyiségben, illetve hagyatékokat vásárolok. Hához megyek!

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



Eladó 4 db WT99-es típusú taxióra. Irányár: 80 000 Ft/db.

Érd.: 06/70-455-0360, Boross András

Bármilyen típusú és állapotú taxi gépkocsiját azonnali készpénzfizetéssel felvásároljuk, banki hiteltartozását kiegyenlítjük.

Érdeklődni lehet: 06/70-318-6157.



Chevrolet Tacoma fehér, 1.6i benzin-gázüzemű 2005. márciusi, kp-re, illetve részletátvállalással eladó.

Érdeklődni: Hajós István 06/70-383-8596.



K i a d n á m
bérbe 93-as
Mercedes
Benz C250-
es dízel auto-
mátaváltós
gépkocsim.



Érdeklődni: 06/70-249-5942,
dithk@citromail.hu

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Taxisok üzleti célú hirdetéseit apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

MIND A KÉT IRÁNYBA

Szeptember közepén jutott el a hír szerkesztőségünkbe, hogy Kovács Gábor közös megegyezéssel távozott a Buda Kft.-től. Új munkahelye októbertől a Taxi 2000-nél lesz. A döntés okairól Kovács Gábort kérdeztük.

• **Mikor kerültél a „Budához”, és mi volt a feladatod?**

• 2003 őszén, az egyik ügyvezető megbízásából kerültem a Buda Kft.-hez, diszpécserközpont-igazgatónak. A központ vezetésén kívül feladatomból volt a humánpolitikai ügyek intézése és a bérrel való gazdálkodás is. Úgy érzem, hogy a diszpécserközpont új telephelyre való költözése, a címkéző szoftver fejlesztése és beüzemelése méltó befejezése volt az itteni munkámnak. Tartalmas négy év volt, jóleső érzéssel gondolok vissza, még a nehéz pillanatokra is. Hálás vagyok a kollégáimnak, akiktől sokat tanulhattam, és büszke vagyok arra a csapatra, amelyiknek a vezetője lehettem.

• **Mikor és miért döntöttél úgy, hogy másik csapatba igazolsz át?**



Kovács Gábor: – A Taxi 2000-nél felvázolt célok számomra mozgalmassabb jövőt ígérnek

Új típusokkal bővül a Škoda kínálata

A Škoda Auto a világ egyik leggazdagabb hagyományokkal rendelkező autógyártói közé tartozik, amit évszázados múltja során kifejlesztett és gyártott járműveinek sokfélesége és azok piaci sikerei időről időre igazolnak. Az elmúlt évtized – azon belül az ezredfordulótól napjainkig eltelt időszak – különösen gazdag a cseh márka történetében, hiszen ebben az időszakban kerültek a piacra a teljesen önálló fejlesztésű, kiforrott dizájnkoncepció mentén készült Škoda modellek: a Fabia, az Octavia, a Superb, a Roomster, illetve ezek egyedi igényeket messzemenően kielégítő „családtagjai”. E modellek első és újabb generációi nemcsak azért népszerűek, mert egyenként is karakteres és időtálló a formaviláguk, hanem a kelendőségükhöz a gazdag, korszerű és megbízható műszaki tartalom, a sokféle használhatóság is hozzájárult. A hétköznapi igényeket messzemenően kielégítő modellcsaládok – a legelső és az új Fabia-variációk, valamint a szintén második generációs új Octavia-változatok – éppúgy beletartoz-

nak ebbe a körbe, mint a prémiumautóra vágyók elvárásainak kielégítése a Superbvel vagy – a más kategóriamoddellel összehasonlíthatatlanul – Roomsterrel, amely a Škoda Auto újkori történelmének negyedik, önálló terméke. E meghatározóan városi és országúti közlekedéshez kiválóan használható alapmodellek mellett a terepre járók is megtalálhatják azt a Škodát, amelyben egy hepehupás úton utazva sem kell lemondani a kényelemtől és a komforttól. Ezt eddig csak az Octavia Combi 4x4 első és második generációs modelljei teljesítették. Mostantól a modellcsalád új jövevénye: az arculatában markáns vonásokat mutató **Škoda Octavia Scout** a zordabb tereppel is megbirkózik.

Talaj feletti szabad magassága 40 mm-rel nagyobb, mint az Octavia Combié, és 16 mm-rel meghaladja az Octavia Combi 4x4-esét, ezáltal tovább javult a terepjáró képessége, képessé vált a rossz kiépítésű és bakhátas utak gond nélkülű legyőzésére is. A megbízható négykerékajtott kombi, amelynek csomagtere

akár 1620 literesre növelhető, még a legkeményebb szállítási feladatokra is alkalmas, és ideális partner a legnagyobb igénybevételű napi használatra is, de a szabadidő vagy a vakáció során is jól használható társ. Az Octavia Scout hosszmérete 4581 milliméter, 1 cm-rel hosszabb, 1,5 cm-rel szélesebb és 1,3 cm-rel magasabb, mint az Octavia 4x4. Az elől-hátul új formájú lökhárítók, a karosszéria színére fényezett oldalvédő csíkok és az új profilú ajtóküszöbök egyedi megjelenést adnak a Scoutnak, és utalnak a felhasználási lehetőségeire. A kerékjáratok védőcsikjai, a „Scout” feliratú küszöbvédők az első ajtóknál, és az első és hátsó olajtálcák, illetve a differenciálvédők alkalmassá teszik

az autót a nehéz feladatokra. A 17” méretű „Proteus” könnyűfém kerekek még a legrosszabb utakat is legyőzik, és megbízhatóan segítenek elmenekülni a minden napok sivárságából. Az Octavia Scoutot látványában még a csak ezen a modellen látható jelvény és a polirozott acél kettős kipufogócső is megkülönbözteti.



KELL SZOLGÁLTATNI!

• Augusztus elején, a Formula versenyek ideje alatt hívott fel telefonon Szenci Szabó János, és személyes találkozóra invitált. Egy étteremben ültünk le beszélgetni. Rövid ismerkedés után már ezen a beszélgetésen elhangzott a kérdése, dolgoznék-e az ő cégénél általános igazgatóként. Nagyon büszke lettem, ám nagyon meg is ijedtem egyszerre. A 44 fős diszpécserközpontot vezetni sem egyszerű feladat, de most egy több mint 400 fős taxitársaságról volt szó. Bármennyire is megtisztelő volt a felkérés, bármennyire is ambicionáltam azt, nem fordíthattam hátat annak a fejlesztési munkának, ami már javában folyt a Buda Kft.-nél. Így adódott, hogy csak akkor állapodtam meg a munkaviszonyom megszüntetéséről, amikor már biztos volt a költözés és az új rendszer indulásának időpontja.

• **A Buda Kft. nagy cég, központja Budapesten a legfejlettebbek közé tartozik. Ugyanakkor a Taxi 2000 a kisebb vállalkozások közé sorolható, fejlesztésre sem fordítottak ez ideig jelentősebb összegeket. Miben eredményekedsz?**

• Kérdésedben a válasz. A cél halála a siker.

Elértük, megcsináltuk. Feladat volna még rengeteg, de már élvezhetjük volna az elvégzett munka eredményét. A Taxi 2000 ügyvezető igazgatója, a már három taxitársaságot is megalapított Szenci Szabó János által felvázolt célkitűzések azonban mozgalmasabb jövőt ígérnek nekem. A céget új, és már végleges telephelyre kívánjuk költöztetni, a közeli jövőben. A vezetés elkötelezett egy új címkiadó szoftver bevezetése iránt, amellyel, a kihasználtságuk növelésével a taxis kollégák igen jelentős költségmegtakarításra tehetnek majd szert. További munkatársak bevonásával tervezzük megnövelni a fuvarszervezési és marketing munka eredményeit. Újabb szolgáltatásokat kívánunk bevezetni taxisaink számára, de ezekről majd egy későbbi alkalommal szeretnék bővebben beszélni.

• **Mi az amit legfontosabbnak tartasz a közeljövő céljai között?**

• Alapvető szabály egy taxitársaság életében, hogy két irányba kell szolgáltatnia. Az természetes, hogy a taxisainktól elvárjuk a minőségi szolgáltatás nyújtását, azonban annak is természetesnek kell lennie, hogy a cég is mi-

nőségi szolgáltatást nyújtson. A megrendelőknél kívül tehát a cégnek minőségi módon kell kiszolgálni a taxis kollégákat is. Nemcsak az URH-n, hanem a pénztárban, az irodában, és minden egyéb, általa nyújtott szolgáltatás területén is. A minőség tehát első helyen áll a követelmények között, minden területen. Következésképpen fenn kívánjuk tartani a rendet és a fegyelmet is. A szabályok szerinti munkavégzés kiszámíthatóvá, követhetővé teszi a munkánkat, ezzel nyugodt jövőképet biztosít mindnyájunknak. Összességében el szeretnénk érni, hogy a Taxi 2000-nél jellemző, családi légkör megtartása mellett, következetes, hatékony, tehát cégszerű legyen a munkavégzés. Szándékaink szerint ezzel a Taxi 2000 a középmezőnyből felzárkózhat majd a nagy taxitársaságok mögé.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

Doktor a betegnek:

- Se alkohol, se cigaretta, se hús, se nők. A lényeg az, hogy visszajöjjön az életkedve!

Az elől középen található kényelmes kartámasz alatt helyezkedik el a Jumbo méretű, tágas tárolódoboz, amelyhez hasonló normál esetben csak a felső kategóriás modellekben találni. Az Octavia Scout kárpitozása erre a modelltípusra jellemzően egyedi, és az új modell továbbá megkülönböztető jegye az első utas számára a műszerfalon kialakított kapaszkodófogantyú.

A Škoda Octavia Scoutban nagy teljesítményű dízel- és ben-

zines Skoda-motorok állnak rendelkezésre – a 103 kW (140 LE) teljesítményű 2,0 literes PD TDI dízelmotor és a 110 kW (150 LE) teljesítményű 2,0 literes FSI benzinmotor, mindkettő négyhengeres. A dízelmotorhoz az alapkivitelben csatlakozik a részecskeszűrő. Mindkét motor nyomatekát hatfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó továbbítja a kerekekhez. Az Octavia Scoutot a Skoda Auto jól bevált négykerék-hajtású rendszere teszi alkalmassá a kiépítetlen utakról letérve az akadályok leküzdésére. A hajtáslánc meghatározó eleme a hátsó tengely elé beépített többlemezes Haldex-kapcsoló.

Az Új Škoda Roomster Scout is a Párizsi Autókiállításon debütált az Octavia Scout-hoz hasonlóan. A Roomster Scout a Scout-család második tagja, amely felülnő terepjárós elemekkel vérteli fel a személyautókat. Az alapváltozattól leginkább az új dizájnelemek tekintetében különbözik a Roomster Scout. Méretei 4219 mm x 1695 mm x 1650 mm, így a hossza 14 mm-rel, szélessége 11 mm-rel, míg magassága 43 mm-rel gyarapodott. Akárcsak az alapváltozat, a Roomster Scout is elsőkerék-hajtású. A Roomster Scout alapáron 16 colos könnyűfém keréktárcsákon



gördül, de az opciós listán 17 colos kerekek is szerepelnek. A kizárólag e modell számára kifejlesztett tárcsák formája igazán különleges. Általánosságban elmondható, hogy a Scout-csomag modern, szabadidő-autós küllemmel ruházta fel a Roomstert. Az oldalsó burkolatok és a hátsó lökhárító alsó, ezüst borítása már most a Scout-sorozat ismertetőjelévé vált. Az alapáron járó SunSet árnyékolónak köszönhetően sötétített hátsó üvegfelületek még vonzóbbá teszik az autót külsejét. A műszerfal Onyx/Onyx vagy Onyx/Ezüst kivitelben vá-

lasztható, az ülések kárpitozása hasonló az Octavia Scoutban találhatóhoz. A Roomster Scout-hoz két négyhengeres benzinmotor rendelhető – 1.4 16V/63 kW és 1.6 16V/77 kW teljesítménnyel. A TDI motorokat preferáló vásárlók dönthetnek, hogy a háromhengeres 1.4 PD TDI/59 kW-os, vagy a négyhengeres 1.9 PD TDI/77 kW-os változatot szeretnék. Mindegyik erőforráshoz ötfokozatú manuális váltó kapcsolódik, az 1.6 16V/77 kW-os motorhoz akár a Tiptronic hatfokozatú automatikus váltó is társítható.



2008 február

I. TrekZone – GPS Trade Budapesti taxis bajnokság

Taxis bajnokság? - Ilyen nincs, ezt nem lehet rangsorolni, ki a legjobb. Vagy mégis? Képzünk el, hogyan lehet lemérni, ki a jobb, sőt ki a legjobb taxisofőr. Gondolom, elsöre nem sikerül, minden szempontot tisztázni. Nézzük, mit vehetünk figyelembe:

- Ki a leggyorsabb?
- Ki a legpontosabb?
- Ki a legügyesebb?
- Ki a legolcsóbb?
- Ki a legélelmesebb?
- Ki a legprecízebb?
- Ki a legtermelékenyebb?
- Ki a leggazdaságosabb?
- Ki a legbiztonságosabb sofőr?
- Ki a legelőzékenyebb?
- Ki a legnagyobb úriember?
- Ki a legcsinosabb, legelegánsabb sofőr?
- Ki a legjobb navigátor?

És még sorolhatnánk rengeteg szempontot, de mérhetőek ezek? Részben igen, részben teljesen szubjektív minden megítélés. Nézzük, mit számszerűsíthetünk:

- Ki a leggyorsabb, legpontosabb? - Aki időben felveszi az utast, és időben célba juttatja.
- Ki a legügyesebb? - Az, aki a legrövidebb útvonalon szállítja az utast.
- Ki a legélelmesebb? - Az, aki leggyorsabban képes elcsipni a fuvarra váró utast.
- Ki a legprecízebb? - Az, aki időre fuvarozza az utast, akármilyen forgalomban.
- Ki a legtermelékenyebb? - Az, aki a legtöbb fuvar tudja adott napon bevállalni és teljesíteni.
- Ki a leggazdaságosabb? - Az, aki a legkevesebb üzemanyaggal adott idő alatt, a legkevesebb fuvarral legtöbb pénzt termeli.
- Ki a legbiztonságosabb? - Az, aki nem vét a

KRESZ-nek, és biztonságosan vezet, nem imádkozik az utas.

- Ki a legelőzékenyebb? - Akire a legtöbb utas azt mondja.

- Ki a legnagyobb úriember? - Ezt is csak az utasoktól lehet megtudni.

- Ki a legcsinosabb, legelegánsabb? - Majd szavaz a közönség.

Szóval van elég szempont, ami mérhető, és van, ami kevésbé mérhető. De ami mérhető - az objektíven mérhető. És ezekből, az objektív mérőszámokból a végén megállapíthatjuk a legjobb navigátort, aki a legjobban ismeri a várost, aki, tudja, merre vannak azok a mellékutak, amik elkerülnek a dugókat és nem a „tövig nyomom a gázpedált” agresszív vezetéssel haladnak a cél felé, hanem tudatosan felmérve, kalkulálva ki a legjobb utat, és milyen útvonalon közelítse.

NÉZZÜNK EGY PÉLDÁT. Feladat, a városban (jelesül Budapesten) lesznek ismert és kevésbé ismert helyszínek, ezeket a taxisnak fel kell keresni. Mivel adott idő alatt kell ezt teljesíteni, és a közlekedés szabályait be kell tartani, az összes helyszínt az adott időn belül lehetetlen felkeresni. Ezért ki kell választani, milyen helyszíneket, milyen sorrendben keres fel a játékos, hogy a legtöbb pontértéket gyűjtse be a rendelkezésre álló idő alatt. Ehhez tervezni kell. A taxis ezt GPS-szel teszi, vagy anélkül, vagy a diszpécser központ segítségével. Ez már egyéni és csapatmunka kérdése, ez a játékosra és a csapatára van bízva. Amit figyelembe kell még venni, hogy adott helyszíneken adott időben utasok is vannak, aki pont időben ér az adott helyszínre, felveszi az utast. Természetesen az utas a város egy másik pontjára igyekszik időre. A játékosnak oda kell őt vinni. Ha van ideje, akkor még akár menet-



közben másik utast is felvehet, vagy helyszínt érinthet, és ha tudja teljesíteni az új utas kritériumait, két legyet ütött egy csapásra. Az új utast is időben kell felvenni, majd időre kell leszállítani, miközben az első utasnak is időben az utcéljába kell érnie.

Ha valaki felvett egy utast, az az utas már az övé (zsákmány) a többiek lemaradnak. De a játékban sokan vesznek részt, és sok utas lesz, sok taxissal. De csak az a játékos és az a csapat lehet a legjobb, aki a legtöbb utast és a legtöbb helyszínt képes felkeresni, miközben a legrövidebb távot autózza.

EZT LEHET MÉRNI, MAJD A VÉGÉN RANGSOROLNI? Lehet! Azért van a GPS, ma már a legtöbb taxis nélkülözhetetlen munkaeszköze. Ezzel egy kicsit könnyebb a játék feladatait teljesíteni de ez lesz a mérés és ellenőrzés eszköze is. A JÁTÉK ELŐRELÁTHATÓLAG 2008 FEBRUÁRJÁBAN LESZ, és ott kiderül, melyik a legjobb taxis társaság Budapesten vagy az országban. És ezek közül ki a legjobb egyéni navigátor és taxis az országban vagy Budapesten.

ÉS MIÉRT ÉRDEMES A TAXISOKNAK ÉS A TAXIS TÁRSASÁGOKNAK RÉSZT VENNİ A JÁTÉKBAN?

A Trekzone Budapest legjobb taxis társasága címért, valamint az egyéniben nyerhető értékes ajándékokért és a vándordíjért, amit a legjobb taxis kap!

A játékról bővebb információ a www.trekzone.com és a www.gpsklub.hu internetes oldalakon, ahol már lehet előnevezni!

Guttman Zoltán

Határvadászok figyelik a taxikat

Nagy üzlet az embercsempészet

Az államhatár közelében felbukkanó taxik még mindig a határvadászok kiemelt érdeklődésére tartanak számot. Legutóbb Nagylaknál iraki, míg Nyírbátonnál grúz állampolgárok igyekeztek az ország belsejébe.

Az embercsempészet azon illegális jövedelemszerző források közé tartozik, amelyre komoly szervezett bűnözői körök szakosodtak határainkon kívül és belül egyaránt. A legkülönbözőbb trükköket és módszereket alkalmazva próbálják megbízóikat az unióba juttatni a csempészek, több-kevesebb sikerrel. Legutóbb ellenőrzés során bukott le hét iraki állampolgár, akik török ta-

xi utasaként, bolgár - számítógéppel hamisított - útlevéllel próbálták a határőröket megtéveszteni. Vesztükre a határőrök kiszúrták a hamisítványokat, így rövid úton átadták őket a román határőrizeti szerveknek, akik a hivatalos eljárást követően kitoloncolják a 19 és 47 év közötti irakiakat.

Emellett akadnak, akik visszatérően tesztelik a határőrök éberségét és szemfülességét a hivatalos határátelők helyeken csakúgy, mint a zöldhatáron. Az előbbi is rizikós próbálkozás, mert a legmodernebb okmányfelismerő rendszerrel felszerelt ellenőrzési pontokon a legkifinomultabb „beavatkozásokat” is észlelik a zöltsapkások, míg a

dimbes-dombos határon, rejtett figyelőállásokból infra- és hőérzékelő kamerákkal pásztázzák az államhatárt és környékét az egyenruhások. A schengeni csatlakozáshoz közeledve olyan különleges műszerekkel gazdagodtak a határőrök, amelyek a zárt teret - kamionok, teherautók rakterei - képesek átvilágítani, sőt, nem csak a hőmérséklet, de a szén-dioxid-tartalmat és változást is tudják mérni, amelyből felnyitás nélkül megállapítható, rejtőzködnek-e az adott térben emberek vagy sem.

Szeptember végén Beregdaróc belterületén - nem sokkal éjfél előtt - igyekezett három grúz férfi örömmittasan taxit szerezni a hely-

beliektől. Eurójukat lobogtatva ke-resték a fuvarost, aki továbbítte volna őket, ám a szabadság mámore a határőr-igazgatóságon véget ért.

A magyar határőrizeti szervek ukrán kollégáiknak még az éjszaka során átadták a három férfit, akik a tiltott határátlépésükért cserében két évig - legális okmányokkal - sem léphetnek Magyarország területére.

A határőrök pedig továbbra is árgus szemekkel figyelnek minden taxira, amely a határ felől érkezik, illetve arra tart, és ha a határon nem is, de a mélységben bizton számíthat minden személyfuvarozó a közúti ellenőrzésre. **k.z.t.**

Taxitarifák Amerikában

Ataxizásban szerintem fontos szempont a taxik életkora, állapota, a taxisok felkészültsége, rátermettsége. Am a legfontosabb véleményem szerint a tarifa kérdése. Azaz,

hogyan mennyibe fog kerülni egy adott utazás. Mint amikor bemegyünk vacsorázni az étterembe, először általában az árakat nézzük meg az étlapon. Így van ez a taxinál is. Engedelmetekkel utazá-

som során megfigyeltém, mennyibe kerül a taxizás Amerikában.

Florida

Mielőtt belevágnék: a dollár-árakat átszámítottam forintra, így kicsit közelebb áll majd hozzánk. Tehát: 350 (!) forinttal indul a taxi. Ez az ár már tartalmazza az első 160 métert is. A többi kilométer - átszámítva - 360 forint. Floridában, a világ egyik leghíresebb üdülőhelyén. Ja, nekik könnyű, mert a benzin literje viszont csak 150 (!) forint. És még ők beszélnek árrobbanásról... Egyébként - halkán jegyzem

TAXI FARE

\$2.50	INITIAL CHARGE
40¢	Per 1/5 Mile
40¢	Per 1 Minute Stopped/Slow Traffic
\$1.00	Weekday Surcharge 4pm - 8pm
50¢	Night Surcharge 8pm - 6am

Taxitarifák New Yorkban

Repülőtér

Tucatnyi módon juthat be a városba a kedves utas a New York-i repülőterekről. Nézzünk néhány példát a tarifákkal együtt. A nagy busz 3500 és 4000 forint között viszi be a városba az utasokat, attól függően, hogy melyik repülőtérrel van szó. A taxi a LaGuardia repülőtérrel 1600 és 8000 forint



Egy nagyobb taxi Floridában

FIRST 1/10 MILE	\$2.20
EACH ADD'L 1/10 MILE	.20
EACH ADD'L PERSON	\$1.00
WAITING TIME	.20 EA.30 SEC.
EXTRA NIGHT DUTY 6P M-6AM.	\$1.00
EACH BICYCLE	\$7.00
TRUNKS FOOTLOCKERS.	\$5.00
AIRPORT PICKUP MINIMUM	\$10.00
FUEL CHARGE	.50

Floridában tarifákban is komoly a választék

Szeretik a többszemélyes taxikat Floridában



Mint a kép is mutatja, tucatnyi módon és áron juthat be az utas az amerikai repülőterekről a városokba

meg - egy tengerparti elegáns étteremben 2 dollár, 360 (!) forint egy korszó serital... Éjszaka - este 6 és reggel 6 között - egy kicsit drágább a taxi A repülőtéri fuvar minimum 1600 forint.

New York

Az alapdíj itt: 400 forint. New Yorkban, Manhattanben! Utána a kilométerdíj 200 forint. A várakozás (becsületesen kiírva: az „araszolgatás”) a dugóban: percként 80 forint. Hétköznap délutánonként (4 órától 8 óráig), illetve éjszaka (este 8-tól, reggel 6-ig) felárat számolnak.

között viszi be az utasokat, attól függően, hogy a város melyik részébe szeretnének eljutni. Lehet menni elegáns limuzinokkal is, ez 6000 és 10 000 forint közötti összegbe kerül. A kisbusz (ami ajtótól ajtóig visz) 6400 forintba kerül. Az egyik taxitársaság 4800 forint és 6400 forint közötti összegért hozza be a városba a kedves utast.

Az összeállítást készítette: Juhász Péter

- Uram, Önt meg kell operálnunk!
- Na azt már nem! Akkor inkább meghalok!
- Ó, azt a műtét nem zárja ki!

Tóni a hetvenes évek elején, a VIII. kerületi Bezerédi utcából indult el világot látni. Azóta – immár 30 éve – taxizik New Yorkban. Távolban élő és dolgozó kollégáinkkal Manhattanben, a 79. utcában, közel a 2nd Avenue-hoz, egy magyar klubban beszélgettünk.

• **Hogyan lehet valaki taxis New Yorkban?**

• 2007-ben már nagyon nehéz ezt elkezdni, ha önállóan szeretnél dolgozni. A medalion - a taxi-engedély - most 450 ezer (!) dollárt ér. Ez magyar pénzre átszámítva körülbelül 80 millió forint. Én az első medaliont 80 ezer dollárért vettem meg a nyolcvanas évek elején, és 120 ezer dollárért adtam el. Néhány hónap múlva

Egy pesti srác

30 év New Yorkban,

már 160 ezer dollárt ért. Fájt is a fejem utána egy pár napig, az ostobaságom miatt... Ha ma nincs ennyi kezdő pénz, akkor csak bérbe tudsz venni taxit.

• **Mindenki lehet taxis?**

• Nem. Csak az, aki már legalább egy éve New Yorkban lakik, és rendelkezik az úgynevezett „**New York State Licence**” okmánnyal. Ez érthető is, hiszen kell egy bizonyos helyismeret, városismeret ahhoz, hogy valaki ne tévedjen el.

• **Mi az első lépés, hogy valaki taxis lehessen?**

• Az első egy alapos orvosi viz-

gátat. Röntgen, vérvétel meg ilyenek. Többek között drog- és alkoholeszt. Nyilvánvalóan nem lehet taxis, aki kábítószeres, vagy alkoholist. Ezt az orvosi vizsgálatot minden évben meg kell ismételni. De ez tulajdonképpen jó dolog. A férfiak egy részénél ötven év felett kezdődnek a prosztatagondok. A megelőző orvosi vizsgálat, a betegség korai felismerése javít a gyógyulás esélyein.

• **Mi a következő teendő?**

• A második teendő egy tanfolyam elvégzése, ez két hétig tart. Ma már, mert a mi időnkben még csak 3 napos volt. Esténként 4-4 órát kell ülni az iskolapadban. A tanfolyam

800 dollárba kerül, ez magyar pénzben körülbelül 150 ezer forint. A díj tartalmazza nemcsak a vizsga díját, hanem még egy pótvizsgáét is. Ugyanis az első alkalommal majd mindenki megbukik. A második bukás után viszont újra kell kezdeni a tanfolyamot, tehát érdemes odafigyelni, mert nem olcsó az ismétlés.

• **Mit kell tudni, hogy ilyen nehéz?**

• 40 kérdést tesznek fel,

Tónival egy magyar klubban Manhattan-ben



ebből legalább 32-re jól kell válaszolni. A kérdések többsége helyismerettel kapcsolatos. A taxisok körülbelül 80%-a Manhattanben dolgozik, vagyis 50 autóból 40 taxi itt található. A vizsgán viszont egész New York-ból kérdeznak, és Brooklyn, Bronx vagy a Harlem is hatalmas terület. Etikai kérdésekből külön nem vizsgáznak, azt az iskolapadban tanítják meg.

• **Mit oktatnak a tanfolyamon?**

• Nagyrészt arról szól, hogyan működik a taxizás, azaz hogyan kell taxizni. Elmondják, mi a büntetése annak, aki nem tartja



Ez nem egy kocsiszemle, hanem ami a fekete-fehér képen sajnos nem látszik, az összes jármű sárga taxi. Mást az adott pillanatbanem is láttam

BTI Hírek

Októbertől ismét indul a **BTI biztosításközvetítési szolgáltatása**, mégpedig kibővült formában. A már szokásos „kaució” biztosításon felül kedvező kötelező gépjárműfelelősség-biztosítást és cascót is kötünk. Bizonyára mindenki előtt ismert, hogy a kötelező biztosítások évfordulója december 31., ezzel a dátummal lehet tehát biztosítót váltani. A biztosítók október végén, november elején teszik közzé 2008-ra vonatkozó díjszabásukat. Információink szerint minden eddiginél nagyobb verseny várható, a biztosítók árai között éves szinten több tízezer forintos kü-

lönbség sem lesz ritka. Érdemes tehát megfontolni a biztosítóváltást. November 30-ig van lehetőség a régi biztosítás felmondására, ha valaki váltani akar. A díjszabások megjelenése után a BTI irodában információt nyújtunk a lehetőségekről, megfelelő ajánlat esetén az új biztosítás is megköthető.

* * *

A BTI-Taxicentrum irodában az utóbbi időben – főleg az elektronikus ügyintézés kötelezettsége óta – egyre több olyan esettel találkozunk, amikor a folyószámla-kivonat, nullás papír igénylése, vagy egyéb ok kapcsán a taxis kolléga azzal szembesül, hogy adatszolgáltatásai, bevallásai hibásan, vagy egyáltalán nem kerültek beküldésre, az azokat elvállaló „könyvelő” pedig nem elérhető, hívásokra

nem válaszol, telefonját kikapcsolja stb. Ezúton is szeretnénk hangsúlyozni, hogy kizárólag az általunk elkészített és továbbított adó- és járulékbevallásokért továbbá az általunk végzett könyvelési szolgáltatásokért vállalunk felelősséget, ezekért viszont teljes körűt, beleértve az anyagi felelősség kérdését is.

Havi aforizma
Ne birkózz a disznóval,
mert mindketten sárosak lesztek,
viszont a disznó ezt élvezi is...

taxisként



• A kocsit maximum öt éves lehet és négy (!) havonta kell vinni műszaki vizsgára. Ilyenkor nézik többek között a fékeket, a kormány működését. A légkondicionálás kötelező. Amikor én kezdtem, ezek még nem számítottak. Volt 500 dollárom, vettem egy autót, én lettem a taxis. Most már ez is nehéz lett.

• **Akinek nincs kezdőtőkéje, hogyan lehet taxis?**

• Bérbe vesz attól, akinek van. Van olyan, akinek 800 autója, 800 boulevardje van. Általában 100 dollárt kérnek egy műszakra, és persze te tankolsz.

Ha ez megvan, a többi a tied. Van, aki fél napra (egy műszakra) vesz ki autót, van, aki egész napra. New Yorkban a legtöbb taxis indiai meg pakisztáni. Ott az egész család taxizik, a kocsit meg 24 órán keresztül. Taxizik az apa meg a fia, meg a testvérek.

• **Hogyan adóztok?**

• Évente egyszer adózunk az államnak. Megvan az évi bevétel, megvan az évi kiadásod, a kettő különbözete alapján adózol. Ha veszel egy pár cipőt, ha veszel egy

öltönyt, az mind kiadás. Mindenről el kell tenni a számlát. Persze azt már nem nézik, milyen cipőt veszel. A cipő az cipő, csak számla legyen róla.

• **Veszélyes a taxizás New Yorkban?**

• A 30 év alatt kétszer fogtak rám fegyvert. Ilyenkor nem szabad gondolkozni! Azonnal át kell adni a pénzt! Mit akar a rabló? Pénzt! Utána meg elszaladni... Nekem a felső zsebemben mindig van egy csomó egydolláros. Azt egyből átadtam. A többi pénz

szek benne. Ha már bennem van a golyó, akkor mit érdekel a felvétel?! Ha egyáltalában értékelhető lesz... Látsz egy elmosódott fekete alakot, és kész. Szerintem a megelőzés a fontosabb.

• **Mikor jobb taxizni?**

• Ha az évszakokat nézem, akkor télen. Akkor sokkal több az utas. Ha a napszakokat nézzük, akkor az éjszaka a jobb. Az éjszakában több a borralaló! Nappal 19 dollár odaadják esetleg a 20 dollárt. Éjszaka pedig megmutatják, hogy ők valakik. Nemezszer ka-



Ez a kép akár a 20 évvel ezelőtti Budapesten is készülhetett volna: türelmesen araszoló utasok egy taxiállomáson taxira várva

be a szabályokat, aki rosszul cselekszik. Nagyon megemelték a büntetési tételeket, legalább a négyszeresére. Például sokba kerül, ha nem állsz meg, ha valaki integet. New Yorkban nem lehet válogatni, mindenkit el kell vinni! Súlyos vétség, ha nem viszel el egy mozgássérültet. Ez is probléma, mert ilyen utasnál ki kell szállni az autóból, be kell segíteni őt a kocsiba. Aztán be kell tenni a tolókocsit a csomagtartóba. Ez nagyon időigényes. De ha nem csinálod, megbüntetnek.

• **Milyen kocsival lehet taxizni New Yorkban?**

meg a kocsiban el van dugva. Ha véletlenül több pénz van nálad valamiért, akkor azt a csomagtartóba teszem a pótkerék alá.

• **A kamera nem segít a taxiban?**

• Sok taxiban van, de én nem hi-

pok 5 dolláros fuvarra 50 dollárt! És ez fontos az adózás miatt. Ugyanis a borralalót nem lehet látni, így aztán igyekezzünk elfeledkezni róla az adóbevalláskor...

• **Köszönjük a beszélgetést.**

Juhász Péter

Orvos a betegnek:
– Van egy jó hírem!
Maga mégsem hipochonder...

* * *
Két öreg találkozik a
szemészetén:

– Régen láttam!
Mire a másik:

– Ja, régen én is...

* * *

Egy láthatólag megtört férfi az orvosnak:

– Doktor úr, arra gondoltam, hogy sterilizáltatni kellene magam.

Az orvos: – De uram,

ez nagyon súlyos döntés. Megkérdezte erről a feleségét és a gyerekeit?

– Igen. 15:2 arányban helyeslik.

* * *

– Uram, ön tulajdonképpen az erős szer-

vezetének köszönheti, hogy meggyógyult.

– Jó hogy mondani tetszik. Már éppen hálapénzt akartam adni a doktor úrnak!

* * *

A hátrányos helyzetű település rendelője-

ben az orvos így szól a pácienséhez:

– Azt hiszem, csinálnunk kéne egy EKG-t.

– Hát, ha szükséges...

– Szükséges. Nekem megvan a kapcsolási rajz, maga meg elektromérnök, nem igaz?

Lacetti Club

1. Ha már megvetted,
2. ha most vennéd,
3. vagy csak kíváncsi vagy,

nézz be ide:

<http://lacetti-club.extra.hu>

Képek, információk, tanácsok.

VÁLLALKOZÓI JÁRULÉK

Többeknek feltűnt, és már nem először, hogy a Taxisok Világában rendszeresen közzétett táblázatokban a minimum-járulékalap, vagyis a „dupla minimálbér” alkalmazása során a vállalkozói járulékek nem duplázódik. Néhányan hibát sejtettek, és erre felhívták a figyelmünket (köszönet érte).

Általában jól bírjuk a kritikát, és hibáinkat (amik nincsenek!!) beismerjük, de a helyzet ezúttal a következőképpen áll:

Nem változott a vállalkozói járulékek fizetési kötelezettség alapja 2006. szeptember 1-jétől.

Az elmúlt évek során hozzászoktunk, hogy ha valamely szabály vagy előírás többféleképpen értelmezhető, az APEH állásfoglalását kérjük az egységes megítélés céljából. Ez a rendszer egészen addig működik, amíg az adóhivatal a jogszabályoknak megfelelő, értelmezhető és egyértelmű állásfoglalást ad. Mi a helyzet azonban, ha saját véleményünk szerint (és az úgynevezett józan paraszti ész alapján) nem az olvasható ki a jogszabályból, amit az adóhivatal sugallni kíván. Nos, a vállalkozói járulékek és a minimum-járulékalap tekintetében ez utóbbi a helyzet.

Bár egyes vélemények szerint annyira minimális összegről van szó (2620 Ft/hó), hogy arra kár szót vesztegetni, mégis úgy gondoljuk, hogy a jogszabályok szövegéhez való pontos alkalmazkodás nem csak a vállalkozó, hanem a hivatal részéről is kötelező.

Véleményünk szerint tehát téves az adóhivatal honlapján megjelent, a vállalkozói járulékek alapjára vonatkozó ismertetés, amely szerint vállalkozói járulékalapot képez a minimum-járulékalap. Mégpedig az alábbiak miatt:

A vonatkozó jogszabály szerint a vállalkozói járulékek alapja az egészségbiztosítási járulékek alapját képező jövedelem, de legalább a minimálbér (1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról 46/B. § (1) „Az egyéni és a társas vállalkozó az egészségbiztosítási járulékek alapját képező jövedelem után 4 százalékos mértékű vállalkozói járulékot fizet... (2) Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot az (1) bekezdésben meghatározott járulékalap figyelembevételével havonta a tárgyhónapot követő hónap 12-éig fizeti meg az állami adóhatóságnak úgy, hogy a járulékalap éves szinten - tekintettel a Tbj. 29. §-ának (4) bekezdésében foglaltakra - elérje legalább a minimálbér naptári évre számított összegét.”)

A Társadalombiztosításról szóló törvény szerint a járulékalapot képező jövedelem az összevont adóalapba tartozó bevételnek az a része, amelyet az adózásakor és az adóelőleg fizetésekor jövedelemként figyelembe kell venni. (1997. évi LXXX. törvény a társada-

lombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 195/1997. (XI. 5.) Korm. rendelettel 4. § E törvény alkalmazásában „k) Járulékalapot képező jövedelem: a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (a továbbiakban: Sza tv.) szerinti, az összevont adóalapba tartozó, az önálló és nem önálló tevékenységből származó bevételek azon része, amelyet az adóelőleg számításánál jövedelemként kell figyelembe venni, ...”)

A Tbj alapján a járulékek fogalmi meghatározása: 4. § l) „Járulékek: a nyugdíjjárulékek, a magánnyugdíj-pénztári tagdíj, az egészségbiztosítási járulékek, a társadalombiztosítási járulékek, a táppénz-hozzájárulás, az egészségügyi szolgáltatási járulékek.”

Ezért aztán szóba sem jöhet az, hogy a minimum járulékalap után kelljen a vállalkozói járulékot fizetni, mert ami után a fentebb meghatározott tb-járulékot fizetik, az nem jövedelem, hanem egy vélelmezett összeg, így is nem vonható a járulékalapot képező jövedelem fogalmi meghatározása alá. A Tbj. 20§ ugyanis két különböző fogalmat definiál: (1) bekezdésben a járulékalapot képező jövedelmet; (2) bekezdésben a minimum-járulékalapot. Az (1) bekezdés szerinti a tényleges kifizetés, a (2) bekezdés szerinti pedig egy diktált, rögzített érték. Az Ft. nem veszi át a Tbj. által diktált összeget, hanem a tényleges kifizetést alkalmazza az Ft. 46/B. par. (1) bekezdésben és a (2) bekezdésben szintén megállapít egy

diktált, rögzített összeget, nevezetesen a minimálbért.

Törvényi háttér:

1991. évi IV. törvény a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról (Ft.)

1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről, egységes szerkezetben a végrehajtásáról szóló 195/1997. (XI. 5.) Korm. rendelettel (Tbj.)

Egyébként e kérdéssel már foglalkoztunk a Taxisok Világa 2006-os számaiban. Az a szomorú, hogy akkor, és azóta is jó néhány egymásnak homlokegyenest ellentmondó „hivatalos” információ szerepel a vállalkozói járulékokra vonatkozóan a különböző illetékes hatóságok honlapjain. Az APEH honlapján július 24-i dátummal megjelent egy tájékoztató, amely szerint a vállalkozói járulékek alapja a minimum-járulékalap, és a Tbj 27. és 29. §-ra van hivatkozás. A PM honlapja szerint ugyanakkor a vállalkozói járulékokra nem vonatkozik a minimum-járulékalappal kapcsolatos rendelkezés.

A Pénzügyminisztérium honlapján 2006 augusztus végén a következőt találtuk: „A társadalombiztosítási járulékokat, a nyugdíjjárulékokat (magánnyugdíj-pénztári tagdíjat) és az egyéni egészségbiztosítási járulékokat kell a 125 000 forint (2007. január 1-jétől 131 000 Ft. A szerk.) alapulvételével megfizetni. Sem az Sza-, sem a vállalkozói járulékfizetési kötelezettséget nem érinti a minimum-járulé-

207 SW: Szabadidő szellemiség,



A Peugeot egy évvel ezelőtt kezdte meg a 207 forgalmazását Franciaországban és a legfontosabb európai piacokon. A 207 a Peugeot negyedik ajánlata az európai kisautó kategóriában, amelyben a márka a 107, az 1007, a 206 és a 207 alkotta „áspókerrel” van jelen.

Most ezt az ajánlatot a 207 SW, és vele a kisautóban megtestesülő szabadidő szellemiség egészíti ki.

A már bevezetett három- és ötajtós limuzinhoz, a 207 CC-hez és a 207 RC-hez hasonlóan az új karosszériatípus is a 207 modellpaletta átfogó kínálatának kibontakozását szolgálja.

A 207 SW az elődje nyomdokain lépkedve most átveszi a stafétabotot a 206+ SW-től, amely a

ÉS MINIMUM-JÁRULÉKALAP

alappal kapcsolatos szabály.” (pm.gov.hu 2006.08.29)

„A 4 százalékos vállalkozói járulék alapja továbbra is a minimálbér lesz, erre a járulékra nem kell alkalmazni a minimum-járulékalapot” – tájékoztatta az újságírókat Kovácsné Homoródi Beáta, a pénzügyi tárca osztályvezetője.

(<http://origo.hu/uzletinegyed/ado/20060912adovaltozasok.html?pldx=1>)

További információk, szintén a Pénzügyminisztérium honlapján:

„Kérdés: Egyéni vállalkozó vagyok. Idáig szó esett a tb-járulékokról. Kérdezem, hogy az SZIA, vállalkozói járulék, NYP-t a 2x járuléknak megfelelően kell fizetni szeptember 1-től? (2006. szept. 1-jéről van szó! A szerk.)

Válasz: A szja-t és a vállalkozói járulékot a tényleges vállalkozói kivét után kell fizetni.”

(pm.gov.hu 2006.10.04 – kérdések és válaszok a minimum járulékalapról)

Továbbá a vállalkozói járulékról szóló 1991. évi IV. törvény úgy rendelkezik, hogy: „46/B. § (1) Az egyéni és a társas vállalkozó az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem után 4 százalékos mértékű vállalkozói járulékot fizet.” Figyeljük meg, hogy az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelemről van szó, amely, mint fentebb részleteztük, nem egyezik meg a minimum-járulékalappal! A következő bekezdés így szól: „(2) Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot az (1) bekezdésben meghatározott járulékalap figyelembevételével havonta a tárgy hónapot követő hónap 12-éig fi-

zeti meg az állami adóhatóságnak úgy, hogy a járulékalap éves szinten – tekintettel a Tbj. 29. §-ának (4) bekezdésében foglaltakra – elérje legalább a minimálbér naptári évre számított összegét.” Hoppá! Itt sem minimum-járulékalapról, hanem minimálberről van szó! Akkor tehát valóban nem vonatkozik a minimum-járulékalap a vállalkozói járulékra?

A minimum-járulékalap fogalmát tartalmazó 1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítási ellátásokról szól (Tbj) Az egyéni vállalkozókra vonatkozó szabályokat a 29§ tartalmazza: „A biztosított egyéni vállalkozó az Szja tv. 16§-ban meghatározott vállalkozói kivét, átalányadó esetén az átalányadó alapját képező jövedelem, de havonta legalább 125 000 forint, 2007. január 1-jétől legalább 131 000 forint minimum járulékalap után fizeti meg a 19§ (1) bekezdésében meghatározott társadalombiztosítási járulékot.” A törvény további része a mentességeket részletezi, itt most erre nem térünk ki. Tehát a társadalombiztosítási járulékot kellett a 125 000, ill. 2007. januártól a 131 000 forint után megfizetni. Itt bizony nem szerepel a „vállalkozói járulék” kifejezés, ezért érdemes megvizsgálni, hogy a „társadalombiztosítási járulék” kifejezésbe beleértendő-e a vállalkozói járulék is. A törvény világosan fogalmaz: a 19§(1) bekezdésében meghatározott társadalombiztosítási járulékról beszél. Nézzük hát, mit ír a 19§(1) bekezdés: „A foglalkoztató és a biztosított egyéni vállalkozó által fizetendő

társadalombiztosítási járulék mértéke 29 százalék, ebből a nyugdíj-biztosítási járulék 18 százalék, az egészségbiztosítási járulék 11 százalék ...” Egyik része sem említi a törvénynek a vállalkozói járulékokat, mivel az nem tartozik a társadalombiztosítási járulékok közé, mert nem a Tbj. szabályozza, hanem a Ft.l!

Valószínű egyébként, hogy a törvényalkotók a vállalkozói járulékot is a minimum-járulékalap után akarták fizettetni, de elfelejtettek két dolgot:

– azt, hogy a 1991. évi IV. törvény (Ft.) 46/B paragrafusát kiegészítsék a minimumjárulék alap szerinti fizetési kötelezettséggel, hogy igazodjanak az egészségbiztosítási járulék alapjához, továbbá

– azt, hogy a Tbj. szerint a vállalkozói járulék nem tartozik a társadalombiztosítási járulék fogalomkörbe.

Fontos még megjegyezni, hogy fentiek kizárólag arra az esetre vonatkoznak, ha a vállalkozó vállalja, hogy társadalombiztosítási járulékait az előírt minimum-járulékalap után fizeti, bár tényleges jövedelme nem haladja meg, vagy akár el sem éri a minimálbért. Ha ugyanis a tényleges jövedelem több mint a minimálbér, akkor a vállalkozói járulékot is e tényleges jövedelem után kell fizetni. Arról már nem is beszélve, ha a tétélesen adózó vállalkozó nemcsak járulékait fizeti a minimum-járulékalap után, hanem adóját is, vagyis valójában ennyi jövedelmet „vesz ki” vállalkozásából. Értelemszerűen itt is a kivett tényleges jövedelem után fizetünk minden járulékot, a vállalkozói járulékot is! Tehát összefoglalva leszögezhetjük, hogy a vállalkozói járulék alapja a tényleges kifizetés, főállású vállalkozók esetében pedig legalább az éves szintű minimálbér.

Talán valóban kár ennyi energiát pazarolni erre az alacsony összegű különbségre. Azt a tanácsot adhatjuk tehát azoknak, akik a minimum-járulékalap, vagyis havi 131 000 forint után fizetik a járulékaikat, és nem szeretnek bonyolult jogszabályértelmezéssel, szörszálhasogató eszmefuttatásokkal bíbelődni, fizessék bátran a vállalkozói járulék tekintetében is a magasabb összeget. Mindössze havi 2620 forint különbségről van szó.

Nagy Zoltán

Felhasznált források:

www.adokamara.hu

www.apel.hu

www.pm.gov.hu

www.adonet.hu

www.aktaforum.hu

www.origo.hu

www.ma.hu

Adó- és Tbj törvénytár

Taxisok Világa 2006-os számai

forgalmazás első teljes évétől (2003) kezdve piacvezető lett a francia és európai B2 kombi kategóriában. A 207 SW elődjéhez képest igazi generációs ugrást hajtott végre, és új ütőkártyákkal kívánja szélesíteni a lehetséges ügyfelek körét.



kombi méretben

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!



**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
 AUTÓALKATRÉSZEK**
www.korexcar.hu
 1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
 Tel.: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
 Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig.

**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
 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 kollégákat
-10% -20%
 engedménnyel és egyéb akciókall
 Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

AUTÓSZÁLLÍTÁS
 1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.
 Tel.jeszkörü 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.

Skoda alkatrészeket az importortól!
 Taxis kollégáknak speciális árak!
 24 órás kiszállítás az ország területén!
 Ehavi akció: 10W40 GM motorolaj 5l 3250 Ft
 Többi termékünkről a
www.skodacarparts.hu-n
 Nagykereskedelmi kód: EXTRA 2007
 Tel.: 1/306-4313 Mobil: 70/209-7896

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!
 Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
 Nyugdíjprogram
 Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
 Kollégád: Manhertz István

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

Ez az Ön
 hirdetésének a helye

**2008 év legjobb
 KGFB és Casco díjai!**
Váltson Ön is időben!

ENSURE
 BIZTOSÍTÁSKÖZVETÍTŐ ALKUSZ KFT
 Az Ön megbízható Partnere!
WWW.ENSURE.HU
 Az Ön szakértője:
 Vályi Nagy László
 06-70-371-4067

Mercedes Alkatrész
 Az Ön igényeinek megfelelő ár és
 minőségi kategóriában
 Gyári, utángyártott és
 bontott alkatrészek raktárbázisa
 Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
 Taxisoknak minimum 10% kedvezmény


AUTÓFESTÉK
 Azonnali SZÍNKEVERÉS
 színekód és színazonosítás alapján,
 bármilyen mennyiségben, minden típusú autóhoz.
 - 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /tuszk/
 - Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés
 - 1 Komponensű festékek - Fényvédő segédanyagok
 Budapest XIV. Postya u. 5.
 Telefon: 06-30 982-8167

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!

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Lakott terület kezdetét.
- b) Szabadtéri néprajzi gyűjteményt.
- c) Lakó-pihenő övezetet.



2. Párhuzamos közlekedés szempontjából figyelembe veheti-e az ilyen táblával kezdődő új forgalmi sávot?

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



3. Mi a tábla jelentése?

- a) Az úton a forgalomirányítás szünetel.
- b) Forgalomirányító fényjelző készülék.
- c) Váltakozó irányú forgalmat szabályozó fényjelző készülék.



4. Ön a tábla felől érkezik egy olyan helyhez, ahol az úttest mindkét irányból egy forgalmi sávra szűkül. A szembejövő járművek közül melyiknek van elsőbbsége?

- a) Amelyik hamarabb érkezik az útszűkülethez.
- b) Amelyik irányváltoztatás nélkül tudja folytatni az útját.
- c) A szembejövő járműnek.



5. Merről kell kikerülnie az ilyen táblát, illetve azt az akadályt, amelyen a jelzést elhelyezték?

- a) Jobbról.
- b) Balról.
- c) Jobbról vagy balról egyaránt elhaladhat mellette.

6. Mit jelez a tábla?



- a) Az utat villamospálya keresztezi.
- b) Az egyvágányú vasúti átvjáró kezdetét.
- c) A két- vagy többvágányú vasúti átvjáró kezdetét.



7. Az ésszerűsége hivatkozva felülbíráhatja-e Ön a tábla tilalmát?

- a) Igen, ha a forgalmi, az időjárási és a látási viszonyok, továbbá az útviszonyok nem teszik indokolttá a taxival való lassú haladást.
- b) Nem.

8. A taxis számára megengedett-e, hogy akadályozza a többi jármű továbbhaladását?

- a) Igen, minden olyan esetben, amikor az a taxi folyamatos továbbhaladása érdekében az indokoltá válik.
- b) Legfeljebb olyan esetekben, amikor azt a KRESZ kifejezetten megengedi.
- c) Nem.

9. A közlekedési szabályok megszegése vonhat-e maga után büntetés jellegű hátrányos jogkövetkezményt?

- a) Csak akkor, ha a szabályok megszegése bűncselekményi tényállás keretei közé lép.
- b) Igen, ha a szabályok megszegése szabálysértési vagy bűncselekményi tényállás keretei közé lép.

- c) Minden esetben, mert a KRESZ-nek saját felelősségi szabályai vannak.

10. Köteles-e a taxis minden forgalmi helyzetben fokozott óvatossággal és figyelemmel közlekedni?

- a) Igen
- b) Nem.

11. A gépkocsi aktív biztonságának növelését szolgáló berendezések közül melyik az, amelyik kanyarodáskor stabilizálja a járművet?

- a) Az ABS (Anti-Blockir-Sistem).
- b) Az ASR (Antirebs-Schlupf-Regelung).
- c) Az ESP (Elektronische-Stabilitats-Program).

12. Növeli-e a balesetveszélyt, ha valaki gépkocsivezetés közben mobiltelefonon beszél?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha nem használ fülhallgatót vagy kihangosítót, hanem kézben tartja a készüléket.
- c) Nem.

13. Az alábbi képen látható útszakaszon megállhat-e taxijával, hogy felvegyen egy Önre váró utast?

- a) Igen.
- b) Csak az úttest bal szélén.
- c) Nem.

14. Munkanap 10 órától kezdődően várakozhat-e taxijával a képen látható kb. két forgalmi sáv szélességű útszakaszon?



Kiegészítő tábla:
„KIVÉVE
POLGÁRMESTERI
HIVATAL SZOLG. GK. I
MUNKANAP 08-17^h-IG“

- a) Igen, de csak az út bal szélén.
- b) Igen, az út jobb vagy bal szélén is, ha a taxit önkormányzati dolgozó rendelte hivatalos út megtételére.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

Haldoklik az öreg paraszt, és a városi rokona megkérdi: – Hívjak orvost?
– Nem kell, fiam. Mi itt falun természetes halállal szoktunk meghalni.



1994-es bevezetésétől a Renault Laguna két generációjából több mint 2,3 millió darabot adtak el világszerte. Szeptembertől pedig elkezdtek a legújabb – a franciaországi Sandouville-ben készülő – típus forgalmazását. Az új Laguna, amely a Renault felső kategóriába való visszatérését készíti elő, robusztusnak és megbízhatónak készül. A kitűzött cél igencsak tiszteletre méltó: bekerülni termék- és szolgáltatásminőség terén a szegmens 3 legjobbja közé.

Az új Laguna vezetése valódi élményt jelent. Áramvonalas és dinamikus vonalvezetésével természetesen illeszkedik a nagy túraautók világába. Grandtour verziója pedig még exkluzívabb és még jellegzetesebb profiljával tűnik ki. Menettulajdonságai példaértékűek, karosszériája rendkívül igényes. Mindamelllett, hogy az autó nagyobb és kényelmesebb lett, súlya átlagban 15 kg-mal kevesebb, mint

Új Renault Laguna



elődjéé. Mindegyik motorhoz hatfokozatú manuális, vagy automata sebességváltó tartozik. Az új Laguna valamennyi utasának a maximális biztonságot kínálja. Az autóban a technológiai újdonságok tárháza megtalálható. A Renault a balesetelemzés terén szerzett – és elismert – minden szakértelmét felhasználta, különösen, ami az oldalütközést illeti. Ennek megfelelően egy új, kettős mellkas/medence légzsákokat építettek az autóba. Az új Lagunában a klímaberendezés első osztályú hőkomfortot biztosít. Az új Laguna széles motorválasztékkal rendelkezik. Mindegyik motor kategóriájában a legjobbjának minőségű, az újfajta vezetési élmény és a kisebb fogyasztás tekintetében. A „Renault eco2” elnevezésű, gazdaságos és környezetbarát 110 lóerős dizelmotorral a Laguna vegyes használat esetén mindössze 5,1 litert fogyaszt 100 km-en, miközben a károsanyag-kibocsátása 136g/km.

elődjéé. Mindegyik motorhoz hatfokozatú manuális, vagy automata sebességváltó tartozik. Az új Laguna valamennyi utasának a maximális biztonságot kínálja. Az autóban a technológiai újdonságok tárháza megtalálható. A Renault a balesetelemzés terén szerzett – és elismert – minden szakértelmét felhasználta, különösen, ami az oldalütközést illeti. Ennek megfelelően egy új, kettős mellkas/medence légzsákokat építettek az autóba. Az új Lagunában a klímaberendezés első osztályú hőkomfortot biztosít. Az új Laguna széles motorválasztékkal rendelkezik. Mindegyik motor kategóriájában a legjobbjának minőségű, az újfajta vezetési élmény és a kisebb fogyasztás tekintetében. A „Renault eco2” elnevezésű, gazdaságos és környezetbarát 110 lóerős dizelmotorral a Laguna vegyes használat esetén mindössze 5,1 litert fogyaszt 100 km-en, miközben a károsanyag-kibocsátása 136g/km.

Sövényvágóval aprította utasát

Se engedélye, se türelme

Deszkával és sövényvágó ollóval tanította mőresre utasát az a türelmetlen norvég taxis, akiről csak a rendőrségen derült ki: már többször indult ellette eljárás engedély nélküli fuvarozásért, és legutóbb sem rendelkezett a szállításhoz szükséges dokumentumokkal.

A norvég férfi taxizással próbálta jövedelmét kiegészíteni, ám ehhez nem rendelkezett engedéllyel. Talán emiatt is érzékenyebb volt a kelleténél, ám ez mégsem magyarázat tette. Utasa

gyanútlanul ült be az egyik szeptemberi délután a kocsiába, majd elindultak a megadott címre. Néhány perc száguldás után a kuncsaft megjegyezte a sofőrnek, hogy túl gyorsan hajt, és figyelmen kívül hagyja a közlekedési szabályokat. A sofőr ügyet sem vetett a megjegyzésekre mindaddig, amíg utasa fel nem szólította: azonnal álljon meg! A fuvarozó nem tudta mire venni a dolgot, de eleget tett a kérésnek. Ám amikor a felháborodott férfi közölte, ő nem fizet ezért az ámokfutásért, a taxisnak betelt a

pohár: a keze ügyébe kerülő első lécdarabbal leütötte sietősen távozó utasát, mi több, az autó csomagtartójából sövényvágó ollót vett elő, és ütötte áldozatát, ahol érte, miközben indulattól elvörösödő fejjel ordította: „Kinyírlak!”

A nem mindennapi cselekedetnek akadtak szemtanúi is, akik riasztották a rendőröket és a mentőket. A felbőszült taxist végül az egyenruhások fékeztek meg és rögvést előállították a kapitányságra, míg a lábszáran több sebből vérző, elégedetlenkedő utasát kör-

házba szállították a mentők.

A taxis elszámoltatásakor kiderült: már nem első alkalommal járnak el vele szemben, ám korábban az engedély nélküli fuvarozás miatt tették ezt, most azonban súlyos testi sértés miatt kell bíróság elé állnia. A gyanúsított kihallgatásakor annyit közölt vizsgálójával: - Az egész napom feszült volt, erre jön egy okostojás, aki mindenbe beleszól, megmondja, merre menjek, merre ne, lassítsak, ne hajtsak túl gyorsan, végül még fizetni sem akar. No, erre elbo-

rult az agyam és ütöttem, amivel, és ahol értem. Azt viszont most sem tudom, hogy a sövényvágó olló mikor és hogyan került a kezembe. Mentségemre szolgáljon, teljesen kiborított ez az utas – ismerte be a fuvarozó.

A norvég jogszabályok szerint, amennyiben a súlyos testi sértés vádjában bűnösnek találják a férfit, akár öt évig terjedő szabadságvesztésre is ítélni lehet a bíróság. **Cash**

- Béla bácsi, most megmértem a vérnyomásomat.

- De hát a múlt héten mérte, doktor úr!

- És akkor mennyi volt?

- Ezer forint, de most nincs nálam ennyi pénz!

Erről írt a Taxisok Világa 1997 októberében

10 éve történt

Hatékonyabb működést várt a szakma a BKIK-tól

Tíz évvel ezelőtt már három éve érvényben volt a kötelező kamarai tagság intézménye. A vállalkozók, a taxisok joggal várták el a kamarától, hogy most már tegyen is valamit az érdekükben. Hogy történt-e valami, arról a taxis szakma vezetői egy körkérdés alapján foglaltak állást:

Buda Kft.: A BKIK közel 3 éves tevékenysége alatt szintén semmilyen kézzelfogható eredményt nem produkált.

BTI: A BKIK a megalakulása óta eltelt három évben a helyét kereste.

City Taxi: A rengeteg megoldatlan probléma mellett, ha létezik pozitívum, az is eltörpül.

Főtaxi: A BKIK eddigi 3 éves tevékenysége messze nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket.

FUVOSZ: ...semleges, vagy éppen kerékkötője volt a vállalkozásokat segítő jogszabály-alkotási folyamatnak...

6x6-Volán taxi: Mivel a BKIK nem rendelkezett olyan hatáskörrel, amellyel elképzeléseit meg tudta volna valósítani ..., nem tudott érdemben segíteni.

Magyar Taxis Szövetség: Sokat próbál tenni, az is biztos, hogy nem mindig jól, és ha netán eredményt ér is el, akkor ezt a kisvállalkozói, egyéni vállalkozói kör egyáltalán nem érzékeli, vagy nem is tudja.

Rádió Taxi: ...helyiség van, pénz van, személyzet van, jogkör nincs! A magyar fából vaskarika!

Taxi 2000: Meggyőződésünk, hogy a BKIK gazdasági szervező szerepét a szükséges jogosítványok nélkül képtelen ellátni.

És így tovább, oldalakon keresztül tart a panaszáradat. Aztán később, néhány év múlva a kamara „megrázta magát”, megszerezte a szükséges jogosítványokat, jó döntéseket hozott, egyszerűsítette a taxis szakma adminisztrációját, „egyablakos” ügyintézészt vezetett be, tehát elkezdett a vállalkozók javára működni. A kötelező kamarai tagság így már nem volt annyira fájó pont, sőt. Meg is szüntették gyorsan...

Adatok 1997-ből

95-ös üzemanyag literenkénti ára: 151.- Ft

Minimálbér mértéke: 17 000.- Ft

Minimális tb-járulék: 8330.- Ft

Átlagos taxitársasági tarifa: 80 Ft/km

Egy vendég állandóan a leg-erősebb altatókat kéri a szállodai ovostól, mégis minden éjjel nőkkel szórakozik a bárban. Egyszer meg is kérdezi tőle az orvos:

- Mondja, nem hat az altató amit adtam?

- Dehogynem, doktor úr, a feleségem úgy alszik tőle, mint a bunda.

* * *

Kovács úr csúnyán leégett a napon, így hát elmegy az orvoshoz.

Az orvos egy különleges krém és Viagrát ír fel neki.

- Doktor úr, ezekkel mit kezdjek? - értetlenkedik a páciens.

- Nos, a krémmel a leégéseket kell kengetnie, a Viagra pedig segít a bőrétől távol tartani a takarót.

* * *

Szakmai kongresszuson készül felszólalni az orvos. Gondolatait jó előre néhány sorban papírra veti. Amikor a szónoki emelvényre lép, megdöbbenve látja, hogy nem tudja elolvasni a saját írását. Néhány másodperc kínos csend után megszólal:

- Nincs véletlenül egy gyógyszerész a teremben?



**2007. november 10-én
14 órai kezdettel
megrendezésre kerül a második
taxis póker bajnokság.
A verseny helyszíne a
Korda Póker klub**

**Bp. III. Bécsi út 154. Eurocenter, Nevada Casino
no limit Texas hold'em tournament(t.dij 7k second chance)**

**Jelentkezés: City 707 tel: 0670 3838 707
City 470 tel: 0670 3839 470**

70 kolléga nevezését tudjuk elfogadni!

Az első 6 helyet díjazzuk, és további felajánlások is kiosztásra kerülnek a legjobb 10 versenyző között. Valamint a legmagasabb lapot bemutató pókerjátékost különdíjjal jutalmazzuk.

Újdonságként háromfős csapatok nevezését is várjuk.

Ki a jobb? Előre is mindenkinek szerencsés „ALL-IN”.

Bevételnövelés, fix taxitarifa, szabályozott létszám

ÚJ ELNÖK A HÍRŐS TAXI

Augusztusban a kecskeméti Hírös Taxi Szövetkezet közgyűlése Lossó Gézát, a Bács-Kiskun megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége /BÁTESZ/ elnököt választotta meg vezetőjének. A szövetkezet két elnökhelyettest is választott: Gángol Ignác és Mankovics Gergely személyében. Az új elnököt ezt követően kerestük meg és terveiről faggattuk.

• **Miért került sor a választásra?**

• Az előző elnök – Naszodi László – betegségére hivatkozva, 2007. 07. 18-án, augusztus elseji

vetkezetünknek. Ők 22-en nem vesznek részt a tényleges munkában, de – mint a szövetkezet tagjai – teljes szavazati joggal rendelkeznek. Ezen a helyzeten vál-



A BÁTESZ megyei elnöksége a vendéggel a Taxi's sörözőben. A képen balról jobbra: Bajzák Dénes, Sipos László Kecskeméti Megyei jogú Város alpolgármestere, Lossó Géza Bátesz elnök, Olajos Szilárd

hatállyal beadta lemondását az Ellenőrző Bizottságnak. Ennek okán, augusztus 16-án 15 órára összehívták a szövetkezet közgyűlését, mely – a taxis mentalitásnak megfelelően – érdektelenségbe fulladt, így határozatképtelen volt. A következő közgyűlést – akkor már a megjelenők teljes felhatalmazásával – augusztus 22-én, 15 órakor tartottuk, stílszerűen a kecskeméti Taxi's Söröző külsőterében. Ezen a közgyűlésen – bár az aktív tagoknak még így is csak a 35%-a jelent meg – már határozatképesek voltunk.

• **Mennyi a létszáma a Hírös Taxinak?**

• 88-an vagyunk, de ebből csak 66 fő az aktív taxis. A fennmaradó 22 személy úgynevezett „tagfenntartói” díjat fizet. Van olyan, aki már 10 éve nem dolgozik taxisként, de ettől még tagja szö-

toztatni kívánunk a közeljövőben.

• **Az elnökválasztáson egyedül indultál, vagy voltak más jelöltek is?**

• Igen, volt egy „ellenfelem”. Én kértem, hogy ne egyedül induljak az elnöki pozícióért, mert az a helyes, ha van a tagságnak választási lehetősége. Kértem tehát a bizottságot, hogy keressen egy olyan kollégát, aki esetleg vállalná a vezetési feladatokat, és a közgyűlés előtt felvázolja majd a programját is. Így lett a másik jelölt Balogh Ernő, egy nagyon jó kolléga, akinek a programja viszont nem nyerte el a megjelenők tetszését. Így gyakorlatilag egy személyben voltam jelölt. Programbeszédem közben az a ritka dolog történt, hogy egy idő után arra kértek, inkább hagyjam abba. Ugyanis a Hírös Taxi-

nál még nem fordult elő, hogy valaki közel egyórás programbeszédet mondjon elképzeléseiről a cég jövőjével kapcsolatban.

• **Ha ott ezt nem is tudtad végigmondani, azért rövidített formában olvasóinkat megismertetnéd programod lényegével? Mit szeretnél a Hírös Taxi elnöként elérni?**

• Először is szeretném, ha a szövetkezetnél – még a mai gazdasági viszonyok között is – a pénzügyi stabilitás tartósan megvalósuljon. Ezért szponzorokat vonunk be a taxiüzletágba, hiszen a taxi például nagyon komoly reklámlehetőséget jelent. A helyi médiában akár még meghatározó szerepre is képes lehet. Mi ugyanis autóinkkal állandóan jelen vagyunk a piacon, a hét minden napján, a nap 24 órájában. Ez idáig eléggé elhanyagolt terület volt, pedig az ebből származó bevétel a céget hosszú távon stabilizálhatná. Ezt a célt most előtérbe toljuk, sőt, jelenleg már is elég jelentős hasznunk van e területről.

• **Mennyi a tagdíjatok? Mennyit fizetnek a szövetkezeti tagok egy hónapban?**

• Idáig a tagdíj összege két részből tevődött össze: volt egy alapdíj és egy szolgáltatási díj. Az alapdíj régebben bruttó 6000 Ft volt. A szolgáltatási díj a felvett hívások arányában osztódott szét a tagok között. Ez átlagosan 100-150 Ft/cím volt. Miután ez utóbbi összeg változó volt, a szövetkezet gazdálkodásában a kiszámíthatatlanság gondokat okozott. Eddig ráadásul nem akartunk nyereséget sem képezni, tehát a tagdíjakat csak a működési költségekre fordítottunk. Ennek megfelelően csak annyit szedtünk be tagjainktól, amennyi éppen kellett.

• **Akkor a taxisok befizetési csökkenni fognak a befolyt hirdetési bevételek arányá-**



ban, vagy emeltek, hogy legyen nyereség is?

• Nem, a taxisok befizetési előre nem fognak csökkenni! A mai gazdasági helyzet ezt nem teszi lehetővé, a járulékok és az egyéb kiadások megkövetelik, hogy egy kiszámítható és megkövetelhető bevétellel kalkulálhasson a cég. Büszkén mondhatom, hogy az ország második legnagyobb taxisszövetkezetével rendelkezünk, a budapesti City Taxi után. Gazdasági programunkat úgy kell meghatározni, hogy nye-



Diszpécserközpontunk a város legmagasabb pontján, a 14. emeleten található

SZÖVETKEZET ÉLÉN



A BÁTÉSZ kibővített, új vezetősége, balról jobbra: Csorba István, Garaci László, Berente Imre, Lossó Géza, Olajos Szilárd, Bajzák Dénes

reségérdekelték legyünk. A törvény is előírja, hogy nonprofit szervezetként nem működhetünk tovább, mint azt néhány évvel ezelőtt tettük. Működésünkhöz tehát nyereséget kell produkálnunk.

• Mi lesz a nyereség sorsa?

• Fejlesztésekre fogjuk fordítani, illetve ha a dolgok számításaink szerint alakulnak, akkor egy rész mehet majd egy idő után tagdíj-csökkentésre is. De nem mindenkinek, nem tagi alapon! Valamilyenfajta visszaszponzorálásra



gondolok, amellyel jutalmazni tudjuk majd a legjobban dolgozó, ill. a legregebben velünk lévő kollégáinkat. Tehát gyakorlatilag saját magunkra fordítjuk a befolyt pluszpénzeket.

• Gondolom ezzel mindenki egyetértett. Mi van még?

• Személyes kontaktust szeretnék tartani megrendelőinkkel. Az utóbbi években ez már nem nagyon volt divat. A régi elnökök néha ugyan eljutottak ide-oda személyesen tárgyalni, de ezt egyre inkább felváltotta az írásban, vagy telefonon tett ajánlat. Ezt szeretném közvetlenebbé tenni és a személyes kontaktust erősíteni, illetve a későbbiekben is fenntartani. Mi a megrendelőinkből élünk, és az ő igényeiket egy személyes megbeszélés alkalmával – akár fehér asztal mellett – kön-

is. Ez sokszor nehéz feladatot jelenthet. Mennyi taxi van Kecskeméten?

• A városban 167 taxiengedély van kiadva, és ebből 136 fő dolgozik taxisként.

• Ebből a 136-ból 66 nálatok, és a többi?

• Rajtunk kívül még van egy társaság – a Zebra Taxi Kft. –, melynek a létszáma úgy 40 fő körüli. Van még rajtuk kívül egy bt.-be szerveződött taxis tömörülés is – a Kecskeméti Taxi – változó létszámmal. Ők általában 4 autóra vesznek fel 2–6 embert. Ebben a városban a mezitlábások is elég sokan vannak. Őket nem lehet már betereelni egyik csapatba sem, ehhez szoktak hozzá, nem szeretik a társasági regulákat.

• Kecskeméten a taxiállomások használatáért mennyit kell fizetni?

21 600 Ft/év a fizetendő díj, ez minden taxisnak kötelező. Ebből nincs vita, nincs placchaború, semmi a fővárosi helyzethez ha-

gyogy az országban egyedülálló módon, de nálunk a taxiállomáshasználati-engedély egyben parkolási engedély is! Vagyis magába foglalja a város összes fizető parkolóhelyén történő megállás jogát is. Hogy érzékeltessem ennek előnyét: egy normál, hétköznapi autósnak 75 ezer forint az éves parkolókártya ára...

• Lépjünk ezen is tovább. Ha új cégvezetés áll fel, az szinte automatikusan nyúl hozzá az árakhoz. Tervezed-e, hogy lejjebb viszed a tarifát utas-szerzés céljából? Vagy esetleg bevezeted Kecskeméten a „mindenhová 500 Ft-ért” akciót, ahogy ezt az ország néhány városában a taxis tömörülések megtették?

• Ez eszembe sem jutott. Mi ilyen öngyilkos lépést nem engedhetünk meg magunknak! Talán nem meglepő, de Kecskeméten ebből szeretnénk megélni a jövőben is. Nem lehet cél kollégáink tönkretétele. Még akkor



A két szövetkezet vezetése: Tamás Miklós elnök, City Taxi (háttal), Bösz Péter marketingmenedzser, City Taxi, Lossó Géza elnök, Hírös Taxi, és egyik helyettese, Gángol Ignác

nyebb megismerni. Sok komoly dolog eldőlhet – még tán az ár-emelés is néha – egy-egy ilyen találkozáson. Azt is tudomásul kell venni, hogy ezen a piacon bizony vannak mások is...

• Térjünk át más területre. Te egyben a BÁTÉSZ elnöke is vagy. Tehát nem csak „saját” szövetkezetedért kell kiállnod, hanem a város többi taxisáért

sonló problémát nem okoz. Van egy-két frekvenciált plac, ami hivatalosan nem is létezik. Ezt minden társaság a maga szabályai szerint használja. Mi például a kórház belterületén, a kórházzal kötött megállapodás szerint, rendelkezünk saját taxiállomással. A Zebra Taxi pedig egy másik magánhelyen, saját megállapodása alapján áll. Egyébként lehet,

sem, ha a konkurenciánál dolgoznak. Jelenlegi alaptarifánk 300-200-50.

• Van kedvezményes tarifátok is?

• Szerződéses partnereink közül a multikat 210-170-35-ös tarifával, többi szerződéses partnerünket 250-200-40-es viteldíjjal szállítjuk.

• Úgy tudom, az önkormány-

zatnál bizonyos kérdésekben sikerült támogatókra lenni.

• Így igaz! Van egy önkormányzati beadványunk – amit a BÁTESZ tett – ez az októberi közgyűlés elé kerül. Mint a BÁTESZ elnöke el tudom mondani, hogy e beadványt illetően idáig minden párt támogatását bírjuk. Ebben szeretnénk korlátozni a taxiengedélyek számát Kecskeméten. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy a mostaniak közül kiszűrünk bárkit is. Arról lesz szó, hogy addig nem adunk ki új taxiengedélyt, amíg a létszám nem csökken a kívánt mértékig. Ez pedig a taxiállomások férőhelyeihez igazodik majd. Ma Kecskeméten 39 férőhely van, ennyi taxis tud egy műszakban megállni szabályosan a drosztokon. Több nem. Ezt a számot beszorozzuk kettővel, és még ráteszünk valamennyit. Hárommal már nem szorozhatunk, az az idő ugyanis elmúlt, amikor három műszakban is eredményesen dolgozhattak egy autón. Sőt, ma már jóval több van kint nappal, mint éjjel. Sajnos nincs komoly igény az utasok részéről taxira hajnalig. Tehát a meghatározó létszám a nappalosoké. Ehhez fogjuk kötni a maximált létszámot is. E mellett – talán az országban elsőként – egy olyanfajta határozatot próbálunk „nyélbeütni”, amelyben **hatósági fix árat** szabnánk meg Kecskemét területére. Erre a korábban fővárosi kezdeményezésre módosított Ártörvény lehetőséget ad, ám még egyetlen város sem merte bevezetni. Ez a döntés mindenki számára kiszámíthatóvá tenné a viteldíjakat, és biztosítaná a minőségi szolgáltatást is. Ugyanis a taxisnak hosszú távon lehetősége nyílna korszerűsítésre is. Kecskeméten konkrétan a 340-240-60 Ft-os tarifát szeretnénk bevezetni, melyet az önkormányzattal és a helyi hatóságokkal közösen állapítottunk meg. Remélem, bevezetéséről – a létszámkorlátozással együtt – hamarosan beszélgethetünk a Taxisok Világának!

• **Végül térjünk vissza ismét a Hírös Taxihoz. Úgy tudom, a budapesti City Taxival bizonyos dolgokban együttműködtek. Mit takar ez pontosan?**

• A hír igaz! Tanulmányutat

szerveztünk a budapesti City Taxi Szövetkezethez, még szeptember elején. Ezúton is köszönjük a segítségüket, támogatásukat! Nagyon sokat tanultunk a látogatásból. Természetesen nem tudjuk magunkat hozzájuk mérni, mert nem vagyunk sem létszámban, sem felszereltségben, sem megrendelészámban hasonló helyzetben. Ugyanakkor éppen ezért volt számunkra nagyon tanulságos a látogatás egy tényleg korszerű taxiközpontban. Természetesen volt kézzelfogható eredménye is a találkozásnak. Si-

került megegyeznünk, hogy az ország déli feltekéjén, először Kecskeméten, a Hírös Taxinál lesz taxikártya-elfogadó terminál, illetve bankkártya-leolvasó berendezés. Terveink szerint már október közepétől – próbajelleggel – elérhető lesz ez a szolgáltatás, 5 taxiban. Ezt követően meglátjuk milyen lesz a fogadtatás utasaink körében. A továbblépés ettől függ majd. E mellett a City Taxival megegyeztünk – egymás törzsutasait kölcsönösen támogatván – hogy közös reklám-szórányanyagot készítünk. Ebben tájé-

koztatjuk majd az utasokat arról, hogy úgy Kecskeméten, mint Szegeden a Taxi Plusz társaságnál, elfogadják a City Taxi utasainak kártyáját, illetve a bankkártyákat is. Tehát aki például az Intercityvel utazik, az a fővároson kívül már Kecskeméten és Szegeden egyaránt fizethet a taxikban bankkártyával. Ez pedig egyelőre úttörő, vagy ha úgy jobban tetszik, példanélküli szolgáltatás, melyre büszke lehet a Hírös Taxi.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
-kó-

KÜLDJ EGY RECEPTE!

Egyik kedvencünk: a tészta

Akár találós kérdés is lehetne: rengeteg formában kapható, húshoz, zöldségekhez egyaránt adható, nagyon gyorsan elkészül, mi az? Hát persze hogy a tészta! A háziasszonyok kedvencei közé tartoznak a tésztaételek, hiszen este munka után is hamar az asztalon gőzölöghet a vacsora. Ráadásul időt is nyerünk, ha a mostanában nálunk is divatos tojás nélküli (durum) változatokat használjuk, mivel ezeket sós vízben kevés olajjal csak egy-két percig főzzük, s utána lefedve nyolc-tíz percig állni hagyjuk. Míg a durumtészta elkészül, addig foglalkozhatunk a többi hozzávalóval. Gyerekeink pedig kifejezetten örülnek, ha a szintén népszerű, különféle formájúakat használjuk. Bátran kerüljön hát farfale, penne, cannelloni is a tányérra!

Sült csirkemell mártásban

Hozzávalók:

2 fej vöröshagyma
4 csirkemell (á 15 dkg)
2 nagy alma (50 dkg)
5 dkg vaj
2 ek. méz
1 tk gyömbérpor
1/2 dl fehérbor
2 dl tejszín
2 dl húsleves (kockából)
2 ek. napraforgóolaj
4 dkg tisztított napraforgómag

A hagymát meghámozzuk, apróra vágjuk. A húst megmossuk, szárazra töröljük. Az almát meghámozzuk, magházát eltávolítjuk, húsát fél cm-es kockákra vágjuk. Felforrósítjuk a vajat, megpirítjük benne a hagymát. Hozzáadjuk az almát, a mézet, a gyömbért, és megsózzuk. Két percig pirítjuk, majd felöntjük a fehérborral, és felforraljuk. Belekeverjük a tejszínt, 1 dl húslevest. Lassú tűzön tovább főzzük.

Felforrósítjuk az olajat, és a húst megpirítjük benne. Ráöntjük a maradék 1 dl húslevest, lassú tűzön lefedve puhára pároljuk. Ha elkészült, kivesszük, és alufóliába csomagolva kicsit még pihentetjük. A napraforgómagot zsiradék nélkül kissé megpirítjuk, és a hús sültével együtt az almához keverjük. A húst szeletekre vágjuk, és az almamártással tálaljuk. Köretnek knédlit ajánlunk.

Knédli

Hozzávalók:

2 zsemle
2 ek vaj + kenéshez
1/2 l tej
4-5 ek. liszt

A zsemleket kis kockára vágjuk, a felforrósított

vajon világosra pirítjuk. Felöntjük annyi tejjel, hogy a zsemleket elfedje, és egy óra hosszat pihenni hagyjuk, hogy a zsemle jól megszívja magát. Ha szükséges, a tejet pótoljuk. A beáztatott zsemleket megsózzuk, majd a liszttel galuska sűrűségű tésztát keverünk belőle. Egy konyharuhát kivajazunk, a kapott tésztát kitésszük rá, kenyér alakúra formázzuk és becsavarjuk. A konyharuha két végét szorosan elköttjük, és erősen forrásban levő sós vízben kb. 30-40 percig főzzük. Ha elkészült, melegen kiborítjuk, majd éles késsel fogyasztás előtt szeleteljük.

-Q-

AKCIÓ

A Nádor Rendszerház Kft-nél!

MAXON PM 100



Az ismert PM 100-as URH rádió és a 100 csatornás PM 160-as készülék most a készlet erejéig

45.000 Ft+Áfa

áron* kapható!
Részletekért hívja
a 06 1 470-5028 vagy
a 06 1 470-5029-es
telefonszámokat



*54.000 Ft áfával, az ár a kódadót nem tartalmazza

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

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.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.500.-tól
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	137.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest (házsámos) és környéke (44 település) atlasz	2.950.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis Angol nyelvkönyv	2.300.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj	LPG autógáz
Január	266.00	259.00	260.00	
Február	269.00	259.00	265.00	
Március	259.00	248.00	243.00	
Április	269.00	259.00	250.00	
Május	279.00	267.00	252.00	
Június	283.00	276.00	256.00	
Július		287.00	260.00	162.00
Augusztus		289.00	264.00	165.00
Szeptember		285.00	264.00	265.00
Október		282.00	267.00	165.00

2007 második féltől az adóhivatal nem jelzi a 98-as oktánszámú benzín elszámolási árát, mivel ennek az üzemanyagfajtának a forgalmazása megszűnt. Új elemként ugyanakkor megjelent az autógáz elszámolási ára.

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

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 – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26 – 2007.09.24.	7,75%
2007.06.25-től	7,50%

www.mnb.hu

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2007. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a 9825 Ft	Járulékalap 29,5%-a 19 323 Ft	Járulékalap 21,5%-a 14 083 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 5240 Ft)</small>	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2620 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 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 járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a 19 650 Ft	Járulékalap 29,5%-a 38 645 Ft	Járulékalap 21,5%-a 28 165 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)</small>	Tételes összeg 1950 Ft	A minimálbér 4%-a 2620 Ft <small>A vállalkozói járulékra nem vonatkozik a minimum-járulékalap, de önkéntesen fizethető annak alapján is! Bővebb magyarázatot lásd a 24-25. oldalon.</small>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

Az orvos alaposan megvizsgálja a beteget, ellenőrzi a leleteit, de nem szólal meg, csak hümmög a papírok felett. A beteg aggódó hangon kérdezi:

- Doktor úr, mondja már meg végre, hát tulajdonképpen mi bajom van?

- Azt majd a boncolás mutatja meg.

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
Költségment elszámolható	A járulékalap 8%-a	Járulékalap 21%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 8,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A nyugdíj melletti vállalkozók járulékfizetése 2007. április hónaptól változott. Az Egészségügyi Szolgáltatási Járulék mértéke 16%-ról 9%-ra csökkent. Ezzel egyidejűleg a nyugdíj melletti vállalkozók részére is bevezetésre került a 8,5%-os nyugdíjjárulék-fizetési kötelezettsége.

Fontos változás továbbá, hogy a kiégszítő tevékenységű, vagyis nyugdíj melletti vállalkozók járulékkukat negyed-

évente kötelesek, a negyedévet követő hó 12-ig megfizetni.

A befizetés az alábbi számlaszámokra történik:

- 10032000-06056229 – APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla,
- 10032000-06056236 – APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek beszédési számla."

Forrás: <http://www.apeh.hu/adoinfo>

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Októberre tehát 2007. november 12., péntek.

Szöke nő a pszichológusnál:

- Doktor úr, engem mindenki os-tobának tart.
- Értem a problémáját. Mondjon el szépen, lassan mindent az elejétől.
- Dok-tor úr, en-gem min-den-ki os-to-bá-nak tart ...

- Most sokkal jobban néz ki, mint a múltkor – mondja az orvos a betegének.
- Nyilván azért, mert betartom, ami a gyógyszeres üvegre van írva.
- És mi van odairva?
- Hogy az üveget tartsuk mindig szorosan lezárva...

SAP-ART Hiteles hírek

MIÉRT JÁRSZ JOBBAN, HA LAKÁS VAGY HÁZVÁSÁRLÁS ELŐTT HOZZÁNK JÖSSZ HITELÉRT ÉS NEM A BANKBA?
Mert minden jelentős hazai bankkal kapcsolatban vagyunk, míg a banki ügyintéző csak a saját feltételeit ismeri.

Mert a hitelhez, a lízinghez, a szoc-polhoz, a lakáskasszával és a biztosítással kombinált hitelekhez is értünk. Van, ahol tudunk alkudni a kamatokból.

EGYEDI ENGEDÉLYEK ÉS KAMATOK NÁLUNK!!!

Pl.: szabadfelhasználású hitel **10M 20évre 69298 Ft/hó**, a kamat nem változik a futamidő végéig!!! Váltsd ki hiteled erre!!! Minden banknál **fiókvezetői** szinten képviselünk, így **kiemelt ügyfél leszel.**

Bíró László, (volt)City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

Bp,1133 Esztergomi út 12.

Tel: 06-70-3838767; 06-70-

3162071; Fax:1-7888295;

Mai besTHM: 4.46%

NYENYI FLOPPY

★★★★★

ELEKTRONIKUS BEVALLÁSOK

★★★★★

KÖNYVELÉS

akár visszamenőleg is

BTI-TAXICENTRUM

Nagy Zoltán

30/989-4279

Budapest, XI. Vahot u. 6. Fsz.

Tax-Info Könyvelő Kft

Putz György

30/342-2767

Bp., XVI. Zsemlékes u. 62/B

GPS

2 év garanciával

Térképszoftverrel is

☛ **Hihetetlen áron!** ☛

NAVIGÁCIÓ

City 146

06-70-38-38-146

A sokoldalú MAZDA3

Vannak autók, amelyek megjelenésükkel hívják fel magukra a figyelmet. Sok minden szóba jöhet a cél megvalósítása érdekében, a feltűnő színválasztástól a kifeje-

ték 380 Nm, amit 3000 ford/perc-nél már teljes egészében élvezhetünk. A Mazda3 MPS végsebessége 250 km/h. A hatsebességű manuális váltó tökéletes uralmat kínál

szerét (Mazda Advanced Impact Distribution and Absorption System) alkalmazza. A biztonságos utazásról továbbá hat légszák, deformálódó fékpedálát dolgozott kormányoszlop és a biztonsági övek bekapcsolására figyelmeztető hangjelző gondoskodik.

A Mazda gondolt azokra is, akik szeretnék a gyorsaságot, sportosságát ötvözni az alacsonyabb fogyasztással. Ez úgy tűnik első hallásra, hogy fából vaskarika. Ám a Mazdának ez is sikerült, köszönhetően a korszerű dízelmotornak. Tehát az ilyen igények esetén a Sport változathoz rendelhető 2 literes, 143 LE-s dízellagregáttal szerelt változatot kínálják. A 380 Nm-es nyomaték elegendő ahhoz, hogy gyorsuláskor „beszoruljunk” az ülésbe. 100 km/h-ra 9,9 mp alatt gyorsít a dízelmotor. Végsebessége 203 km/h. Mindehhez 7,1 literes városi üzemi fogyasztás társul, de országúton – a megengedett se-



zetten sportos külső jegyekig nagyon széles a skála. Aztán vannak azok a típusok, melyeknek utcai változatát turbozzák fel. Növelik a motor erejét, változtatnak a futóművön, a kipufogórendszeren, hogy csak néhány fontosabb elemet említsünk a tuning-lehetőségek közül. Számomra legszimpatikusabb az a megoldás, amikor az autón szinte alig látszik, hogy milyen erőt képvisel. Így senki sem akar az emberrel versenyezni, ám ha kell, akkor a szokásosnál nagyobb erő áll a vezető rendelkezésére. Persze azért az sem elhanyagolható szempont, hogy éppen ezért meg is lepődnek sokan, amikor ez az „átlagos” külsejű autó állva hagyja társait. A Mazda3 MPS pont ilyen rejtett értékekkel rendelkező típus. A külső jegyek csak a jószemű autósoknak mutatják meg, hogy azért ez nem egy átlagos Mazda3-as. A kerékek a kipufogók sejtetik, belül nem egy átlagos motor dohog. Aki kipróbálja, annak a 2,3 literes, turbófeltöltésű, 16 szelepes, MZR DISI erőforrás a 260 lóerejével mindössze 6,1 kp alatt gyorsítja fel az 1485 kg. tömegű autót 100 km/h-ra. A nyoma-

ról a négy nagyméretű tárcsafék, a blokkolásgátló (ABS), az elektronikus fékerő-elosztás (EBD), a dinamikus menetstabilizáló (DSC), a kipörgésgátló (TS), a részlegesen önzáró differenciálmű (LSD) és a fékrásegítő gondoskodik. A fékek nagyobb méretűek, mint a Mazda 3 alapváltozatain. A jó látsási körülményekről az esőérzékelős ablaktörlő és az automatikus világítás rendszere gondoskodik, hatékonyan közreműködve a balesetek megelőzésében.

Az ütközésekkel szembeni hatékony védelem érdekében a Mazda3 MPS a többi Mazda3 modellből is ismert Mazda fejlett ütközésenergia-elosztó és -elnyelő rend-

bességgel haladva – mindössze 5,4 litert fogyaszt a Mazda3 Sport, gázolajból. A belső felszereltség, a futómű és a kényelmi, biztonsági megoldások megegyeznek a benzines változatokkal.

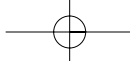


**K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA**

**AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS**

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

Nyitva tartás: 8–17 óráig



Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



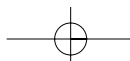
<p>Mercedes-Benz C 220 CDI</p> <p>2004. 05. 21. 108 698 km ezüst metál/antracit szövet metálfény, paraméterszabályzás, osztottan dönthető hátsó üléstámla, telefonelő-készítés, fém kartervédő lemez, riasztóberendezés, komfort klímaautomatika, BiXenon fényszórók, Audio 10 RDS rádió CD-lejátszóval, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitellel</p> <p>Ár: 5 290 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz Vaneo 170 CDI</p> <p>2002. 05. 29. 33 000 km bernestein vörös metál/Saturn antracit szövet metálfény, lökhárítók, díszcsikok, kűszöbök a jármű színére fényezve, mechanikusan állítható kormányoszlop, EDW II belső tér védelemmel és emelésérzékelővel, klímaberendezés, első jobb oldali ülés állítható magasságú/lehajtható, Family kivitellel, mechanikusan kihajtható jobb és bal oldali ablak, elektromosan kihajtott jobb és bal oldali hátsó oldalablak</p> <p>Ár: 3 250 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz C 200 CDI</p> <p>2004. 05. 19. 121 772 km tanzanitkék metál/royalkék szövet paraméterszabályzás, bőrkormány/váltó, telefonelő-készítés, 5 fokozatú automata nyomtatóval, fém kartervédő lemez, Radio Audio 20-CD lejátszóval, riasztóberendezés, Isofix gyerekülésrögzítő pontok, belső térvédelem, Carlsson motortuning</p> <p>Ár: 4 750 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz E 220 CDI</p> <p>2005. 10. 04. 48 943 km cubanitezüst metál/St-Tropez Antracit szövet metálfény, paraméterszabályzás, PTS, telefon előkészítés, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, riasztó, CD cserélő a középső konzolban, ülésfűtés az első üléseken, Avantgarde kivitellel</p> <p>Ár: 8 490 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz B 170</p> <p>2005. 10. 10. 37 667 km kometszürke metál/feke-te Utrecht szövet metálfény, 5 küllős könnyűfém keréktárcsák, pótszónye, automatikus gyerekülés-felismerő rendszer, hátsó ülések integrált gyerekülésekkel, bőrkormány és bőr váltókar, telefonelő-készítés, kormányoszlop axiá-lisan mechanikusan állítható, Radio Audio 20 CD lejátszóval, elektromos ablakemelő funkcióbővítés, MYRTE fakív. dohányaszürke alumínium díszítőelemekkel, ülésfűtés az első üléseken, külső króm csomag</p> <p>Ár: 5 490 000 Ft</p>	<p>Mercedes-Benz E 200 CDI</p> <p>2006. 12. 01. 7 911 km Fekete/feke-te szövet tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomtatóval, taxicsomag - vészriasztó nélkül, dízel részecskeszűrő, ISOFIX gyerekülésrögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, taxi kommunikációs eszköz előkészítés, taxikommunikációs eszköz előkészítés</p> <p>Ár: 9 690 000 Ft</p>
---	---	--	---	---	---

- ▶ 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



Bemutatkozik a

Főtaxi Old Boys labdarúgócsapata

A nagypályás labdarúgó-bajnokságokban szereplő taxis csapatokat az elmúlt időszakban egy-egy mérkőzés kapcsán mutatuk be. Most kivételt teszünk, ugyanis egy adott eseménynek konkrét végeredménye van. Vagy ez a csapat győz, vagy a másik,



Mészáros Gábor középvezető egy húsipari üzembn



Cserna László taxi-gépkocsivezető, egykoron FIFA játékevezető



Szabó László nemcsak a csapat kapitánya, de a csapat motorja is

esetleg döntetlen az eredmény. De mindenképpen a pontokért zajlik az „ütközet”, aminek kapcsán érdemes egy-egy társasággal foglalkozni külön is.

Az Old Boys bajnokságban éppen az a lényeg, hogy nincs pontokért folyó „ütközet”. Csak a játék, a mozgás a cél. Naponta 10-12 óra kormánytekergetés után pihenésként egy kicsit sportolgatni. Minden tisztelet ezeknek a kollégáknak, a 45-50 éves fiataluraknak! Jó példájuk remélhetően egyre inkább követésre talál: gyertek minél többen sportolni, mozogni! A csapatképről most hiányzik két meghatározó játékos: Antal Attila, a FŐTAXI korábbi vezérigazgatója, aki jelenleg a BKV vezérigazga-



A barátság számít, nem az eredmény

tója, és Hatvány János üzletember, sikeres vállalkozó. Ők munkahelyi elfoglaltságuk miatt maradtak távol ettől a mérkőzéstől.

Juhász Péter



A Főtaxi Old Boys csapata az előző bajnoki szezonban

Alacsony fogyasztás, korszerű megjelenés

Škoda Fabia

Egy taxis lapban felesleges foglalkozni a Škoda Fabiával - mondták néhány hete többen is. Természetesen fővárosi kollégák. Ők már hozzászórtak a nagyobb autókhoz, ráadásul a társaságoknál ezzel a mérettel nem lehet dolgoz-

ni. Természetesen a Fabia kombi változatára már ez így nem igaz. E mellett azért még Budapesten is bőven látni taxit a „mi autónk”-ból is. (Nem az SX4-re gondolok.) Aki pedig vidéken dolgozik - ahol az átlagos fuvar-

távolság mindössze 3-4 kilométer - annak nem biztos, hogy egy hajó méretű autóra kell beleölni a pénzt. A Fabia ideális taxi-autó lehet sok szempontból is. Kategóriájának legnagyobb láb- és fejterét kínálja a hátsó ülésorban. Az első üléseken utazók pedig hagyományosan nagy teret élvezhetnek. A jó térkihasználásnak köszönhetően az első és hátsó üléseken helyet foglalók több helyet rendelkeznek. De, hogy ne csak a „levegőbe” beszéljünk: a Fabia külső mérete: 3992x1642x1498 mm. A csomagteret alap befogadóképessége 300 liter, ami a hátsó ülések ledöntése után 1163 literre növelhető.

A rendkívüli megbízhatósághoz, tágassághoz, a kiemelkedő menettulajdonságokhoz, a biztonságos konstrukcióhoz és a kiváló ár-érték arányhoz a friss for-

matervű karosszéria széles színválasztéka, valamint a beltér jó minőségű anyagainak és színeinek kombinációja társul.

Biztonság tekintetében is fejlődött a Fabia. Akár már függönylégzsák is védheti az elöl és hátul ülőket. A hátsó ülésen egy gyerekülés rögzíthető a Top-Tether-



Az 1.6-os benzinmotor szinte repíti az új Fabiát



Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

A mi derék nagy költőink - pl. Vörösmarty, Petőfi, Arany - többnyire áhítattal szóltak a magyarságról, a nemzetről. Dicsérték annak nagy eszét, világszerető vitézségét, lovagiasságát, kitarását és erős akaratát. Tudtak ám udvarolni, olvastukkor úgy elérékenyeltünk, hogy szem nem maradt szárazon. Szerintük csupa-csupa erényből állunk össze ugyebár, s egyébként is „ha a Föld Isten kalapja, édes Hazánk a bokréta rajta”. No persze...

Ha dicsérettel (hájjal) kengetnek egy népet, akkor az előbb dombolni kezd a gyönyörűségtől, majd elégedetten elalszik, mint egy jóllakott csecsemő, aztán csinalhatnak vele, amit akarnak.

Szerencséje ennek az időnként bizony könnyen kenyérré kenhető népnek, hogy nemcsak egekig magasztalói voltak, hanem ostromozói is.

Ilyen ostromozó volt Széchenyi - akiről filmet is készítettek, díjat is alapítottak, emlegették is a nevét akár köllött, akár nem, műveit azonban csak kevesen olvassák, ha egyáltalán - s hát Ady.

Ady Endre, e havi talált versünk költője, olyan keserűséggel, kiábrándulással, s néha bizony gyűlölettel írt a magyarságról, hogy az alaposan meghökkentette korabelijeit, kortársait. „Hát így szereti ez a zavaros fejű ember a magyar népet, hogy rugdalja, leköpi?!” - gyűttek a „magas színvonalú” kritikák. Pedig ha jobban ráfigyelnek, tán megértik őt.

Mi már (juszt is ideírom: saj-

nos) jobban megértjük, jobban átérizzük, miért is üt-vág minket. Ennyit használ a versnek az idő. Beérleli. Mint ezt, ni:

A HŐKÖLÉS NÉPE

Ez a hőkölő harcok népe
S mosti lapulása is rávall,
Hogy az úri kíméletlenség
Rásuhintott szijostorával.

Mindig ilyen volt: apró khánok
Révén minden igának barma,
Sohse harcolt még harcot végig,
Csak léhán és gyáván kavarta.

Erőt mutattak, erőt látott,
Vertnek született, nem verőnek.
Őnerejét feledte mindig,
Sohse szegzett erőt erőnek.

Betyár urai így nevelték,
Nem rúg vissza, csak búsan átkoz,
S ki egyszer rugott a magyarba,
Szinte kedvet kap a rugáshoz.

Ma is itt ül lomhán, petyhüdtlen,
Fejét, jussát, szívét kobozzák
S ha néhányan nem kiáltoznának,
Azt se tudná, hogy őt pofozzák.

Csak a Csodák-Ura meglátná
Végre ezt a szánalmas népet,
Adna neki csak egy dárdányi,
Úri kis kíméletlenséget.

Hogy néhány maradt sereghajtó
Törötten, fogyva azt ne vallja:
Ezért a népért úgyis mindegy,
Ebsorsot akar, hát - akarja.

No, betyárosan végigüt rajtunk!

Ezúttal nem fecsegünk arrul, hogy mikor írodott s minek az apropójára. Mit számít az! Tessenek elhinni: ezt a verset igenis szeretetből és féltésből írta. Azért, hogy olyanok legyünk, amilyenek lennünk kellene. Hogy azt ne véljük, erény a mindenbe beletörődés, belenyugvás, mert versek közelegnek.

Nohiszen... Akkor azt még ő sem tudhatta, hogy erre a szerencsétlen népre csak eztán jön a „java”. Világháború, forradalmak, Trianon, újabb háború - a békeidők „áldásait” nem is említve. „Nemzet legyen a talpán”, amelyik mindezt roppanás nélkül állja.

ELŐFIZETHETŐ A TAXISOK VILÁGA

A féléves előfizetői díj 2160 Ft,
az egyéves 4320 Ft,
amit postautalványon kérünk
a szerkesztőség címére feladni.

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

övel, amely egy esetleges frontális ütközés során csökkenti a gye- rekülés felső részének előrelendü- lését.

A legújabb technológiákat al- kalmazzák az autó és felszereltsé- gének fejlesztésénél és megépíté- sénél. Az új típusal a Škoda a legkisebb típuscsalád ügyfelei



számára is lehetővé teszi, hogy az ötfokozatú manuális váltó helyett hatfokozatú Tiptronic automatikus váltót, az elektro- nikusan vezérelt Climatronic automatikus légkondicionálót vagy éppen a függönylégzsáko- kat válasszák. A kommunikáci- ós technológiák terén az új Fabia gyári előkészítést tartal- maz Bluetooth-os GSM telefo- nok számára vagy olyan audiorendszert, amelyhez külső eszközök csatlakoztatható- ak, például MP3-lejátszó vagy iPod.

Az új Fabia összesen hét motorral készül – négy Otto-mo- torral és három dízelmotorral. Vagyis: 1.2 literes 60 vagy 70 ló- erős, 1.4 literes 86 lóerős, és 1.6 literes 105 lóerős benzines, illetve 1.4 literes 70, 80, és 105 lóerős gázolajos aggregáttal rendelhető ez a Škoda típus. Immár mindkét népszerű háromhengeres benzi- nes magasabb teljesítményű, így rugalmasabb velük az autó.

A háromhengeres, 1.4literes,



A dízelváltózat fogyasztása igencsak kedvező

59kW-os PD TDI motor fogyasztása a gyári adatok szerint város- ban 5.7 liter/100 km. Ez dinami- kus használat és 4 utas esetén sem éri el a 7 litert. Spórolósabb „láb” esetén az érték tovább csök- kenthető. Országúton pedig 5 li- ter alatt lehet autózni az új Fabiával, ami azért mondjuk meg, igencsak vonzó szempont. Az 1.4-es dízellel az autó végse- bessége 172 km/h, gyorsulása 100 Km/h-ra 13.2mp.

Aki nem szereti a gázolajos au- tókat, annak sokfajta benzines váltózat áll a rendelkezésére. A legerősebb, a négyhengeres, 16 szelepes, 1598 cm³ 77 kw-os /105LE/ erőforrás, mely a Fabiát 10.1 mp alatt „repíti” 100 km/h-s sebességre. Ezzel a motorral az autó a gyár fogyasztási adatai szerint 6.9 benzint „eszik” 100 km-en, amit a próba során, teljes terheléssel sem haladott meg je- lentősen az új Fabia.

*

Egy szép hangulatos őszi verset szerettünk volna közölni. Olyan mulatozást, szüretelőst: vidám lányok és fiúk danolászva szede- getik az érett fürtöket a napsü- tötte szőlődombon, teli már a puttony, mindenki elégedett és boldog, még a szőlőszemek is vi- gyorognak – hát valami ilyesmit. De ez most nem megy.

Ellentétben a boldogabb orszá- gokkal, minálunk most nem en- nek van a szezonja.

Minálunk már második éve helyzet van.

Minálunk a hatalom soros gyakorlóit valamit alaposan el- csellőztak (nem kicsit, nagyon!), ezt később, nem önként ugyan, de bevallották, amit „a hőköls népének” egy tekintélyes része mélyen zokon vett. Méghozzá elég hangosan vette zokon. (Ej- nye, no! Ha nem vallják be, észre sem veszitek? – kérdezhetné Ady.) Erre meg a hatalom soros gyakorlóit vették zokon duzzogva, hogy a nép eme részének nem tetszik, amit ők jobbitó szándék- kal erőből végig akarnak verni rajtunk.

Csak úgy mellesleg: mindeköz- ben kedélyesnek nem mondható

életünket át-meg átszövi a politi- ka. Egy része bizonyára szükséges (elvégre demokrácia van, vagy mi a manó!), no de ennyire?

Ragadom az alkalmat és ide- írom: A nyári rekkenőben nagy- fröccsre invitálatom kedves régi ösmerősömet egy árnyas kerthe- lységbe. Ő oda nem lép be – mondja –, mert a pincér jobb- (ba)oldali. Nézzék már a marháját! Oda, ahol végre meg- felelő arányban keverik a bort a szódával (ami igen lényeges szempont), oda ő nem lép be, mert...

Ez lenne hát az újabb ere- nyünk.

Itt tartunk jelenleg.

Hát mit szól ehhez, jó koc- más Ady Endre uram? Kend so- ha nem káde- rezte le a pin- cért egy-egy

alapos berúgás előtt, pedig kend is igen elkötelezett ember volt. S mi véleménye lehetne erről az or- szágos egészről?

Csitulj, szívem!, mivelhogy mégiscsak versrovat lenne ez, az árgyelusát! Ezért az ő egyik versé- nek utolsó sorával kérdezem: „Hát mi lesz ebből, tekintetes

úr?” Mármost ebből a mi mámo- ros demokráciánkól...

Hogy mi gyün még, azt nem tudni. Csak azt lehet tudni, hogy a mi régi dicsőségünk csak nem gyün. Az már nagyon régóta ott kódorog-késlekedik az éji ho- mályban. Ugye, Vörösmarty apánk?

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén már
nettó 7.000.- Ft + áfától
szállítjuk bármelyik taxitársaság
vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját,
max. 1.7 t súlyhatárig.

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitörött 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 2900-626, +36 1 2970-252,
+36 70/370-6890, +36 70/370-6880**

Szállítás éjjel-nappal,
hétvégén és ünnepnapokon!

*30 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

CSEERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

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

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

„Nullás” papírok

Ne a kocscserénél derüljön ki a probléma...

Több kolléga szembesült a közelmúltban – kocscseréje kapcsán – azzal a ténnyel, hogy a „nullás” papírok beszerzése nem is olyan egyszerű. Az egyenleg ugyanis sok esetben – az elvárható legnagyobb gondosság ellenére is – nem nulla, hanem tartozást mutat. Történik ez annak ellenére, hogy a vállalkozó tudomása szerint minden bevallása és befizetése rendben volt. A probléma több helyről eredhet:

Az esetleges hátralék nem a tárgyéből, hanem az előző évről, vagy akár az azt megelőző évekből ered.

Az összegszerűen ugyan helyes befizetések nem jó számlaszámra mentek. Ilyenkor van az, hogy egyik adónemben túlfizetés, míg egy másikban hiány jelentkezik. Az adóhivatal ez esetben is rendkívül szí-

gorú: nem adja ki az igazolást addig, amíg a különböző összegek nincsenek a „helyükre téve”. Legutóbb egy 1000, azaz ezer forintos tétel hiúsította meg átmene-tileg a tartozásmentességi igazolás kiadását.

A vállalkozó téved, és valóban adó-, ill. járulékhánya van. Ez az eset akkor lehetséges, ha vagy a befizetés kevesebb a bevallott összegnél, vagy a bevallásban szereplő összegek nem helyesek és meghaladják a befizetéseket. Olyan eset is előfordult, amikor a taxis kolléga „elfelejtett” szólni könyvelőjének, hogy nem a minimum-járulékalap, hanem a minimálbér figyelembevételével fizeti járulékait. Ha a bevallások ennek ellenére a minimum-járulékalap figyelembevételével kerülnek beküldésre, akkor bi-

zony éves szinten komoly, több tízezer forint hiány jelentkezik.

A folyószámla rendbetételére több lehetőség kínálkozik. A legegyszerűbb természetesen az, ha a kimutatott hiányt a vállalkozó egyszerűen befizeti a megfelelő adó-ill. járuléknemek szerinti számlaszámra. Érdemes azonban előtte ellenőrizni az adófolyószámlát, mert könnyen lehet, hogy a hiány nem a tényleges befizetés elmaradása, hanem valamely téves bevallás miatt keletkezett.

Az elektronikus bevallások teljes körűvé tétele óta több olyan esettel találkoztunk, amikor a havi járulékbefizetés hibásan lett beküldve, például a százalékos egészségügyi hozzájárulás rovat is ki lett töltve. Ezt a program nem tekinti hibának, hiszen – bár nálunk ritkán, de – lehet olyan eset, amikor ezt a hozzájárulást is fizetni kell. Szintén alapvető tévedés volt, amikor a 2006 évről szóló 0653-as bevallás járulékokra vonatkozó lapjai kitöltésre kerültek. Ezeket a rovatokat azonban csak azoknak kellett használniuk, akik alkalmazottaik után fizettek járulékot, a saját járulékokat ugyanis a 06584-es bevallási íven kellett közölni. Aki mind a kettőt kitöltötte, most pontosan egy évnyi tb járulékkal van „elmaradva” bevallásai alapján. A szomorú az, hogy ezt az alapvető hibát néhány könyvelő (vagy magát könyvelőnek tartó személy) is elkövette!

Na de nézzük a megoldási lehetőségeket. Az ügyfélkapuval rendelkező főállású vállalkozó naprakész folyószámlát tud lekérni elektronikus úton az internet segítségével az APEH-től. Ha saját regisztrációja van, akkor önmaga, egyébként könyvelője segítségével kérve. Érdemes ezt az ellenőrzést megtenni, hogy ne az adóhivatalban, a nullás papír kérések szembesüljünk azzal a ténnyel, hogy jókora összeget még be kell fizetnünk. A folyószámla ellenőrzése során megbizonyosodhatunk arról, hogy minden adónem nullás, vagy túlfizetést mutat, ellenkező esetben át tudjuk csoportosítani az összegeket, esetleg befizetni a tényleges hiányt. Lényeg, hogy az adóhivatali ügyintézésre már valóban „tisztán” tartozásmentesen jelenjünk meg. A befizetések jóváírására néhány nap szükséges, az eddigi tapasztalataink szerint a sárga csekken befizetett összegek egy héten belül megjelennek a folyószámlán. A bevallások szinte azonnal, automatikusan felkerülnek a folyószámlára, viszont az önrevíziók, javítások, átvezetések már emberi beavakozást igényelnek, vagyis csak ellenőrzés után jelennek meg a folyószámla megfelelő rovatában.

Aki a BTI-ben könyveltet, ill. intézi havi és egyéb bevallásait, az kocscsere előtt – akár több héttel is – mindenképpen keresen meg minket, folyószámlája egyeztetése ügyében. „Külsősöknek” akkor tudunk segíteni ez ügyben, ha ügyfélkapus regisztrációjuk felhasználónevét és jelszavát tudják biztosítani.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Lakott terület kezdete”.
- 2. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Kapaszkodósvány”. Az ilyen sávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.
- 3. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Forgalomirányító fényjelző készülék”.
- 4. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „A szembejövő forgalom elsőbbsége”.
- 5. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Kikerülési irány”. Azt jelzi, hogy a táblát – illetőleg azt az akadályt vagy egyéb tárgyat amelyen a táblát elhelyezték – a táblán levő nyíl által jelzett irányban kell kikerülni.
- 6. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete”.
- 7. Helyes a „B” válasz.** Aki a közlekedésben részt vesz, köteles a közúti jelzések rendelkezéseinek eleget tenni. Ez a kötelezettsége, a jelzések célszerűségéről, értelméről, hasznosságáról alkotott véleményétől függetlenül áll fenn.
- 8. Helyes a „B” válasz.** A másik jármű akadályozása csak olyan esetekben megengedett, ha azt a KRESZ egy adott manőver kapcsán kifejezetten lehetővé teszi.
- 9. Helyes a „B” válasz.** A KRESZ-nek nincs saját szankciórendszere. A közúti szabályok megszegése büntetés jellegű hátrányos jogkövetkezményt akkor vonhat maga után, ha szabálysértési vagy bűncselekményi tényállás keretei közé lép.
- 10. Helyes a „B” válasz.** A gépkocsivezető munkája során – biológiai adottságai miatt – folyamatosan nem tudja a

maximális teljesítményt nyújtani. A közlekedésben részt vevőnek azonban mindig úgy kell közlekedni, hogy a személy-és vagyonbiztonságot ne veszélyeztessen, másokat indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon.

11. Helyes a „C” válasz. Az ESP szabályozott kerekenkénti fékezéssel és a motor nyomtatékának módosításával megakadályozza a gépkocsi megpördülését, stabilizálja a járművet.

12. Helyes az „A” válasz. Kutatóintézetek szakértői szerint a balesetveszélyt nem csak a kézben tartott készülék okozza, hanem a társalgás is. A gépkocsivezetőknek ugyanis egyidejűleg kell az út, a partnerek, saját manőverei, illetve beszélgetőtársa között megosztania a figyelmét. A vezetés közben mobilozók kétszer olyan lassan reagálnak a váratlan helyzetekre, mint mások.

13. Helyes az „A” válasz. Az utasfelvétel céljából történő megállás az útszakasz jobb és bal szélén egyaránt megengedett.

14. Helyes a „C” válasz. A képen látható egyirányú forgalmú útszakaszon a „Várakozni tilos” jelzőtáblát az úttest jobb szélén helyezték el, de hatálya így is az úttest teljes szélességére kiterjed, mert az út csak két forgalmi sáv széles. (Tilalma az úttest bal szélére csak akkor nem terjedne ki, ha a jobb széléig mérve legalább 5,5 m szélességű hely maradna.) Ebben az esetben a kiegészítő tábla az alaptábla hatályát szűkíti, jelentését értelmezi, illetve egy meghatározott időszakra korlátozza. Az útburkolati jel a járművek elhelyezésének a módját jelzi, a tábla jelentését nem befolyásolja.