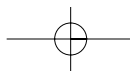


XVIII. évf. I. sz.

2008.

Január



TARTALOM

„Az önkormányzatok feladatvállalásáról a taxiközlekedés területén”	4.
BTI-hírek	5.
APEH-közlemények	6.
Üvegdarabbal támadt a taxisra	9.
Új szelek fújnak májustól	10.
Jelentősebb szerep a közterület-felügyelőknek	10.
Fokozott ellenőrzések a közutakon	12.
Tudod vagy tippelsz?	15.
Újabb kamerákat a buszsávokhoz!	16.
10 éve történt	17.
Az adóbevallás	18.
Szigorodik a közteherviselés ellenőrzése	21.
Amerika működik, de fél	22.
TB-változások 2008	25.
Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg	31.
Új év, újabb szigorítások	32.
Karácsonyi ételosztás	34.
Találtunk egy verset	37.
A taxi, a nagyvárosi tömegközlekedés része	38.
Morfondáriák	43.
Újévi Kispályás Labdarúgó Torna – Mór	46.
Küldj egy receptet!	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

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

Újévi alku

Kedves Országgyűlésem, kormányom, miniszterem, képviselőim, mind jobb-, mind bal-, mind a létező összes oldalról! Így az év elején hadd figyelmeztesselek, mert úgy látom, nem vetted észre (jut eszembe: tegeződhetünk? Azt hiszem, én vagyok az idősebb. Vagy legalábbis egykorúak vagyunk. Már ha te is az előző rendszerben szocializálódttál, és ezt a demokráciának nevezett magyarországi állapotot bizonyos gyanakvó távolságtartással szemléled, mint én...).

Tehát a helyzet, amivel – szerepléseidből úgy látom, nyilatkozataidból úgy hallom –, nem vagy egészen tisztában: bizony SZARBAN VAGYUNK! Nincs pénz, nincs jövőkép, nincsenek álmok!

Tájékozatlanságnak és tudatlanságnak valószínűleg az lehet a fő oka, hogy az a társadalmi kör, amelyben mindenapjaid során mozogsz, nem azok közül kerül ki, akinek görcsbe rándul a gyomra, ha újabb csekk érkezik. A havi néhány százeres, milliós fizetések nyilván nem teszik lehetővé, hogy a saját bőrödön is megtapasztald, átéld, milyen az, amikor nincs mit enni. Vagy ha van, az nem az igazi. Milyen az, amikor nem brahiból vagy szemétségből nem vesz az ember jegyet a buszra, hanem azért, mert arra már igazán nem telik. És fázik, mert a fűtéssel spórolni kell, és vakoskodik, mert az árammal is spórolni kell. És nem tudott venni a gyerekének nem-hogy karácsonyi ajándékot, de még egy normális télikabátot vagy csizmát sem. Tudod, hogy az ilyen szülőknek milyen mélyre zuhan az önbecsülése?

Persze mondhatod, hogy arról már igazán nem tehetsz, hogy valaki szegény. Mondhatnád, ha nem ott ülnél, ahol ezt az országot vezetik. Úgy tűnik, számodra is váratlanul nagy hatalmat kaptál, anélkül, hogy közben bárki is felkészített volna a nagyobb felelősség vállalására.

Persze én, az állampolgár is hibás vagyok. Biztosan sokkal jobb lenne az ország helyzete, ha mindig kérek és adok számlát. Úgy ahogy te! Ja, nem... Ott ezt nem kell...

Kedves Országgyűlés, kormány, miniszter, képviselő, vagy bárki, aki vezet engem és döntéseket hoz rólam! Azt ajánlom, kössünk alkut. Te ott maradsz, ahol vagy, szép fizetést húzol, és nyaranként Barbadosra utazol. Én meg békén hagyjak, ha te is békén hagysz engem. Nem hozol hülye, be tarthatatlan törvényeket és rendeleteket, továbbá nem nyúzd le egy újabb járulék címén az utolsó bőrt is rólam. Én meg adok számlát, nyugtát, amit csak akarsz...

Te nem küldöd rám az adóhivatalodat, hogy „vagyonosodási vizsgálat” címszóval csesztessenek újpesti panellakásomban, én meg elnézem – bár rosszállólag –, ha feketemunkások dolgoznak a rózsadombi épít-

kezéseden. Én megígérem, hogy mindig veszek jegyet a buszon, te meg tizenöt év után belátod, hogy mégis csak baromi drága, és egyébként is egy nagy marhaság ez a négyes metró, és abbahagyod a pénz bele-töltését ebbe a feneketlen zsákba. Inkább villamosvonalakat építesz, meg új buszokat veszel, rövid távon, akár néhány hónap alatt érezhető javulást okozva a közlekedésben. (Csak még egy megjegyzés ehhez a négyes metró dologhoz: jömagam a hetvenes évek legelején egy mélyépítési tervező vállalatnál dolgoztam, és már akkor volt egy kész elképzelés a Dél-Buda-Rákospalota metróvonalról. Akkor megépíteni még biztosan jó és hasznos lett volna – a magánautók száma a tizede sem volt a mainak –, de tényleg senki nem vette észre, hogy azóta eltelt több mint harmincöt év...?)

Állapodjunk meg: én nem csalog adót, te meg nem emelsz adót, és nem találsz ki új adónemeket. Én nem csalog tébét, te meg csökkented a társadalombiztosítási terheket. Én – ha már olyan nagyon szeretnéd – fizetem a vizitdíjat, te meg olyan orvosi ellátást biztosítasz, amelyet magad is szívesen igénybe vennél. Te egyszerűsítet a vállalkozásom adminisztrációját, én meg rendben vezetem a könyveimet és beval-lalom a bevallanivalót. Törvényeid és rendeleteid meghozatalánál nem abból indulsz ki, hogy én csaló vagyok (lásd: minimum-járulékalap, jövedelem- és nyereségmini-mum-adó, meg az egyéb „kiskapu-bezárá-sok”), én meg nem leszek csaló, ha tapasztalom bizalmadat.

Te úgy dolgozol, viselkedsz, élsz, hogy ér-

ecometer®

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

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

demés legyen legközelebb is rád szavazni, én meg legközelebb is rád szavazok. Te a saját zsebed megtömése előtt, után, mellett (nem kívánt törlendő...) azzal (is) foglalkozol, ami miatt odaküldtelek és beszavaztatlak: vagyis az én, a családom, a szűkebb és tágabb közösségem, az Országom jólétével, boldogulásával (aztán ha már ezek megvannak, egye fene: jöhet Európa is...).

Te nem ordítasz vöröslő fejjel az ország házában az ellenzékeddel – és viszont –, hogy aztán a büfében jókat röhögve együtt beszéljétek meg a „színielőadást”, én meg el fogom neked hinni, hogy tulajdonképpen mindketten az én érdekeimet képviselitek. Te nem alattvalódnak tekintesz engem, nem vagy te király, hanem nevedhez híven szolgálsz (minister = szolga).

Te időnként beszámolsz nekem arról, hogy mit értél el, és beismered azt is, ha valamiben hibáztál. Én majd lelkesedem a jó dolgokért, és elnézem a hibáidat, hiszen te is csak esendő ember vagy (ha ezt nem is véled mindig magadról).

Én tehát megbocsátom, ha hibáztál, és te is megbocsátod, ha én hibáztam. Ha viszont szándékosan átvértél, kárt okoztál nekem, akkor bűnhődj úgy, ahogy hasonló esetben engem is büntetnél. Ne bújj el a hatalmad mögé, mert az aljas és csúnya dolog...

Nem, nem várom el tőled az azonnali, száznál is több fokos fordulatot, viselkedésed drámai változását, de arra kérlek, légy te is megértő és türelmes velem szemben. Meglátod, igyekezni fogok „jónak lenni”, ha rajtad is látom az igyekezetet a dolgok jobbítására.

Adj nekem egy kis tiszteletet és fogadd el, hogy nekem is van önbecsülésem. Én meg tisztelni foglak téged, és felnézek rád. Megállapodtunk? Kezet rá!

**Allampolgár
lejegyezte: -oli-**

Nyuszika bemegy a boltba és mondja:

- Kérek egy üveg répát.
- De nyuszika, a répát kilóba mérik – mondja a medve.

Másnap a nyuszika megint bemegy a boltba:

- Kérek egy üveg répát.
- De nyuszika, a répát kilóba mérik.

Harmadnap nyuszika megint bemegy a boltba:

- Kérek egy üveg répát.
- De nyuszika, a répát kilóba mérik. Tudod mit, nyuszika, cseréljünk helyet.

- Oké!

Helyet cseréltek.

- Nyuszika kérek egy üveg répát – mondja a medve.
- Jó. Üveget hoztál?

Tavaly, november közepén, a Szegeden megtartott Nemzetközi „Az önkormányzatok

címmel. Ezt decemberi számunkban terjedelmi okokból

Hölgyeim és Uraim!

Mondandómat történeti áttekintéssel kezdem. A taxiközlekedést nem az amerikaiak találták ki, bár sokan ezt hiszik, és kétségtelenül ott megy nagyon ez a szolgáltatás. A valóság az, hogy 1896-ban, Stuttgartban állt forgalomba egy motortaxaméterként emlegetett 4,6 LE-s Benz jármű. Ennek népszerűsége azért növekedett, mert bárki leintehette, és így az egyszerű ember is kipróbálhatta, hogy milyen élmény az autózás. Magyarországon 1913-ban Haltenberger Samu alapított taxivállalatot, ami 1947-ig működött, akkor államosították a céget. Miközben a magántaxi 25 éves jubileumát köszöntjük, vagy emlékezünk meg róla az utánam következő előadásban, azért ne felejtjük el, hogy ez csak a legutóbbi 25 évre vonatkozik, mert hiszen magántaxi előtte is volt, egészen 1947-ig.

Úgy gondolom, hogy ezen az évfordulón most gyorsan túllépek és inkább a taxiszoftalkalmazás szabályozási rendszeréről beszélek. Az állami monopólium megszűnését követően 1982-től – amikor a taxiszoftalkalmazásban való részvétel bárki számára lehetővé vált és csak bejelentési kötelezettség terhelt a vállalkozót – igen szépen fejlődött ez a tevékenység. A rendszerváltás után azonban tömeges beáramlás indult a szakmába. A munkahelyek megszűnésével együtt járó munkaerő-felesleget úgy vezette le az állam, hogy akinek volt egy akár milyen állapotú autója és tudott vezetni, az taxis lehetett. Ennek következtében a régi, hagyományos taxizás megváltozott. A rövid idő alatt túlkínálatossá váló piacon eluralkodó anarchia, a negatív jelenségek tömege miatt szükségserűvé vált az állami beavatkozás. Ez meg is történt. A közúti közlekedési szolgáltatásokról szóló 1988. évi jogszabály-módosítással a négyes feltételrendszer került bevezetésre, amelyhez hasonlóan egyébként az EU-ban más személyszállítási, fuvarozói szakmákban már dolgoztak. A személyes megbízhatóság, a szakmai alkalmasság, a pénzügyi teljesítőképesség előírása és természetesen egy megfelelő gépjármű – amellyel szembeni követelmények időről időre változtak – ezt követően tehát a hazai taxiszektorban is követelménnyé vált.

Korábban nem voltak az önkormányzatoknak szabályozási jogosultságai. Első ízben 1998-ban jelent meg a lehetőség a taxi árszabályozására. Később került sor a taxiállomások használatának szabályozására is, erre törvényi felhatalmazást kaptak az önkormányzatok.

Közútkezelői feladatukból értelemszerűen adódóan, mindig volt lehetőségük a saját közterületükön taxiállomást kijelölni, vagy éppen nem kijelölni. A taxiállomások kijelölése egyszerű eset, hiszen erre vonatkozóan az utak forgalomszabályozásáról szóló jogszabály rendelkezik. Itt csak azt említeném meg, hogy nem mindig ennek a jogszabálynak megfelelően

Dr. Horváth György (bal oldalon): – A taxitarifa konkrét mértékét nem lehet országosan meghatározni



történi meg a taxiállomások kijelölése. Például Budapesten sem. Ez a hatályos jogszabály nem engedi meg 45 fokban, vagy a járdán a taxiállomások kijelölését, ennek ellenére találkozunk ilyenekkel, szerintem országosra.

A közúti közlekedésről szóló, 1988. évi törvény 19.§ 2. bekezdése meglehetősen hírhedt, ugyanis a taxis szakma számára volt ebben a jogszabályhelyben egy biztató megfogalmazás. Ez azt tartalmazta, hogy a települési önkormányzat a taxik számát rendelettel korlátozhatja. A taxisszakma kívánsága volt a létszámlimit, melyet a jogalkotás akceptált. Sajnos a 21/1991-es AB-határozat ezt a törvényi szabályt megsemmisítette, alkotmányellenesnek találta. Ezért az önkormányzatok nem élhetnek azzal a joggal, hogy direkt módon, egzakt számmal meghatározva, korlátozzák a területükön működő taxik számát. Helyette az a lehetőség nyílt meg, hogy a taxiállomások igénybevételenek rendjét az önkormányzat rendeletben állapítsa meg. De hivatkoznék az Alkotmánybíróság egy másik döntésére azért is, mert az kifejtette, hogy a taxi a közforgalmú közlekedési szolgáltatás része, annak kiegszít-

Közlekedési Konferencián a Magyar Taxis Szövetség elnöke, dr. Horváth György előadást tartott „feladatvállalásáról a taxiközlekedés területén”

nem tudtuk közölni. Sajnos, mondanivalója egy hónappal később is aktuális maradt.

tése olyan módon, hogy a térben és időben nagy utasforgalommal nem rendelkező helyeken is odajutást biztosít az igénybe vevők számára. Mindenesetre azt le kell szögeznünk, hogy egyetlen jogszabályból sem vezethető le az, hogy az önkormányzatoknak a taxiállomások kijelölésére törvényben foglalt kötelezettségük lenne. Jogosultságuk van, kö-

lyozására, ezzel az önkormányzatok mégis óvatosan élnek. Különösen például Budapest önkormányzata, a hivatkozott alkotmánybírói döntés miatt egyszerűen nem mer, vagy nem is akar ilyen jellegű rendelkezést hozni. Néhány település önkormányzata – erre majd még később utalok – tett ugyan az említett szabályozásra kísérletet, illetve alkotott ilyen rendeletet.

Természetesen a Gazdasági Versenyhivatal éberrel ügyel minden piaci folyamatra, és a hírek szerint máris kezdeményezett felülvizsgálatot ez ügyben, illetve az Alkotmánybírósághoz fordult. De azt hiszem, a taxiszolgáltatásban talán nincs is olyan szabályozás, melynek ügyében valaki ne fordult volna már az Alkotmánybírósághoz. Nem tudom, hogy ez jó-e vagy rossz, mindenesetre erős a média és a hatóságok érdeklődése a szakma iránt. Viszont kevésbé mondható el ez a jogalkotóról, mert – a szakmai szervezetekkel egyező álláspontom szerint – a szabályozás meglehetősen elmarad a vállalkozói igények mögött.

Árszabályozás kezdetben nem volt, szabályozás hiányában szabadaras volt a taxi. Ahogy már említettem, a települési önkormányzat az Ártörvény alapján 1998-tól lehe-

tőséget kapott a szolgáltatás szabályozására. Először a hatósági maximált ár bevezetésére nyílt lehetőség, majd 2004-től kezdve már fix árat is megállapíthatott az önkormányzat. Ilyen árformát elsősorban a Fővárosi Közgyűlés szeretett volna bevezetni. Ez azonban a mai napig sem sikerült, Magyarország egyetlen településén sem. Az okok, vagyis, hogy miért nem sikerült a fix árát bevezetni, külön is megérintené egy előadást. De most csak arra utalok, hogy a hatósági ár meghatározása nem egyszerű. A taxitarifa konkrét mértékét nem lehet országosan egységesen meghatározni. Csakis az árképzési módszer lehet egységes, vagyis az, hogyan számítsuk ki a tarifát. Viszont az átlagos szállítási távolság településenként változó, mert a településméret, a forgalmi viszonyok különbözőek, ergo a tarifaszervezet az alap-, út- és várakozási díj viszonyából képződő egy utazás díja – is településenként változó. Pedig hát ezekből az adatokból kellene kiszámolni az adott területre érvényes tarifát. Ráadásul a tarifaszámítás nélkülözhetetlen tényezője, hogy milyen a taxik kihasználtsági százaléka. Konkrét példát mondok: Miskolc városában egy vállalkozó, aki percre pontosan írta a teljesítmé-



teleztségük nincs. A kijelölés – még egyszer mondom – közútkezelői feladat, am arra nincs kényszer, hogy az önkormányzat a fenntarthatósága alatti területére a taxiállomások használatára vonatkozó rendeletet alkosson, annak ellenére, hogy a taxiállomás-használattal az önkormányzat a szolgáltatást befolyásolni tudja. A piaci zavarok működésének korrigálása ily módon is lehetséges. Hogyan avatkozhat be az önkormányzat? Bécsben taxiengedélyhez csak az juthat, akinek van egy saját tulajdonú garázsja, ami ott nagyon drága és nagyon kevés van belőle. Ők így érték el, hogy minél kevesebben próbálkozzanak taxizással. Magyarországon nagyon kevés önkormányzat kísérletezik azzal, hogy a taxiállomások férőhelyén keresztül befolyásolja a létszámot. Nevezetesen például úgy, hogy ha egy adott város taxiállomás férőhelye X db, akkor csak Y (1-es, vagy 1,2-es szorzó szerinti) taxiállomás-használati engedélyt lehet kiadni. És mindaddig, ameddig ebben az arányban nincs változás, a további engedélyek kiadása szünetel. Személyes véleményem szerint ez az egyetlen alkotmányos mód a létszám szabá-

BTI-hírek

Az egyéni vállalkozók adóbevallásának beadási határideje – mint minden évben – **február 15.** Ezúttal is **szívesen segítünk az adóbevallások kitöltésében** minden taxis kollégának, azoknak is, akik nem nálunk könyveltetnek. A bevallás egyéni vállalkozóknál (kivéve a nyugdíj melletti vállalkozókat) már kizárólag elektronikus úton történhet, amelyhez előzetes regisztráció szükséges. Akik 2007-ben már igénybe vették valamely elektronikus bevallási szolgáltatásunkat, azoknak a regisztrációja érvényes. Akik viszont most először keresnek fel bennünket, azok időben tegyék ezt meg, mert a regisztráció átfutása akár két-három hét is lehet. A bevallások beküldésének elmulasztása vagy késedelme pedig az egyik legszigorúbban szankcionált szabálysértés az APEH-nél.

A bevalláskészítéshez várhatóan a következő adatok lesznek szükségesek:

- Személyes adatok
- Éves bevétel negyedéves bontásban (nyugdíj melletti vállalkozóknál havi bontásban)
- Befizetett adóelőlegek összesen
- Táppénzes állomány esetén ennek igazolása (Az OEP küldi ki)

- Nyugdíj melletti vállalkozóknak éves nyugdíjigazolás (Nyugdíjfolyósító küldi ki)
- Tételes adózók esetében ezeken felül, szintén negyedéves bontásban:

- Anyagköltség (jellemzően az üzemanyag)
- Egyéb költségek
- Kivett vállalkozói jövedelem
- Amortizáció (ha érvényesíti)
- Áthozott veszteség összege (ha van)
- Munkaviszony melletti vállalkozók esetében továbbá:

- Főállású munkahely által kiállított összesítő az éves jövedelemről

(Az adatszolgáltatás megkönnyítésére rendszerező adatlapot készítettünk, amely irodánkban hozzáférhető.)

Fentiek mellett szükséges lehet minden olyan igazolás, amely az egyéb bevételekről és jövedelmekről (lakáskiadás, ingatlan adás-vétel, osztalékfizetés, egyedi szerződés alapján fizetett összegek stb.), valamint az igénybe vehető kedvezményekről szól (élet- és nyugdíjbiztosítás, gyerekkedvezményhez a gyerekek adatai stb.).

A bevallások elkészítése és elektronikus továbbítása időigényes folyamat, célszerű ezért minél hamarabb felkeresni irodánkat. Nem csak taxis vállalkozók fordulhatnak hozzánk, vállalkozók családtagok, barátok, ismerősök személyi jövedelemadó-bevallásának elkészítését is.

nyét, elmondta, az üzemidejének mindössze 20 %-át tölti fuvarban, de átlagosan is elmondható, hogy a kihasználtság 40% alatt marad.

Érdekes kérdés - és e tekintetben oszton a Gazdasági Versenyhivatal aggályát, hogy egy önkormányzat vagy más döntéshozó felvállalhatja-e, hogy egy 40%-os kihasználtsággal kalkulált tarifát támogat? Indokolhatják-e a vállalkozók, vagy megelőzik a környezetvédelmi, vagy más egyéb szempontok? De tenni kellene/lehetne azért, hogy a kihasználtság javuljon, ezáltal a szolgáltatás akár olcsóbb is lehetne. Miként lehetséges? Egyszerű: vagy a kereslet növekedik meg, vagy pedig a kínálatot kell csökkenteni. Kínálatot pedig csak úgy lehet csökkenteni, hogy ha valamilyen szabályozást, kontrollt, korlátozást léptetnek életbe a tevékenység gyakorlására. És az is igaz, hogy a keresletet maga az önkormányzat is tudná gerjeszteni, és ezzel máris hatékonyabban lehetne üzemeltetni a taxikat. Erre később visszatérnék. A hatósági árnál van még egy érdekes probléma, nevezetesen az a bizonyos nem is visszaigényelhető áfa. A fővárosi árrendelet azt mondja, hogy

a hatósági maximált árat úgy kell megállapítani, hogy az az általános forgalmi adót is tartalmazza. Nevezetesen, ha 300 Ft a viteldíj, akkor abban az áfa is benne van, tehát a 300 Ft „áfás” ár. Igen ám, de mi van akkor, ha a taxis alanyi-áfamentes körbe tartozik? Ő is a 300 Ft-os tarifát alkalmazza, az utas számára ez nyilvánvaló. De vajon a taxis érvényesítheti-e ebben az esetben a hatósági árban levő áfát, vagy tarifája nem haladhatná meg a 300 Ft-ból a 20%-os áfa alapján visszaigényelt mértéket? Arra is utalok, hogy itt már jelentős versenykülönbség is van az áfás és nem áfás taxik között. Mert hiszen az áfát fizető taxinak a bevétele helyből kevesebb, ráadásul a taxisolgáltatás az egyetlen olyan szolgáltatás, ahol nem visszaigényelhető az áfa, sem a személygépkocsi-beszerzés, sem az üzemanyag-beszerzés után. Ezt meg lehetne szüntetni azzal, ha a szolgáltatás tárgyi adómentes körbe kerülne, ha már úgysem teszik lehetővé az áfa visszaigénylését. Mivel ez az előadás nem a taxik problémáiról szól, hanem az önkormányzatok feladatvállalásáról, ezért maradjunk annyiban, hogy összességében Bu-

dapest Főváros Önkormányzata él a jogszabályban biztosított lehetőségeivel, tehát nevezetesen az árszabályozással és a taxiállomás-használat szabályozásával is.

A taxikok 55%-a Budapesten működik, és úgy gondolom, a szakmában nincs Budapest-vidék ellentét, viszont a taxizásban vannak speciális kérdések, más egy fővárosi taxis helyzete és más egy vidéki taxis helyzete. Más a piacsabályozási rendszer is, hiszen egy kisvárosban ismerik egymást a taxikok, az utasok a taxikokat, tehát bizonyos utasmegkötés, vagy utasokat sértő cselekedeteket egy kisvárosban nehezebb elkövetni. Rögtön híre megy ugyanis. Az egyik taxis által elkövetett szabálytalanságot a következő utazásnál az utas egy másik taxinak elpanaszolja, a vétkest be lehet azonosítani, hogy ki volt, mi volt, hogy volt. Budapesten ez nem így van. Kicsi a valószínűsége, hogy akár a belföldi, még inkább a külföldi utassal felmerülő probléma esetén megoldást hoz egy másik taxinak történő panaszkodás, amikor még a hatóságok is sokszor tehetetlenek.

Tehát teljesen indokolt, hogy a főváros turisztikai, fogyasztóvédelmi és más szem-

APEH közlemények

Az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal közleménye a nyomdai előállítású számla, egyszerűsített számla, nyugta nyomtatványok 2008. évi felhasználására, sorszáma vonatkozóan

A számla, egyszerűsített számla és nyugta adóigazgatási azonosításáról, valamint a nyugta adását biztosító pénztárgép és taxaméter alkalmazásáról szóló 24/1995. (XI. 22.) PM rendeletet módosító 25/2006. (X. 27.) PM rendelet 2. § (2) bekezdése a következők szerint szabályozza a 2007. január 1-je előtt nyomdai úton gyártott nyugta-, számla, egyszerűsített számla nyomtatványok felhasználását.

A 2007. január 1. előtt nyomdai úton legyártott nyugta és számla nyomtatványokat 2007. június 30-ig lehetett forgalomba hozni, és csak 2007. december 31-ig lehet nyugta és számla kibocsátás során felhasználni.

A 2007. január 1-jét megelőzően előállított, de használatba nem vett bizonylatokat az előállítóknak, az értékesítőknél és a felhasználóknak - utólag is ellenőrizhető módon, bizonylattal alátámasztottan, a rájuk vonatkozó selejtezési szabályoknak megfelelően - **2008. január 31-ig selejtezni kell.**

A 2007. január 1-jét megelőzően előállított és nyilvántartásba

(használatba) vett nyugta, számla, egyszerűsített számla nyomtatványokat (tömböket) a felhasználóknak **2007. december 31. napjával le kell zárni**, és a rájuk vonatkozó jogszabályoknak megfelelően meg kell őrizni. Mind a lezárás, mind a selejtezés tényét a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartásában fel kell tüntetni.

2007 második félévében már csak az APEH által engedélyezett sorszámtartományba illeszkedő nyugta, számla, egyszerűsített számla nyomtatvány volt jogszerűen értékesíthető, ezért ezek a második félévben vásárolt nyomtatványok 2008-ban is használhatók.

A nyomtatványok gyártási éve a sorszám felépítéséből is ellenőrizhető, ehhez **az APEH által kijelölt sorszámtartományok nyilvántartása is segítséget nyújt**, mely az APEH honlapján (a „www.apeh.hu / adatbázisok lekérdezése / nyomdai sorszám-intervallumok” címszó alatt) hozzáférhető.

A nyugta, számla nyomtatványok sorszám hosszúsága 2008-ban továbbra is 12 karakter marad, felépítése a ny-

nyiban módosul, hogy az eddig az ötödik karakterhelyen álló kötőjel kimarad, az utolsó hét karakter csak számokból áll. A 2007. január 1. után az APEH által kijelölt sorszámtartományba illeszkedő sorszámmal legyártott nyugta és számla nyomtatványok 2008-ban is felhasználhatók, sőt a gyártók 2008-ban is gyárthatnak nyomtatványt a 2007-ben kijelölt sorszámtartománnyal.

Példa a 2007-ben engedélyezett sorszáma: AA7N-A123456. Példa a 2008-ban engedélyezett sorszáma: AA8NA1234567.

2008. január 1-jétől tehát csak az APEH által kijelölt sorszámtartományú nyugta-, számla kibocsátása, illetve befogadása a jogszerű. A számla kiállítójának kötelezettsége, hogy megfelelő sorszámtartományba illeszkedő bizonylatot állítson ki, az ettől eltérő sorszámú nyugta-, számla bizonylatok nem felelnek meg a jogszabályi rendelkezéseknek, ezért befogadásuk esetén a kibocsátónak, illetve a befogadónak intézkednie kell a helyes sorszámú bizonylat kibocsátása iránt.

Magyarázat és összesítés a

fentiekhez: a 2007. július 1 előtt vásárolt régi típusú számlatömböt 2007. december 31-ével le kell zárni, az nem használható tovább, akkor sem, ha van még benne üres lap.

A 2007. július 1 után - hivatalos helyen - vásárolt számlatömbök, amelyeknek sorszámtartománya a fenti példa szerinti, használhatóak a továbbiakban. Aki taxitársaságtól vásárolja a számlatömböket, az nyugodtan használhatja a továbbiakban is, információink szerint a társaságok mindegyike már az új rendelet szerinti tömböket forgalmazza.

Aki nyomtatványboltban vesz számlát, az elvileg már csak a rendeletnek megfelelő formátumút kaphat.

Külön érdemes figyelni - tételesen könyvelő vállalkozóknak - a befogadott számlákra, tehát azokra, amelyeket beszerzései, szolgáltatás igénybevétele után kap. Ha ugyanis ezek a számlák nem felelnek meg a fentebb említett új előírásoknak, akkor költségként sem számolhatók el és áfások az áfát sem igényelhetik vissza. A számítógéppel kitöltött számlákra a fenti szabály nem vonatkozik.

forrás: www.apeh.hu

pontokból is élni kívánt az árszabályozás lehetőségével. Viszont ezzel a lehetőséggel vissza is lehet élni. Budapest főváros – véleményem szerint – ezt teszi 2000. júliusa óta, amióta nem nyúlt a tarifarendelethez, a szakma többszöri kívánsága ellenére. Szeretném megkérdezni az itt jelen levőktől, hogy tudnak-e olyan hatósági árról, amelyet hét éve nem változtattak? Nem a gépkocsi-költségtérítésről meg a napidíjról beszélnek! Olyan hatósági ár, amelyet hét éve nem változtattak, szerintem nincs! Legutóbb egy hónappal ezelőtt, Budapest Főváros Közgyszűlése végre majdnem napirendre vette az ügyet, ám ekkor egy képviselői indítványra a napirendre vételt is lezavarták. Na most személyes álláspontom szerint innentől kezdve ez már Alkotmánybíróságért kiáltó magatartás. És nem azért, mert nem emelte meg a Közgyszűlés a hatósági árat, hanem az a vállalkozások jogait súlyosan sértő, hogy több éve egyáltalán nem is foglalkozott vele.

Taxi-árszabályozási lehetőséggel a fővároson kívül egyébként csak néhány önkormányzat élt, nem egy túl terjedelmes listáról van szó. Valamennyi esetben a maximum árát alkalmazták. A taxiállomások igénybevételét szabályozó önkormányzatok száma is csekély, felsoroltam három várost, illetve úgy hallottuk, hogy Kecskemét közgyszűlése is foglalkozik majd a közeljövőben ezzel az ügyvel. Győr és Pécs esetében – mint ahogyan már említettem – a Versenyhivatal vizsgálatot kezdeményezett. Itt mindkét esetben arról van szó, hogy a taxiállomások számához viszonyítottan korlátozni kívánják a kiadható taxiengedélyek számát. Egyébként szerintem nagyon helyesen. Viszont kíváncsian várom a fejleményeket. Vannak ugyanis furcsaságok: az Alkotmánybíróság a – taxiengedélyre vonatkozó – szabályozás felülvizsgálata ügyében úgy fogalmaz, hogy joga van a taxisnak a munka helyének megválasztásához. Az ellenőrzés, adózás és egyéb más szempontok, pl. a parkolóhelyek száma nem indokolja, hogy emiatt létszámkorlátozásra kerüljön sor. Másfelől viszont éppen maga az Alkotmánybíróság mondta ki azt, hogy a parkoláshoz való jog nem alkotmányos alapjog. Ezt pedig egy olyan indítvánnyal kapcsolatban mondták ki, ahol az önkormányzat korlátozta a várakozást és az ott lakó állampolgár nem tudott a saját háza előtt parkolni autójával. Tehát érdekes módon mégiscsak odajutottunk, hogy nem alapjog a parkolás, vagy a parkolóhelyhez való jog. Ez a kiváltság csak a taxisoké lenne? Micsoda pozitív diszkrimináció!? Kérünk-e mi ebből? Úgy gondolom, hogy a korlátozottan rendelkezésre álló közterületen és parkolóhelyeken a korlátozottan rendelkezésre álló taxiférőhelyekre nem kellene, és nem szabadna korlátlan számú vállalkozót odaengedni. Úgy gondolom, hogy ha egy vásárcsarnokban 120 árusítóhely van, akkor a 121-diknek odaérkező

Álnéven bérelt szobákat és bűnözésből élt

Üvegdarabbal támadt a taxisra

A keszthelyi vasútállomáson üvegcsereppel megvagdosta áldozatát az a 37 esztendő nő, aki néhány nappal korábban fizetés helyett rátámadt Vonyarcvashegyen az öt szállító taxisorfőre. Mindkét sértett nyolc napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedett, a harcos amazon pedig a rendőrségi fogdában lelt új szállásra.

A nyomozás kiderítette: január elsején egy 37 éves Győr-Moson-Sopron megyei nő érkezett Hévízre, ahol álnéven jelentkezett be az egyik szállodába. Innen később fizetés nélkül távozott, ám csak a közeli, másik vendéglátóhelyre helyezte át székhelyét, ahol ugyancsak hamis adatokkal regisztráltatta magát.

Január 5.-én, szombaton taxiba ült és Vonyarcvashegyre vitette magát, majd amikor a megadott címre érkeztek, fizetés helyett a soforre támadt, akit üvegcsereppel több esetben megvágott, majd a helyszínről elmenekült. A meglepődött, ám könnyű sérüléseket szenvedő taxis feljelentette támadóját, aki ellen meg is

indították a nyomozást. A szélhámos és harcias nő azonban nem érezhette veszét, mert január 8.-án Keszthelyen a vasútállomáson találta meg következő áldozatát, egy jó nagy csomaggal utazó nő személyében. Előbb megpróbálta a nagy táskát cipelő asszonytól ellopni pakkját, ám amikor ez nem járt sikerrel, újból előkerült az üvegcserep és megvagdosta az értekeihez ragaszkodó asszonyságot. Miután így sem sikerült megszereznie a kiszemelt prédát, megpróbált elmenekülni, ám mind e közben már riasztották a rendőrséget.

A kikerülő járőrök elfogták a támadót, akit előállítottak a Keszthelyi Rendőrkapitányságra, majd őrizetbe is vették. Ellene közfeladatot ellátó személy elleni erőszak, rablás kísérlete, csalás és más bűncselekmények elkövetésének megalapozott gyanúja miatt indították eljárást. Úgy tűnik, néhány korábban elkövetett hasonló bűncselekmény tettese is, a mindenre elszánt amazon lehet, ám ennek bizonyítása még a nyomozókra vár.

k.z.t.

árusnak nem engedik meg, hogy befurakodjon mások közé, vagy elüldözze a már ott levő eladókat és úgy árulja a portékáját.

Az önkormányzatok nagy lehetősége lehetne a taxi bekapcsolása a közforgalmú közlekedési hálózatba. Tegnap itt elhangzott egy előadás arról, hogy az egyik vasútvonalon, amelyet megszüntetni terveznek – mert az átlagos utasforgalom 3, vagy 4 fő volt – ki fogja elvinni az utasokat? Nem a poén kedvéért mondom, de akár például a taxi. Vasútbarát internetes honlapon olvastam olyan hozzászólást, hogy „jobban járnánk (ezt egy MÁV-os írta), ha vennénk nekik egy autót sofőrrel és azzal szállítanánk ezt a néhány utast.” Ne úgy tessék gondolkodni, hogy jön a taxi egy lakatlan területen, és majd leintik. Nem! Egy szervezett közlekedési rendszer keretében ugyanis taxis személyszállításként minősül minden 9 fő alatti befogadóképességű személygépkocsival végzett személyszállítás. Vagyis akár a mikrobusz is szóba jöhet. Én ezt is a taxizás fogalma alá sorolom, nem csak azt, amikor a taxaméterrel közlekedik a személyautó. És azokban az esetekben, ahol csak hébe-hóba jelentkezik utazási igény, az kielégíthető lenne egy hívórendszerrel, egy viszonylag rövid idejű kiállással, eljutással, tehát ez egy igényvezérelt közlekedés lenne. Természetesen egységes, rögzít-

tett tarifa kellene erre az esetre. Vagyis az egyik településről a másikra való eljutáshoz fix ár meghatározására lenne szükség, nem pedig a taxaméter szerinti viteldíjra. Egyébként az elmúlt évben a BKSZ ügyvezetője, Kéthelyi úr tartott előadást (lásd a 38. oldalt! A szerk.) amiben említette a kismartoni példát, ahol gyakorlatilag taxival oldották meg a helyi közlekedést. Ott a vállalkozóknak dokumentálni kell a helyi utazásokat, a polgárok – ha jól tudom – kettő eurót fizetnek utazásonként, és ha összességében – és persze dokumentáltan – a vállalkozónak vesztesége van, akkor azt az önkormányzat, mint a szolgáltatás megrendelője megtéríti. Tehát a lényeg az, hogy ha a közforgalmú közlekedés részeként kezelnénk a taxit, akkor a taxisok és az önkormányzatok is jól járhatnának, hiszen bizonyos feladatokat olcsóbban vagy gazdaságosabban tudnának megoldani. Az eddig elmondottakból viszont az következik, hogy – a fővárost leszámítva – az önkormányzatok nem nagyon kívántak élni a jogszabályban biztosított jogosultságaikkal.

Általánosságban is hiányzik a taxislogáltatás rendszerszemléletű megközelítése és a szolgáltatók bevonása a közforgalmú személyszállítási igények kielégítésébe. És úgy tűnik, mintha nem önkormányzati fel-

**A nő leparkol a kocsival és megkérdezi a férjét:
– Drágám, nem állok túl messzire a járdaszegélytől?
– A baltól vagy a jobb-tól?**

* * *

**Áll a székely a bíróság előtt emberölés vádjával, kérdi tőle a bíró:
– Na, Áron, hogy is volt az az eset?
– Tekintetes bíró úr!**

Há' úgy vót, hogy eszem a banánt bicskáva. Eldobom a héját. Gyün a román. Elcsúszik a héjján, oszt zsupsz bele, pont a bicskámba! Oszt még hatszó!

adat lenne a vállalkozások számára a gazdaságos működés megteremtése. Én azt nem is mondom, hogy ezt az önkormányzat nyakába lehetne sózni. Azonban lehetőségük lenne a közreműködésre, hiszen nekik vannak meg erre a jogosítványaik. Településenként és régióként változó ez a lehetőség.

Megoldás? Könnyű kimondani, hogy legyen végre felelős gazdája a taxiszo­l­gá­latás­nak! Úgy gondoljuk, hogy jó gazda lehetne a települési önkormányzat is. Igen ám, de ha nem akar az lenni, akkor ezt ma nem lehet rájuk kényszeríteni. Marad a Nemzeti Közlekedési Hatóság, mint eddig, mely igazából csak regisztratív feladatokat lát el. És ha nem megy másként, lehetővé kellene tenni a megyei regionális szabályozást, mert a települési önkormányzatok nem éltek a jogosítványukkal. Itt pontosan arra gondolok, hogy a 3330 magyarországi település kezdje el a szabályozást a taxikérdésben megalkotni. Vagy adott esetben egy régióban, vagy egy megyében – ahol viszonylag hasonlóak az adottságok – ott konkrétan ki lehetne jelteni, hogy ennyi a maximált ár, vagy ennyinél többet nem lehet kérni. Ezen belül természetesen, ha például Pest megye esetében Szentendre, Vác, vagy valamelyik város szabályoz a saját területére, akkor értelemszerűen ott az a helyi szabályozás érvényes. És hatékony ellenőrzéssel, megfelelő szankcionálási lehetőséggel a normasértőket pedig ki kellene zárni a piacról.

Miközben a közúti közlekedési szolgáltatásokról szóló kormányrendelet megadja a lehetőséget a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak az engedély visszavonására, ezt a taxiállomások ill. az árszabályozás megsértése esetén az önkormányzatoknak kell kezdeményezni. Hát nem nagyon kezdeményezik, a Nemzeti Közlekedési Hatóság pedig nem nyomozóhatóság. Ők így csak bizonyított jogszabálysértés esetén élnek a jogaikkal. Tehát az engedély visszavonása nem igazán gyakorlat. És persze kellene még egy információs bázis is. Ha az önkor-

mányzatok lennének a gazdák, akkor is – pontosan az általam említett okok miatt – tudniuk kellene pl. ha Szegeden kizártak valakit árdrágítás miatt, akkor ne tudjon elmenni Csongrádra, vagy más közeli városba taxizni. Muszáj említést tennem egy másfajta önkormányzatról, ami ma már nem önkormányzat, hanem köztisztület. Ez pedig a Gazdasági Kamara. Amikor ennek minden vállalkozó kötelezően tagja volt és választott vezetéssel dolgoztak, akkor arról az időszakról nyugodtan mondhatjuk, hogy az önkormányzat, pontosabban gazdasági önkormányzat volt. Ez átvette és megoldotta a tevékenységi engedélyek kiadását és visszavonását. Elmondanám, hogy jelentős létszámcsökkenéssel járt ez a folyamat. Hiszen a Gazdasági Kamaránál kibuktak azok a hamis, fénymásolt és egyéb taxisvizsga-engedélyek és papírok, amelyek a közlekedési hatóságnál előtte nem.

A kamara megfelelő információs rendszert alakított ki, és nem titkolta a dolgokat. Ma kérem szépen nem lehet tudni, hogy melyik településre hány engedélyt adtak ki. Ez az adat a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a birtokában van, és nyilván valahol fel is használják őket, de ezeket az állampolgár – mondjuk a honlapra kattintással – nem tudhatja meg. Még egy vállalkozó sem, aki így még véletlenül sem tudja magát orientálni egy-egy kevésbé ellátott város irányába. Vagy említhetnénk egy lehetséges befektetőt, aki így tudna tájékozódni előzetesen arról, hogy itt vagy ott a lakosok számára hoz képest kevés vagy sok a taxi. Végül még érdemes itt megemlíteni, hogy bizonyos statisztikai adatokra nemzetközi kapcsolatainkban is szükség lenne. Az Európai Unió felé is lenne adatszolgáltatási kötelezettségünk, ám a szükséges információk nem állnak a rendelkezésünkre. Sőt, azok még az érdekképviseletek, vagy a kamara számára sem hozzáférhetőek. Ez viszont, úgy hiszem, nem elfogadható gyakorlat.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Murphy (pesti) taxis törvényei

- Ha megállsz valahol, oda biztosan nem mondanak címet...
- Ha mondanak, biztosan „levernek”...
- Ha „nem vernek le”, biztosan elkéssel...
- Ha nem késel el, akkor „megégsz”.
- Ha nem „égsz meg”, legfeljebb két sarkot megy az utas...
- Ha nem két sarkot megy, akkor alkudni akar...
- Ha nem akar alkudni, akkor csekkel fizet...
- Ha nem csekkel fizet, akkor nincs pénze...
- Ha van pénze, akkor nem tudsz visszaadni...
- Ha vissza tudsz adni, akkor valamibe beleköt...
- Ha nem köt bele semmibe, akkor nem APEH-ellenőr...
- Ha APEH-ellenőr, akkor elfelejted átadni a nyugtát...
- Ha átadod a nyugtát, akkor nincs nálad az ellenőrzési napló...
- Ha nálad van az ellenőrzési napló, akkor nincs nálad a vásárlók könyve...

Tasnádi Áron

Szigorúbb szabályozás, Új szelek

A jelenlegi közlekedési morállal nem tudja teljesíteni Magyarország az Európai Unió felé vállalt közlekedésbiztonsági kötelezettségeit, éppen ezért új, szigorúbb szabályokkal és magasabb bírságokkal próbálja a kormányzat rávenni a hazai közlekedőket az önkéntes jogkövetésre.

A rendszerváltást követő tíz esztendőben európai mértékkel mérve is kedvező változások történtek a hazai közlekedésben. A balesetek száma 37 százalékkal, ezen belül a halálos áldozatok száma 51 százalékkal csökkent annak ellenére, hogy 18 százalékkal több gépjármű róttta az utakat. Ám az ezredforduló óta ez a tendencia megváltozott, hovatovább, nem-hogy az elért eredményeket nem sikerült megtartani, de 2001 és 2006 között a személyi sérüléssel bírt balesetek száma 13,4 százalékkal, a halálos kimenetelű-

Jelentősebb szerep a

Január elseje óta nagyobb hatáskört kaptak a közterület-felügyelők. Jogszabályi változás eredményeképpen idén már 2-2 büntetőpontot adhatnak azon közlekedőknek, akik megszegik az egyes jelzőtáblák – megállni, várakozni, behajtani tilos, kötelező haladási irány – utasításait, vagy útkereszteződésben, illetve az úttestek szélének metszéspontjától számított öt méteren belül állnak meg. Három esetben, 4-4 büntetőpontot szabhatnak ki azokra, akik vasúti átjáróban vagy az előtt, a gyalogos-átkelőhelyen vagy előtte, valamint kerékpársávon, útkanyarulatban, vagy olyan helyen állnak meg, ahol autójukkal akadályozzák a jelzőtábla vagy a fényjelzőkészülék észlelhetőségét.

A büntetőpontrendszer is változott januártól. Aki gondatlanságból követ el közlekedési bűncselekményt, az a korábbi 4 pont helyett 7-et kap, a szándékosért 7 helyett 10-et. A szabálysértés 1-3 pont helyett ma már 1-6 értékelhető, egyéni elbírálás alapján. Az addigi 7 helyett 10 büntetőpontot kap az, aki pl. a segítségnyújtást elmulasztja, részegen vagy bódult állapotban vezet, illetve cserbenhagyóként távozik. Ugyanennyi pont jár közúti veszélyeztetésért, és járművezetés tiltott átengedéseért. Közúti baleset okozásáért 7 büntetőpontot könyvelhet el a gépjármű vezetője.

Amennyiben a sofőr utóképzésre jár, csökkentheti összegyűlt pontjainak számát. Ám ezen a területen is változik a szabályozás. Eddig 14 pontig, 9, 15-17 között 5 pontot lehetett lefaragni a képzéssel. Január elseje óta 12 pontig 9-et vonnak le, míg e fölött 6 ponttal redukálható a hibapontok mennyisége. Ami nem változott, a jövőben is, akiknek 18 pontot sikerült begyűjtenie, annak automatikusan bevonják a jogosítványát.

A helyszíni bírság összege – mint arról már beszámoltunk – változott, így a közterület-felügyelők is három és húszezer forint közötti összegben büntethetnek az adott helyen, ezen összegről ál-

komolyabb szankciók

fújnak májustól

eké pedig 5,2 százalékkal nőtt. A hazai közlekedéspolitikai célkitűzéseket tartalmazó program 2010-re a halálos áldozatok számának 30 százalékos csökkenését irányozta elő, míg 2015-ig ennek el kellene érnie az 50 százalékot. Márpedig a jelenlegi szabályozás és gyakorlat e cél megvalósításához kevésnek tűnik. A célok elérése érdekében a kormányzat úgy határozott, hogy a közlekedést befolyásoló szabályokat megváltoztatja. Készült egy átfogó elemzés, amelynek eredményeként meghatározták melyek azok a területek, amelyekben szigorítani kell a szankciórendszert a kívánt eredmény elérése érdekében. Ennek megfelelően hét fő területet jelöltek ki, amelyeken 2008. május 1.-től jelentős változásokra lehet számítani. Magazinunknak is sikerült megtudnia, hogy melyek ezek a főbb területek.

közterület-felügyelőknél

láthatnak ki befizetési csekket, tehát készpénzmozgás esetükben – akár csak a rendőrknél – a helyszínen nem történik.

A május elsején hatályba lépő kormányrendelet lehetőséget biztosít a közút kezelőinek arra, hogy a rendőrséggel külön szerződés alapján, útjaikon sebességet mérjenek. Dr. Komáromi Endre rendőr ezredes, az ORFK Közlekedérendészeti Főosztály vezetője magazinunknak elmondta: – A közutak kezelői – ez lehet az autópálya üzemeltetője éppúgy, mint az önkormányzatok – májust követően saját maguk is végezhetnek sebességellenőrzést, ám ehhez a még kidolgozás alatt álló feltételrendszernek hiánytalanul meg kell felelniük. Ezek között bizonyosan követelményként szerepel majd, hogy olyan hitelesített mérőeszközzel és zárt adattovábbítási rendszerrel kell rendelkeznie a szerződő feleknek, amely biztosítja, hogy a rögzített adatok valóságosak, azok bizonyítékként felhasználhatóak, ezen túl senki, semmilyen formában nem férhet hozzá, csak a rendőrség. Nyilvánvaló, hogy ezt magánszemély nem végezheti, azonban elképzelhető, hogy ezzel a feladattal a közterület-felügyelet munkatársait bízva meg az önkormányzat – tudtuk meg a főosztályvezetőtől.

Komáromi ezredes kérdéseinkre kifejtette: A gyorsajtási bírságból származó bevétel továbbra is az államkincstárat illeti, úgyhogy ebből az összegből az útkezelői és a sebességmérők mindössze költségintézés részesülnek, ez bevételi forrást, pluszjövödelmet nem jelent számukra. Részükre ez azért lehet mégis vonzó, mert a közlekedés biztonságát a rendőri erőktől és eszközöktől függetlenül is javíthatják és stabilizálhatják a jövőben – közölte a szakvezető.

lygi:

- a sebesség és sebességkorlátozások,
- a vasúti átjárón történő áthaladás,
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek jelzéseinek,
- a járművel történő megállás és várakozásra,
- az autópálya leállósávjának igénybevétele,
- a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra,
- a természet védelmére vonatkozó szabályok betartása.

Arról már decemberi magazinunkban beszámoltunk, hogy a szabálysértési bírságok összege a korábbi 500 – 100 000-ról, 3000 – 150 000 forintra emelkedtek január elsejétől, míg a közigazgatási bírság esetén a felső határ elérheti a 300 000 forintot is, ám ez utóbbira május elsejétől lehet számítani. Az egyes kategóriák esetében ismertté váltak a szabálysértési értékek is, amelyet táblázatunk tartalmaz.

A megengedett sebesség ismeretében könnyen kiszámolható, hogy lakott területen például, aki 50 km/h helyett 75 km/h-val közlekedik az 30 ezer forint büntetésre számíthat. Aki 75–80 km/h-val halad, annak 40 ezer, 80–90km/h között 60 ezer, aki 80–100 km/h óra között 90 ezer, aki 100–150 km/h-val száguld annak 130 ezer a tarifa, végül, aki e fölött – mondhatnánk alacsonyan repül – annak már 300 ezer forintja bánja a „súlyos lábát”. Arról nem is szólva, hogy 25 százalékos sebesség túllépés esetén, lakott területen, már a jogosítványt is határozott időre bevonják, míg azok, akik jelentősen, netán 100 százalékkal túllépik ezt a határt, azok bizony arra számíthatnak, hogy a visszavonást követően újból kell majd vizsgáznuk, ha vezetni akarnak.

A vasúti átjáró előtti megállásra vonatkozó rendelkezések – KRESZ 39. § (3) bekezdés *b, c, e, h*, pont – megszegői 100 ezer forintos bírsággal, míg a vasúti átjáróra történő ráhajtásra vonatkozó előírások figyelmen kívül hagyói – KRESZ 39. § (5) bekezdés *a*, és *b*, pontja – 300 ezer forintos büntetéssel számoljon.

Valamivel enyhébben szankcionálja majd az új jogszabály a fényjelző készülék előtti megállási kötelezettség elmulasztását – KRESZ 9. § (4) bekezdés *c*, pont – ami 50 ezer forintot ér, míg ugyanezen bekezdésen belül, a továbbhaladás tilalmát jelző fényjelzés semmibevevését – KRESZ 9. § (4) bekezdés *d*, pont – már 100 ezer forint ellenében követheti el a vezető.

A megállási és várakozási tilalmak megszegése – KRESZ 15. § (1) bekezdés *a*, pont, 40. § (5) bekezdés *a, c, d, e, f, g, h, i, j, l, m*, pontjai valamint a 41. § (2) bekezdés *a, c, d*, pontjai – 30 ezer forintjába kerülnek a szabálysértőnek.

Sebességtúllépés %-ban	Bírság összege
<i>50 km/óra sebességig:</i>	
30%-tól 50%-ig	30 000 forint
50% fölött 60%-ig	40 000 forint
60% fölött 80%-ig	60 000 forint
80% fölött 100%-ig	90 000 forint
100% fölött 150%-ig	130 000 forint
150% fölött	300 000 forint
<i>50 – 100 km/óráig:</i>	
20%-tól 30%-ig	30 000 forint
30% fölött 50%-ig	40 000 forint
50% fölött 70%-ig	60 000 forint
70% fölött 100%-ig	90 000 forint
100% fölött 150%-ig	130 000 forint
150% fölött	300 000 forint
<i>100 km/óra fölött:</i>	
10% fölött 20%-ig	30 000 forint
20% fölött 40%-ig	50 000 forint
40% fölött 50%-ig	80 000 forint
50% fölött 60%-ig	120 000 forint
60% fölött 80%-ig	150 000 forint
80% fölött 100%-ig	200 000 forint
100% fölött	300 000 forint

Aki az autópálya leállósávjában halad, azt a KRESZ 36. § (1) bekezdés és a 37. § (2) bekezdés alapján – 150 ezer forintra büntetik, ha rajtakapják. Amennyiben az úttesten vagy leállósávjában indokolatlanul és szabálytalanul áll meg járművel a szabályszegő – KRESZ 37. § (4) bekezdés –, akkor 100 ezer forintos határozattal számolhat.

Behajtási tilalom, valamint a kötelező haladási irány megszegése esetén – KRESZ 13. § (1) bekezdés *g, g/1, i, i/1*, pontjai, a 14. § (1) bekezdés *n, z*, pontjai valamint a 13. § (1) bekezdés *a, a/1, b, c*, pontjai, a 14. § (1) bekezdés *a, b, c*, pontjai – 50 ezer forint a büntetési tétel.

Végül külön hangsúlyt kapott a természet védelme. Aki a gépjárművel engedély nélkül közlekedik védett természeti területen – KRESZ 38. § (1) bekezdés *j*, pont – az 150 ezer forint, míg aki fokozottan védett területen teszi ugyanezt 300 ezer forintos büntetésre készüljön. Aki az engedélyezett közlekedési útról letér akár védtet, akár fokozottan védett természeti területen, a korábbi közlekedési norma megsértése miatt 100 ezer forint bírságot könyvelhet el. Mindezzel szeretné a jogalkotó visszaszorítani az illegális off-road versenyekeket csakúgy, mint a quad és terepmotorozáskor önmagukról megfeledkeztek.

A tervezett jogszabály alapján ki-ki saját maga eldöntheti, hogy egy-egy szabálysértése milyen anyagi következményekkel járhat, s hogy mindezt megéri-e bevállalnia. Abban pedig egyelőre csak bízhatunk, hogy ennek nyomán javul hazánkban a közlekedési morál és kevesebb lesz mind az anyagi káros, mind pedig a személyi sérüléssel járó baleset. **k.z.t.**

Az érintett hatóságok közös akciója

Fokozott ellenőrzések a közutakon

Hazánknak a „schengeni övezet”-hez történt csatlakozásával megváltozott az Európai Unión belül betöltött szerepe, ezzel együtt több tekintetben is nőtt a felelőssége. A különböző hatóságoknak sok területen többfeladatokat kell ellátniuk a belső határok mentén a határ-ellenőrzés megszüntetése miatt keletkezett biztonsági deficit ellentételezése érdekében.

A közúti forgalomban részt vevő, rossz műszaki állapotú tehergépjárművek az időjárási viszonyoktól függetlenül is komoly baleseti veszélyforrást jelentenek, különösen azért, mert a mozgó tömeg nagyságával egyenes arányban, a haladási sebesség növekedésével hatványozottan növekszik a jármű(szerelvény) mozgási energiája, és elsősorban ez határozza meg a baleset során bekövetkező rongálódások mértékét, ezen keresztül a személyi sérülések súlyosságát is. Hazánkban 2007 januárjától novemberéig terjedő időszakban több mint 1500 balesetet okoztak tehergépkocsi-vezetők, és ezen balesetek kimenetele a

fenti okok miatt jellemzően súlyosabb volt, mint az összes balesetek átlaga. Az összes személyi sérüléssel járó baleset 7%-ában érintettek külföldiek oko-

forgalom bonyolódik le, és ennek egyre nagyobb részét jelenti a veszélyes áruk közúti fuvarozása, ami tovább növeli a súlyos következményekkel járó

nek ellenőrzési tapasztalatai szerint a harmadik országok tehergépkocsi-vezetői körében gyakrabban fordul elő a pihenőidők meg nem tartása. 2006.

évre vonatkozó adatok

szerint a nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművezetők tekintetében az erre feljogosított hatóságok a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó előírásokat több mint 18 000 esetben ellenőrizték. Mintegy 13 572 esetben magyar, 2606 esetben EU tagállam, 2073 esetben harmadik országból származó vezetőt ellenőriztek. Az ellenőrzések tapasztalatai szerint a magyar vezetők az esetek 11,2%-ában, az EU-tagállamok vezetői 13%-ban, míg a harmadik országokból származó vezetők 21,7%-ban sértik meg az előírásokat.

Az előzőekből adódó feladatok végrehajtása, a rossz műszaki állapotban lévő járművek forgalomból történő kiszűrése, a nemzetközi közúti fuvarozásban részt vevő járművezetők vezetési és pihenőidejének betartatása és a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó szabályok megtartásának ellenőrzésére az ORFK vezetője utatást adott ki.

A feladattervben meghatározottakat a Magyar Köztársaság Rendőrségének a kijelölt központi, területi és helyi szerveinek közrendvédelmi, közlekedésrendészeti és határrendészeti állománya a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakembereivel közösen, a Vám- és Pénzügyőrség munkatársainak lehetőség szerinti bevonásával hajtja végre. A fokozott közlekedésbiztonsági, műszaki, ADR és AETR, vám és jövedéki ellenőrzéseket az Európai Unióba irányuló teherforgalom szempontjából frekvenciát helyszíneken a napi szolgálati idő terhére a 2008. február végéig terjedő időszakban hajtják végre.

ORFK-OBK titkárság



A mobil mérőállomás egy kamionból alakítható ki. Így pont olyan funkciókat láthat el bárhol az országban, mint egy szigorú vizsgabázis

zóként vagy részesként. A fentiekben túl további veszélyforrást jelent az a körülmény, hogy hazánk közöttjain jelentős tranzit-

közlekedési baleset bekövetkezésének lehetőségét. A nemzetközi közúti fuvarozásban részt vevők vezetési és pihenőidejé-

Házastárs szaküzlet

Megnyílik egy új üzlet, ahol a nők férjet vásárolhatnak maguknak. A bejáratnál az alábbi utasítás olvasható:

– Az üzletet mindenki csak EGYSZER látogathatja meg.

– 6 emelet van, a férfiak tulajdonságai emeletenként javulnak.

– Bármelyik férfit kiválaszthatják az adott emeleten, vagy felmehetnek a következő szintre.

– Előző emeletre visszamenni nem lehet.

Egy női vásárló kíváncsian lép be az épületbe. Az első emelet ajtaján a következő felirat várja:

„Ezeknek a férfiaknak van munkája” A nő úgy dönt, hogy megnézi a következő emeletet.

A második emelet ajtaján ez áll: „Ezeknek a férfiaknak van munkája és szeretik a gyerekeket.”

A nő továbbmegy.

A harmadik emeleten a kiírás: „Ezeknek a férfiaknak van munkája, szeretik a gyerekeket és féltelmesen jóképűek”

– Ez egyre jobb – gondolja a nő, és továbbmegy.

A negyedik emeleten: „Ezeknek a férfiaknak van munkája, szeretik a gyerekeket, féltelmesen jóképűek és segítenek a házimunkában”

– Hihetetlen – gondolja a nő, és bár nehezen áll ellen a kísértésnek, de valami mégis arra készíti hogy továbbmenjen.

Az ötödik emelet: „Ezeknek a férfiaknak van munkája, szeretik a gyerekeket, féltelmesen jóképűek, segítenek a házimunkában és még romantikusak is !”

Már majdnem úgy dönt, hogy benyit, de az utolsó pillantban megtorpan és kíváncsiságától vezérelve felmegy a hatodikra.

A hatodik emeleti ajtón ezt találja: „Üdvözljük! Ön a 3 456 012-es számú látogató. Ezen a szinten nincsenek férfiak, csak azért hoztuk létre, hogy bebizonyítsuk: a nők sohasem elégedettek. Köszönjük látogatását...”

*

Az utca szemközti oldalán egy hasonló üzlet nyílik, ahol a férfiak kereshetnek maguknak asszonyt. Az első emeleten vannak a nők akik szeretik a szexet.

A második emeleten a nők akik szeretik a szexet, és nem bánják ha a férjük időnként elmegy sörözni a cimborákkal.

A harmadik, negyedik, ötödik, és hatodik emeleten még SENKI sem járt...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Lakott területen belül 50 km/h sebességgel közlekedik. Kötelese-e mérsékelni taxija sebességét, ha a tábla által jelzett helyhez érkezik?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha az adott helyen kijelölt gyalogos-átkelőhely is van.
c) Nem.



2. Taxijával a táblával jelzett úton közlekedik. Mikor hajthat le a leállósávra?

- a) Ha a mögöttes gyorsabban haladó gépkocsiknak szabad továbbhaladást kíván biztosítani.
b) Ha az úton baleset, vagy más ok miatt feltorlódik a forgalom, és emiatt nem kíván lassú tötyörgéssel sok időt elvesztegetni.
c) Ha műszaki hiba miatt megállásra kényszerül, vagy, ha az úton a forgalom ellenőrzését végző személy állítja meg.



3. Taxijával a fényjelző készülék szabad jelzésére vár, amikor arra lesz figyelmes, hogy egy kérekpáros járműve hátuljának csapódik. Az ütközés után azonnal feltápáskodik és karján egy vérző horzsolással távozni készül. Van-e valami teendője, ha látja, hogy gépkocsiján nem keletkezett sérülés?

- a) Igen, gondoskodik az elsősegélynyújtásról, és az esetet jelenti a rendőrségnek.
b) Felkínálja a segítségét, de ha ezt az illető visszautasítja, akkor a zöld jelzésnél folytatja az útját.
c) Nincs semmi teendője, hiszen nyilvánvalóan csak passzív résztvevője az eseménynek, így ha az illető menni akar, hát tegye azt a belátása szerint.



4. Mozgáskorlátozott utasa a tábla hatálya alá eső útszakaszon kíván kiszállni a taxijából. Hol állíthatja meg gépkocsiját?

- a) Az úttest jobb szélén.
b) Az úttest bal szélén.
c) A járdán.



5. Taxijával behajthat-e a táblával megjelölt útszakaszon lévő fuvarcímre?

- a) Igen, bármikor.
b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban.
c) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.



6. Taxija kerekeire négy téli gumi van felszerelve. A táblával megjelölt úton válthatja-e ez a hőlánc használatára vonatkozó utasítást?

- a) Igen.
b) Legfeljebb akkor, ha a taxi összkerekmeghajtású.
c) Nem.

7. Kötelező-e a rendőrség gépkocsiját vezető személynek a biztonsági övét becsatolnia?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha nem használja a megkülönböztető jelzéseit.
c) Nem, ha élet, emberek testi épségének a megővására, egészséget, vagyoni javakat, az emberi környezetet közvetlenül fenyegető veszély elhárítása, vagy a kármentés céljából igyekszik járművével egy adott helyszínre.

8. Egy baleset vizsgálatánál bebizonyosodik, hogy a vezetőnek a taxiból történt kiesése azért következett be, mert nem csatolta be a biztonsági övét. Felelősséggel tartozik-e mulasztásáért?

- a) Igen, minden esetben.
b) Legfeljebb akkor, ha nem taxi üzemmódban közlekedett és utast sem szállított.
c) Sohasem.

9. Egy közúti ellenőrzés alkalmával derül ki, hogy a vezetői engedélyét otthon felejtette. Elegendő-e, ha a személytaxi-vezetői igazolványával bizonyítja, hogy biztosan rendelkezik jogosítvánnyal?

- a) Igen, hiszen a taxis igazolvány megszerzésének a feltétele az érvényes vezetői engedély.
b) Nem.

10. Az alábbiak közül mikor lehet indokolt a közlekedési partner zavarása?

- a) Ha az illető gépkocsiját taxijával kikerüli.
b) Ha taxijával megfordul és így az illető gépkocsija elé kerül.
c) Ha egy gyalogos a zebrán késlekedik az átkeléssel.

11. Előzhet-e taxijával egy „T” alakú útkereszteződésben, ha a balról betorkolló útról érkező gépkocsival szemben csak a jobbkézsabály szerint elsőbbsége van?

- a) Igen.
b) Legfeljebb egy kétkerekű járművet, pl. kérekpárt.
c) Nem.

12. Az úttest bal szélén a rendőrök sebességmérő készülékkel mérik a szemben közlekedő járművek sebességét. Fényszórójának többszöri felvillantásával figyelmeztetheti-e kollégáit a veszélyre?

- a) Igen, ha ezzel a közlekedés többi résztvevőjét nem vakítja el.
b) Csak lakott területen kívül.
c) Nem, fényjelzést adni csak hangjelzés helyett vagy mellett szabad adni.

13. Legalább milyen hosszúságú belátható szabad út szükséges az előzés biztonságos végrehajtásához?

- a) Az előzési út hosszával megegyező.
b) Az előzési út hosszának a kétszerese.
c) Az előzési út hosszának a háromszorosa.

14. Kötelese-e irányjelzést adni, ha taxijával jobbra tartva az úttest szélén kíván továbbhaladni?



- a) Igen.
b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 33. oldalon találhatóak.

Szöke titkárnő a főnökéhez:

– Főnök, van egy rossz, meg egy jó hírem. Itt volt az APEH, nagy balhé volt, mindenféle adócsalást találtak.

– Hajjaj, és mi a jó hír? – kérdi a főnök.

Mire a szösi fülig érő szájjal:

– Gyerekünk lesz...

Az állomáson idős nénike magyaráz a turistának:

– Leghamarabb úgy jut fel a várba, ha azt az ösvényt választja a mocsáron keresztül.

– A mocsáron keresztül? Nem veszélyes az?

– Csak ne féljen, lelke! Sok mindenkinek ajánlottam már ezt a rövid utat, de még egyikük sem jött vissza panaszkodni.

ÚJABB KAMERÁKAT

A kameráknak köszönhetően a VII-VIII. kerületi Rákóczi útról gyakorlatilag eltűntek a buszsávokból az idegen autók. Kértem az illetékesektől, hogy újabb és újabb útvonalakra helyezzenek ki kamerákat a buszsávok védelme érdekében.

Tisztelt Vezető!

Évekkel ezelőtt kértem Önöktől, hogy telepítsenek kamerákat a buszsávokhoz. Akkoriban amnyi „civil” autó ment ezekben, hogy a közlekedésszervezők bevezették a külön BKV-sávokat. Később a KRESZ-be is betették ezt az új fogalmat.

Ugyanakkor a kamerák megjelenését, illetve a rendőrség fellépését követően, a VII. Rákóczi úttól, az V. Kossuth Lajos utcából eltűntek az „idegen” autók. Hasonló a helyzet, mint a VIII. kerületben a közbiztonság tekintetében. Ott 82%-kal csökkent a közterületi bűncselekmények száma, amióta a kerület 100%-át kamerák figyelik.

Javaslom, hogy folytassák a „kameraprogramot”. A beruházás megtérül, nem beszélve a tömegközlekedés felgyorsulásáról. Akkor pedig egyre többnek ülnek majd át az autóból autóbuszba! A következő helyszínekre javaslom a kamerák telepítését:

I., ker. Fő utca
I. ker. Hegyalja út
I. ker. Mészáros utca
III. ker. Vörösvári út
III. ker. Szentendrei út
V. ker. Bécsi utca
V. ker. József Attila utca
VIII. ker. Kerepesi út
IX. ker. Soroksári út
X. Kerepesi út
XI. Budaörsi út
XI. ker. Booskai út
XI. ker. Október 23. utca
XII. ker. Szilágyi Erzsébet fasor
XII. Istenhegyi út
XIII. ker. Vágány utca
XVI. ker. Veres Péter út

Célszerű lenne a kamerákkal „védett” útvonalakra táblákat is kihelyezni: „Kamerákkal figyelte buszsáv!”

Köszönettel:

Juhász Péter

Megérkezett a válasz is. Íme:

Tisztelt Juhász Úr!
Budapest területén a buszsávfigyelő kamerákat érintő javaslatával kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:

A főváros területén a következő helyszíneken működnek buszsávfigyelő kamerák:

– Kossuth Lajos utcán a Szép utcánál, Rákóczi úton a Nagydíófa utcánál és a Szövetség utcánál,



A Rómer Flóris utcában, a Bimbó úton a Mechwart térnél, a Hegyalja úton a BAH-csomópontnál, a Kerepesi úton az épülő Aréna Plaza magasságában és folyamatban van a Vajda Péter utcai kamera kiépítése.

Ezeknek a kameráknak a Budapest, VIII. kerület Szabó Ervin téren található Forgalomirányító Központban vannak az ügynevezett végpontjai, ahol az ott szolgálatot teljesítő rendőrök figyelemmel kísérhetik a megjelenő képeket.

Az így kapott felvételeket a számítógépes feldolgozó rendszer se-

gítségével az erre megfelelő csoport alkalmassá teszi a szabálysértési eljárás lefolytatására.

Gyakorlati szempontból elmondható, hogy amíg nem létezett az ilyen jellegű térfigyelő rendszer, nagyságrendekkel több jármű használta szabálytalanul a buszsávot, ezáltal akadályozva a tömegközlekedést. Ez főleg a csúcsforgalmi helyzetekben és időszakokban volt elmondható.

Amióta felszerelésre kerültek a kamerák és ez elterjedt a közvéle-

Amikor Churchill 80 éves lett, egy 30 év körüli újságíró kereste fel, hogy lefényképezze:

– Sir Winston, remélem, a 90. születésnapján is lefényképezhetem önt.

Churchill válasza:

– Miért ne? Maga egész jó bőrben van.

Távíratváltás G. B. Shaw, a XX. század legnagyobb angol drámaírója és Churchill, a XX. század legnagyobb angol politikusa között.

Bernard Shaw meghívója Churchillnek:

„Van szerencsém meghívni a miniszterelnök urat Pygmalion című darabom bemutatójára. Jöjjön el és hozza el egy barátját is, ha van.”

Bernard Shaw

Churchill válasza Bernard Shaw-nak:
„Köszönöm a jeles író megtisztelő meghívását. Sajnos nem tudok elmenni az első előadásra. Elmegyek a másodikra, ha lesz.”

Winston Churchill

Montgomery tábornokot ünnepelték, amiért Észak-Afrikában legyőzte Rommelt, a II. világháború egyik nagy csatájában. Montgomery beszéde: „Én nem dohányzom, nem iszom, teljesítem a kötelességemet és hős vagyok.”

Churchill meghallotta a beszédet és így vágott vissza: „Én dohányzom, iszom, kötelességszegő vagyok és én vagyok az ő főnöke.”

Az angol parlamentben történt. Churchill egyik beszéde közben az el-

lenzék egyik női képviselője szót kért. Mindenki tudta, hogy Churchill nem szereti, ha félbeszakítják a beszédét. De a képviselőnő megkapta a szót, és hangosan így szólt:

– Miniszter úr, ha ön volna a férjem, mérget tennék a kávéjába!

Churchill nagy nyugalommal levette a szemüvegét, és a várakozásteljes csendben így felelt:

– És ha én az ön férje volnék, meg is innám azt a kávéját.

Megint az angol parlament.

Egy képviselőnő azt mondja Churchillnek:

– Uram, ön részeg!

Ő pedig így felel:

– Asszonyom, ön rút. Én holnapra józan leszek.

A BUSZSÁVOKHOZ!



mény tudatában – egyrészt az elindított szabálysértési büntetések miatt, másrészt a médiák által közzétett információk alapján, valamint vizuálisan is érzékelhetők a kamerák –

szemben intézkedést kezdeményeznek.

A BKV Zrt. tapasztalatait is figyelembe véve a bejelentésben szereplő helyszíneken a térfigyelő kamerák létesítésére az alábbi észrevételeket tesszük:

I. Fő utca: Clark Ádám téri tor-

1. Mészáros utca: a Hegyalja úti torkolatban indokolt egy kamera telepítése.

III. Vörösvári út: nem jellemző a gyakori busz-sáv használat.

III. Szentendrei út: HÉV-pótlás óta megszűnt a hosszú autóbusz forgalmi sáv, csak a belső részen van, aminek szabálytalan használata nem jelentős.

V. Bécsi utca: csak a tilos parkolás megszüntetése után van értelme a kamerák telepítésének.

V. József A. utca: a gyakori rendőri jelenlét miatt nem jellemző a szabálytalan használat.

VIII. Kerepesi út: a Hungária krt-i torkolathoz indokolt lenne a telepítés.

IX. Soroksári út: jelentősebb számú szabálytalankodó a Kén u. és a Koppány u. között van, ezért ezen a szakaszon indokolt a rendszer továbbfejlesztése.

X. Kerepesi út: jelenleg nem jellemző az autóbusz forgalmi sáv szabálytalan használata.

XI. Budaörsi út: teljes hosszában indokolt a kamerarendszer kiépítése,

XI. Bocskai út: indokolt a rendszer kiépítése.

XI. Október 23. utca: jelentősebb számú szabálysértés nem tapasztalható.

XII. Szilágyi E. fasor: jelenleg jól járható a busz-sáv.

XII. Istenhegyi út: Németvölgyi

úti torkolathoz indokolt egy kamera telepítése.

XIII. Vágány utca: a Dózsa György úti torkolatnál indokolt a kamera felszerelése.

XVI. Veres P. út: Jelenleg jól járható az autóbusz forgalmi sáv.

Tájékoztatom továbbá, hogy a Forgalmirányító Központ a Fővárosi Közterület Fenntartó Zrt. épületében működik. Az épület, a felszerelés, a technikai eszközök a Fővárosi Önkormányzat tulajdona. A központban a BRFK csak a szolgálatot teljesítő személyi állományt biztosítja.

A kamerarendszerrel összefüggésben lévő technikai berendezések fenntartását és fejlesztését a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal végzi, illetve finanszírozza, ezért levelét illetékességéből a BFH Közlekedési Ügyosztály felé továbbítottam.

Tisztelettel:

Dr. Nagy-Juhák István
r. ezredes
Rendőrségi főtanácsos
Budapest Rendőrfőkapitányának
Közbiztonsági helyettese
Budapesti Rendőrfőkapitányság
Közlekedésrendészeti
Főosztály

X., Vajda Péter utca



látványosan kevesebb a szabálysértők száma.

Emellett elmondható, hogy folyamatos a rendőri jelenlét a busz-sávok ellenőrzésében, a járóregységek a tetten ért szabálysértőkkel

kolatnál indokolt lenne kamera telepítése.

I. Hegyalja út: busz-sáv rövid szakaszon van, jelentős előny nem várható egy kamera telepítésétől.

Erről írt a Taxisok Világa 1998 januárjában

10 éve történt

Van-e kiút?

A fenti címmel megrendezésre került szakmai konferenciára a BKIK taxis tagozata egy munkaanyagot készített. Az anyag kitért a taxizás személyi és tárgyi feltételeire, a gazdasági környezet feltételrendszerére (bármit jelentsen is ez), a taxis létszám meghatározására és a drosztok helyzetére. Foglalkozott a tarifa-meghatározás kérdésével, az ellenőrzés és az ennek kapcsán létrejövő szankcionálás kérdéseivel. Az átfogó és igen részletes anyag alkalmazása azóta is várat magára...

Eltemették „Szúnyogot”

A brutálisan meggyilkolt taxis temetése

csendes tiltakozás is volt egyben. A fekete szalag mellett a „jogi védelmet követelünk” felirat is szerepelt a taxik nagy részén. A taxik végeláthatatlan sorban, több kilométeres oszlopot alkotva érkeztek a temetésre, az ország majd' minden részéből. A taxis összefogás azonban – mint már oly annyiszor – ezúttal sem volt teljes: volt olyan taxitársaság, amely igazgatói szinten képviseltette magát, és volt olyan, amelyből még csak egy „mezei” taxis sem jelent meg.

Adatok 1998-ból

Üzemanyagár: 95-ös benzin 145 forint, gázolaj 137 forint. Minimálbér 19 500 Ft.

Van, aki betartja a szavát

Köszönet!

Jeleztük, hogy szégyenletesre sikerült a VIII. kerületi Bródy Sándor utca átépítése a Pollack Mihály téri mélygarázs elkészültekor. Az illetékes megígérte a változtatást. És láss csodát: betartották szavukat! Kérésre átépítették a kereszteződést. De jó lenne, ha az V. kerületben is olvasnák szerény kis írásomat... (Ott ugyanis 10 évvel ezelőtt ígérték meg az átépítést a Gerlóczy utcában)

Juhász Péter

Nem tudok rosszabbat elképzelni, mint egy fergeteges éjszakai ivászat után, másnap felébredni valaki mellett, és nem emlékezni a nevére, meg arra hogy hogyan is találkoztunk. És hogy miért halott.

Éppen lapzárta napján jelent meg az APEH honlapján a 2007. évi adóbevallási nyomtatvány elektronikus változata. Időhiány miatt csak a legfontosabb változásokra hívjuk fel a figyelmet.

A bevallás száma az eddigi logikát követi, tehát a 0753-as nevű nyomtatványt keressük a honlapon. Az „egyszerűség” kedvéért mindjárt kétféle módon is le lehet tölteni, jelesül hagyományos módban és Java-s változatban. Ez utóbbihoz a keretprogramot, az abev-et is „javásan” kell letölteni. Ennél a módszernél úgynevezett on-line help működik – a helpet is le kell tölteni – amely a megfelelő rovat kitöltésénél helyi segítséget nyújt. A bevallás fő- és munkaviszony melletti foglalkozású egyéni vállalkozók részéről továbbra is kizárólag elektronikus formában küldhető be, a nyugdíj melletti vállalkozók papíralapon is teljesíthetik kötelezettségüket. A bevallási határidő egyéni vállalkozók esetén változatlanul február 15-e. A nyomtatvány részletes elemzése:

Rögtön az első lapon – a címlap nevű lapon – be kell ikszelni az egyéni vállalkozás tényét, ennek hiányában fontos lapok meg sem nyílnak!

Ugyanezen lap 4-es rovatában kell jelölni a tételes vagy átalányadózás tényét.

A nyomtatvány főlapján annyi változás történt, hogy ezen lehet jelölni az önellenőrzés tényét is, természetesen az éves bevallásnál alaphelyzetben ezek a rovatok üresen maradnak.

A 0753-A lapon kell feltüntetni

Az adóbevallás

a jövedelmeket. Újdonság, hogy a nyugdíj, gyes, és egyéb, nem adózó jövedelmeket is be kell írni.

A 0753-B lapon az előző oldalon összesített jövedelmek adóját kell kiszámítani (ill. az elektronikus változat automatikusan kiszámítja), majd az adóterhet nem viselő járandóságok adóját is itt lehet levonni (nyugdíj, gyes stb.)

A 0753-C oldalon az eddigiekhez hasonlóan az adó összesítése, a levont és befizetett adóelőlegek levonása és a végleges, fizetendő vagy visszaigénylendő adó kiszámítása történik. Véleményem szerint e lapon komoly logikai hiba van, reméljük, hogy mire e lap megjelenik, ezt a hibát javítják. (az előírt és a befizetett adóelőlegek közös rovatba kerültek)

Újdonság, hogy az szja-bevallás 0753-D lapján lehet nyilatkozni a befizetett adó 1%-áról, eddig erre külön papír volt.

A 0753-01-es lap az adókedvezmények felsorolására szolgál. Fontos megjegyezni, hogy az eddigiekhez hasonlóan az átalányadózó semmiféle kedvezményt nem érvényesíthet, lévén az átalányadó alap elkülönülten adózó jövedelem. Aki azonban összevont jövedelme után adózik, az továbbra is érvényesítheti a gyermekkedvezményt (legalább három gyerek esetén), az életbiztosítás befizetett díjának kedvezményét, továbbá az alapítványoknak, közhasznú szervezeteknek nyújtott támogatás bizonyos részét. A számítástechnikai eszközökre vonatkozó, és a felnőttképzés

után járó adókedvezmények megszűntek.

A 0753-02-es lapon kell feltüntetni annak az ingatlan az adatait, amely után lakástörlesztési adókedvezményt vettünk igénybe.

0753-3-as lap. Az önkéntes nyugdíj- és egészségpénztárba fizetett összegek kedvezményének felsorolására és kiszámítására szolgál. A tavalyi évhez hasonlóan ezek az adókedvezmények nem kerülnek visszafizetésre, hanem a nyugdíj-, ill. egészségpénztárnál vezetett saját számlánkra utalják.

0753-04-es lap. Csak a családi kedvezményt igénybe vevőknek kell kitölteniük az eltartott gyermekek adataival.

0753-5-ös lap. Az elkülönülten adózó jövedelmek feltüntetésére és összesítésére szolgál. Itt kell az esetleges ingatlan adásvétellel kapcsolatos adatokat is feltüntetni.

0753-06-ost nem kell kitölteni 0753-07 a különadó feltüntetésére és összesítésére szolgál. Lapzártakor ezen a nyomtatványon is súlyos logikai hibát észleltünk.

0753-08-as lapot esetünkben nem kell kitölteni.

0753-09-es lap az egészségügyi hozzájárulás rögzítésére szolgál. Fontos, hogy a főállású vállalkozók ezt a kötelezettséget más havi járulékbevallásukon teljesítették, itt nem kell megismételni!

0753-10-es lap. Vállalkozók által szintén nem töltendő ki! A

havi járulékbevallásokon már szerepelt!

0753-11-es lap nem is kitölthető.

0753-12-es lap a köztartozások felsorolására szolgál, általában nem szoktuk kitölteni.

A 0753-11-es nyilatkozási lapon jelölhetjük az átalányadó választását, vagy éppen annak megszüntetését. Nagyon fontos, hogy a nyugdíj melletti vállalkozó jelölje az F rovatban, hogy nincs 0703-as bevallási kötelezettsége (feltéve, hogy nem foglalkoztat alkalmazottat).

0753-14-es lapok: nem kell kitölteni.

0753-15-ös lapok: az egyéni vállalkozói bevételekről és költségekről való beszámolás, az áthozott veszteség feltüntetése, az átalányadózó bevétele és átalányadó alapja, és minden, az egyéni vállalkozással kapcsolatos számadat.

0753-16-os lap: a nyugdíj melletti vállalkozó járulékbevallása. Érdekessége, hogy az eü-járulékot éves szinten, a nyugdíjjárulékot viszont havi szinten kell kiszámítani. Ez utóbbi értelmére nem bírtunk rájönni...

0753-17-es lap: a vállalkozói adózás alapján adózók jövedelem-, ill. nyereségminimum kiszámítására szolgál. Aki maga fog neki, bele fog izzadni...

A 0753-18 és 19-es lapokat nem kell kitölteni.

Hát, röviden ennyi, az adózás egyszerűsítéséről, amiről oly sokat hallottunk az elmúlt hónapokban. Megkockáztatom, hogy egy tételesen adózó fő-, vagy mellékállású egyéni vállalkozó, illetve egy tételesen adózó nyugdíjas vállalkozó egyszerűen nem fog vele boldogulni. Komoly, sokéves tapasztalatokkal rendelkező könyvelők egymást hívogatják telefonon tanácsot kérve, vagy értelmezési problémákkal. Az APEH információs vonala ugyan bizonyos dolgokban segít – néhány óras várakozás után –, ám egyszerre csak egy kérdésre válaszol (?). Utána újra kell tárcsázni és újabb hosszú várakozásra felkészülni...

Aki nem boldogul maga – szerintem nem fog –, az keressen könyvelőt magának. Tanácsadás, bevallás-kitöltéssel vagy akár teljes körű könyveléssel a BTI-ben is segítünk.

Nagy Zoltán
BTI-Taxicentrum

Fiúknak – lányoktól!

• Sose bízz a férfiban, aki azt mondja, hogy ő az úr a háznál. Az ilyen valószínűleg másban is hazudik.

• Ha lehet, válassz egy fiatal férfit. Egyre megy. Az idősebb sem érettebb...

• Minden férfi egyforma, csak az arcuk más, hogy meg tudd őket különböztetni.

• A legtöbb férfiről – akiről azt gondolod, hogy jó férj lenne – kiderül, hogy már az.

• Három jelzőt használhatsz a férfikkal kapcsolatban: erős, kedves, szerető. Ez nem azt jelenti, hogy igazak, csak azt, hogy „használható”.

• A férfiak olyanok, mint a csokoládé: édes, és a csipődet veszi célba.

• A férfi olyan, mint a horoszkóp: mindig megmondja mit csinálj, de sosincs igaza.

• Hány férfi kell egy vilánykörte becsavarásához? Öt. Egy, aki csavarja és négy, akinek dicsekszik.

* * *

A filozófiai előadáson a professzor logikai levezetést oktat.

Előad egy példát:

– Hallotta már valaki Istent? – néma csend.

– Látta már valaki Istent? – ismét néma csend.

– Tapintotta már valaki

Istent? – most is csend.

A professzor levonja a következtetést:

– Mivel senki sem látta, hallotta vagy tapintotta Istent, ezért logikus, hogy nem is létezik.

Ekkor szót kér az egyik hallgató:

– Hallotta már valaki a professzor úr agyát? – semmi válasz.

– Látta már valaki a professzor úr agyát?

– Tapintotta már valaki a professzor úr agyát? – síri csend.

Erre a hallgató:

– Akkor az előző logika szerint...

Szigorodik a közteherviselés ellenőrzése

Az adóváltozásokkal kapcsolatban a kormány nem engedhet a szigorból – jelentette ki a pénzügyminiszter. Néhány területen még az eddiginél is szigorúbb ellenőrzések várhatók. Cikkünkben összefoglaljuk, mire összpontosítanak a hivatalok, mire érdemes nagyobb figyelmet fordítanunk.

Az APEH évindító sajtótájékoztatóján megértesítette: idén az egyéb kiemelt ellenőrzési feladatok mellett folytatódnak a tavaly elkezdett szigorú ellenőrzések, köztük a nagy figyelmet kapott vagyonosodási vizsgálatok is. Utóbbi kiválasztási szempontjai az adóhivatal közlése szerint nem változnak, az erre vonatkozó irányelveket február 15-ig hirdetik ki. A vám- és pénzügyőrség szintén megerősített apparátussal és bővített feladatkörrel indul neki az új évnék.

Elő kiemelt szempont: egészségügyi járulék

Ebben az évben a legtöbbet érintő szigorítás az egészségügyi járulék befizetésének ellenőrzése, amely az adóhatóság prioritásai között lesz. Aki nem rendezte az egészségügyi ellátásra jogosító jogviszonyát, attól ugyan az ellátást idén sem tagadhatják meg, ám az APEH behajthatja az elmaradt járulékot. A jogviszony meglétét januártól minden egészségügyi szolgáltató, orvos és gyógyszerár köteles ellenőrizni még a vizsgálat előtt. Az Országos Egészségbiztosítási Pénztár köteles átadni a jogviszonnyal nem rendelkező beteg adatait az APEH-nek, amely vizsgálatot kezdeményez, és az elévülési időre visszamenőlegesen behajthatja az elmaradt járulékokat. Ha a beteg alkalmazottként jogosult lenne a szolgáltatásra, az APEH a járulékfizetési kötelezettséget a munkáltató terhére, míg egyéni vállalkozó esetén a magánszemély terhére állapítja meg.

Második kiemelt szempont: nyugdíj melletti munka

Az adóhatóság kötelessége ez évtől, hogy a nyugdíjasok éves, minimálbért meghaladó jövedelméről értesítést küldjön a nyugdíjfolyósítónak. Amennyiben a nyugdíjjárukelalapot képező éves összesített jövedelem meghaladja az év első napján érvényes minimálbér összegének tizenkétszeresét, vagyis 2008-ban 828 000 Ft-ot, úgy arról az APEH értesíti a nyugdíjfolyósító szervet. Átányadós taxis vállalkozók ne tévesszék össze ezt az összeget bevételükkel, mert nem arról, hanem jövedelméről van szó! Egy nyugdíj mellett taxizó átányadós vállalkozónak több mint hárommillió, egészen pontosan 3 312 000 Ft bevétel kell elérnie ahhoz, hogy ez a szabály vo-

natkozzon rá. Az idén úgynevezett előrehozott nyugdíjba, vagyis korhatár alatt nyugdíjba menők a nyugdíjuk folyósítása mellett legfeljebb a fenti, éves minimálbérnek megfelelő munkajövedelmet vehetik fel, vagy érhetik el vállalkozóként, vagy a keretösszeg elérését követő hónaptól ellátásuk folyósításának szüneteltetését kell kérniük. Egyszerűbben: vagy nyugdíj, vagy jövedelem. Hangsúlyozni kell, hogy ez a szabály nem vonatkozik azokra, akik már elmúltak 62 évesek, ők továbbra is korlátozás nélkül kapják meg az ellátásukat, jövedelmező vállalkozásuk mellett is.

Mivel Magyarországon a lakosság számához képest rendkívül sokan, 800 ezren kapnak rokkantnyugdíjat, idén szigorodik a rokkantsági vizsgálat is. Ezentúl nem ketten, hanem négyen döntenek arról, lesz-e valakinek-e valakit.

Harmadik kiemelt szempont: fekete-munka

Idén a hatóságok a feketén foglalkoztatottak ellenőrzésének is kiemelt figyelmet szentelnek. Ma már nem magyarázat a „próbaidős”, illetve „alkalmi” munka minden igazolás nélkül. Az alkalmazottakat minden esetben legkésőbb a foglalkoztatást megelőző napon kell bejelenteni a hivatalnak. A be nem jelentett alkalmazottak foglalkoztatása esetén ezentúl az adó- és járulékkülönbözetek megállapításánál az adóhatóság vélelmezi a foglalkoztatást a megelőző három hónapra, abban az esetben is, ha a dolgozó esetleg csak „tegnap kezdett”.

Valószínűleg a legtöbb vitát kiváltó intézkedések közé fog tartozni, hogy idén szigorúbban ellenőrzik a magánépítkezéseket és az ott dolgozókat is. „Ingyen” vagy „szívességből” ugyanis csak a törvényben szabályozott közvetlen hozzátartozó segédkezhet. Mindenki másnak – például a szomszédnak, jóbarátnak vagy ismerősnek – szerződéssel, alkalmi munkavállalói könyvvél kell rendelkeznie. Ellenkező esetben súlyos büntetéseket róhat ki a munkaügyi és az adóhatóság.

Negyedik kiemelt szempont: induló vállalkozások

A 2008-tól érvényes szabályok értelmében az APEH szigorúbban jár el az induló gazdasági társaságokkal szemben. Az új cégek legalább 20 százalékát fogja kiválasztani az adóhatóság adóellenőrzés céljából. A szempontok között szerepel, hogy a tag, vezető tisztviselő köztartozással megszűnt, jelentős összegű adóhi-

ánnyal, adószám-felfüggesztéssel, törléssel, vagy hasonló dologgal érintett társaság tagja, tisztségviselője volt-e.

Ötödik kiemelt szempont: minimumadó

Az Alkotmánybíróság megsemmisítette az előző adóról szóló törvényt, a kormányzat meg más néven, kicsit átfazonírozva bevezetett a minimumadó elvét. Az APEH 2008-as évének egyik kiemelt feladata lesz a társaságok és egyéni vállalkozók minimumadóalap-vizsgálata is. Itt most nem térünk ki e adófajta részletezésére, mert megfogalmazásánál csak kiszámítása bonyolultabb, de azt feltétlenül meg kell jegyeznünk, hogy az átányadózó vállalkozókat nem érinti! Márpedig a taxisok túlnyomó többsége ilyen. A tételesen adózó, és veszteséges, vagy „nullás” vállalkozók ugyanakkor készüljenek fel a nem egyszerű adminisztrációra és az esetleges ellenőrzésre is.

Hatodik kiemelt szempont: számlatömb

Januártól a számlázásra és a számla „befogadásra” is oda kell figyelni: az év eleje óta ugyanis csak újfajta számlatömböket lehet használni, az eddig megszokott régieket nem. Ennek részleteiről lásd külön cikkünket. Az új szabályozás révén az APEH a nyomtatástól a végső igénybevevőig tudja kíséni a számlák útját. Ha valakinek még van régi típusú üres számlatömbje, azt le kell selejteznie, a megkezdett számlákat ott, ahol tart benne, le kell zárnia. Aki régi típusú számlát állít ki január elseje után, azt szigorúan büntethetik és emellett költséget sem számolhat el.

A számlatömbök vásárlása is szigorúbb keretek között zajlik: az előállító, illetve forgalmazó, például a nyomtatványbolt csak annak adhat el számlatömböt, aki adóalanyiségát előzetesen hivatalos papírokkal igazolja.

Mi változik a nyugdíjagnál?

A 2008. január 1-jén életbe lépett, 5 százalékos nyugdíjemelés nyomán a nyugdíj átlagosan 3600 forinttal nő. További változás az, hogy előrehozott nyugdíjat csak az igényelhet, akinek más jogviszonyból – például vállalkozásból – származó jövedelme nincs, vagy, ha van, az nem éri el a minimálbér éves összegét.

Az előrehozott nyugdíjak terén további változásokat vezetnek be 2009-től és 2013-tól is.

Ettől az időponttól jelentősen szigorodik az időskori járandóság megállapításának szabályozása is.

Havi aforizma

Ha azt várod, hogy mások cselekedjenek érdekedben, csaldódní fogsz. Ezért,

ha akarod, hogy valami megtörténjék, tégy róla, hogy megtörténjék!

Amerikai utazásomról szóló riportjaim utolsó fejezetéhez érkeztem. Most néhány szösszenet az ottani mindennapokról, képből és írásból. Egy európai, pláne közép-európai ember ismeri, tudja mit is jelent az, hogy „Amerika”, hogy van egy „amerikai álm”. Tudja azt is, hogy az a „lehetőségek országa”. De ezt igazán csak akkor érti meg, ha a helyszínen látja a lényegét.

Három rövid példa. Atlantában szálltunk át Floridába igyekezve, de lekéstük az átszállást. Az utazásszervező levele rövid időt szánt erre, gondolva, hogy a bel-

földi

Minden hajszárítón ott a tábla, tilos használni a fürdőkádban...



Közterületeken hűtött csapokból folyik a „jéghideg” víz



járatokon nincs olyan komoly ellenőrzés. Ajaj! Dehogynem! Ugyanaz, mint a külföldi utazásoknál! Cipő le, nadrágszj le, ékszer le! utána mehetsz. Amerika fél. De erről majd később. Ráadásul eltévedtünk a repülőtéren. Atlantában terminálok között (!) metró jár. Nem a repülőtér között, hanem a terminálok között! A lényeg, hogy lekéstük a röpcsit. Zakatolt a fe-



Az atlantai repülőtér termináljai között (!) metró jár

jem, mennyibe fog kerülni az újabb repülőjegy, mikor megy a gép, hol alszunk éjszaka? Ránézett a Delta Airlines ügyintézője a jegyre: „Nem probléma. Két óra múlva megy a következő gép, mentek azzal”. Ennyi.

Amerikában a leggyakrabban használt kifejezés a „No problem”.

Mindenki végzi a dolgát. New Yorkban városnéző autóbushoz igyekezünk. Nem titok, 35 ezer forint volt egy 4 óras városnézés.

Angolul tudó fiam mondja:

„Apu, ez a jegy vasárnapra szól, ma meg hétfő van.” Na, mondom magamban, kidobtam az ablakon egy táská pénzt. Meglátja az utazási iroda munkatársa a lejárt jegyet, azt mondja: „No problem”. Áthúzta a vasárnapi jegyet és adott egy hétfőt. Ennyi.

Floridában kocsit béreltem, mert ott a távolságok miatt nem

lehet autó nélkül létezni. A repülőtéren vettem át a kocsit, majd oda vittem vissza. Az átvételnél az ügyintéző egy dolgot kérdezett. „Melyik parkolóba tette az autót?” Semmi ellenőrzés, semmi kocsiátnézés,

Amerika

Nincs „földszint” Amerikában. A földszint az 1. szint



CAUTION WATCH YOUR STEP

Tábla az ostobábbaknak: „Nézz a lábad elé!”

semmi adminisztráció” Mit követtem volna el? Öt liter benzinnel kevesebb van a tankban? Ahogy már korábban mondtam: 150 forint a benzin literje. Törődnek is ők az öt liter benzinnel...

Egyébként az árak összességében elképzeltetlenekek számunkra. Egy elegáns tengerparti étteremben egy főétel 8-10 dollár. Ott, ahol külön pincér hozza az ételeket, külön pincér a találóasztalt. 1400-1600 forint! A világ legjobb söre – ahogy már említettem – 2 dollár. 360 forint!

Végezetül néhány érdekesség. Az egyik a „tévé”: ez örület! Mindenhol ott a televízió. Még a szálló-

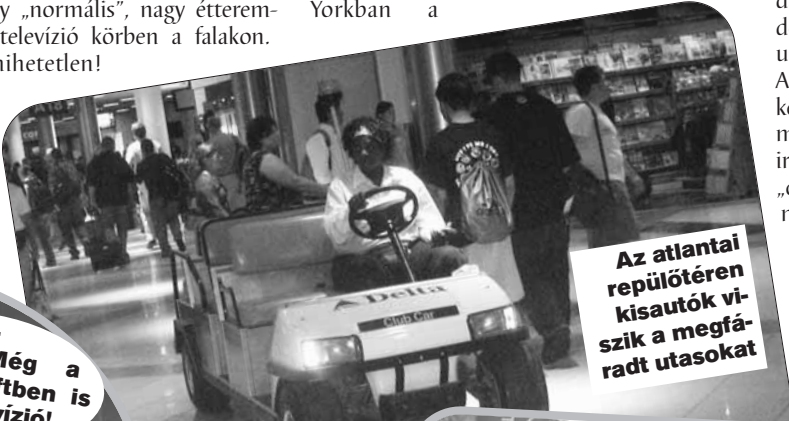
működik, de fél

da liftjében is! Egy átlagos kiskocsmában 4-5 készülék. De egy „normális”, nagy étteremben 30-35 (!) televízió körben a falakon. Egyszerűen hihetetlen!

Hatalmas plazmatévék egymás mellett.

A másik az egyszerűség. Minden működik és min-

den egyszerű. Például New Yorkban a



Az atlantai repülőtéren kisautók viszik a megfáradt utasokat



TV-örület! Még a szállodai liftben is ott a televízió!



„Braille” írás segíti a vakokat a középületekben



A közintézményeket kiemelten védik a terroristáktól



Nem utcabútorok... Félnék az öngyilkos merénylőktől



A mozgássérültekre még a tusolókban is gondolnak

metrók észak – déli irányban járnak. Ott úgy mondják „Subway”. Az autóbuszok meg kelet – nyugati irányba. A 79. utcán a 79-es busz, a 86. utcán a 86-os busz. Ilyen egyszerű.

Az amerikai emberekre sok mindent mondanak, például, hogy buták. Tény, sok mindent kiírnak, ami számunkra szokatlan. Legutóbb jeleztem a közlekedési érdekességeket. A piros lámpánál – sok helyen – kiírják, hol kell megállni. Vagy azért „Tilos behajtani” mert ez az utca „Egyirányú utca”. A másik irányból... Vagy az adott sávokból tényleg „csak” arra szabad továbbhaladni, amerre a nyíl mutat.

De ezt látni a mindennapokban is. Minden hajszárító tartozéka egy táblácska: „Fürdőkádban ne használd!” Vagy kiírják lépten-nyomon: „Nézz a lábad elé”.

Amerika másik fő jellemzője a félelem. Nemcsak a repülőtereken, de minden közintézménynél folyamatos a

terrorveszély. Ahol tömegek mozognak, ott mindenhol nagyon szigorú az ellenőrzés. A cípőt mindenhol le kell venni, nincs-e a sarkában valami tiltott dolog. A fémkereső miatt le kell venni a nadrágszíjat, ékszereket. Az épületek egy részét fizikailag meg sem lehet közelíteni. Követéseket, polgármesteri hivatalokat, egyéb létesítményeket. Például a „Trump-ház” is ilyen, ahol – többek között – Bruce Willis is lakik. Félnek a terroristáktól, a merénylőktől.

Ezzel együtt Amerika nagy élmény, egy külön világ. Egy új világ.

Juhász Péter



- A rendőrségi nyomozások szer- ves és elengedhetetlen része a sztriptízbarók látogatása.

- A rendőrségen nyomozók kizárólag olyan társat kaphatnak, aki mindenben tökéletes ellentétük.

- A rendőrfőnök mindig fekete.

- Egy nyomozó csak a felfüggesztése után képes bármiféle ügyet megoldani.

- Ha üldöznek, fuss a városközpontba, ott mindig éppen karnevál van, és elvegyülhetsz a tömegben.

- Ha kifogy a lőszer a fegyveredből, nem kell aggódní, mindig van nálad tartalék tár. Még akkor is, ha meztelenül ugrasztottak ki az ágyból.

- Bármikor szükséged van egy feszítővasra, egy téglára, egy ládára, egy tekerics kötélre, vagy akár egy motoros fűrésze, ha körül nézel, öt méteren belül megtalárod.

- Miután meghallod a pisztolylövést, még bőven van időd lebukni az aszal mögé.

- A géppisztolyok lövedékei a magad elé tartott vendéglői asztal lapján nem mennek át.

- Verekedésnél hiába van tülerőben az ellenfél, nyugodtan vedd magad közéjük, mert egyszerre mindig csak egy fog megtámadni. A többi addig hadonászik, és jobbra-balra ugrál a szoba másik felében.

- Ha az autóddal tíz métert zuhansz, és rommá török, csak indíts, és mehatsz vele tovább.

- Az autók egy baleset után szinte mindig lángokban törnek ki.

- Autós üldözésnél a kanyarokban csak megcsúsztatva lehet haladni.

- Minden bomba időzítéssel robban. A rob-

Amit az amerikai filmek

banásig hátralévő idő szép nagy piros kijelzőn látható rajta.

- Azt a bombaszerkezetet, amit készítője hat hónapig tervezett és bonyolított, egy taxiso- főr átlátja és hatástalanítja a robbanásig hátralévő 8 másodperc alatt.

- Egy bomba hatástalanításához csak a piros drótot kell elvágni.

- A robbanás lángfala pontosan a futó ember sebességével terjed.

- Egy nagyon nagy robbanás öt percig is eltarthat.

- Amikor leütnek valakit, soha nem szenved sérülést vagy agyrázkódást. Pontosán akkor fog magához térni, és újra a verekedésbe vetni magát, amikor a társát leütik.

- Egy férfi soha nem mutat fájdalmat, még halálos seb esetén sem, de felszisszen, ha egy nő megvizsgálja a homlokán lévő bibit.

- Minden zárat másodpercek alatt ki lehet nyitni egy hitelkártyával, vagy egy hajcsattal, kivéve azt az ajtót, amelyik mögött egy lángoló csecsemőotthon van.

- Minden televíziós hírműsorban van legalább egy olyan hír, ami a pillanatnyi feladattal kapcsolatos.

- Bármelyik számítógéppel pillanatok alatt be lehet jutni bármelyik ellenséges nagyhatalom titkos adatbázisába.

- A kétszemélyes ágyakhoz különleges, „L” alakú takarókat adnak, amely a férfi oldalon derékig, a női oldalon nyakig ér.

- A nőről a bugyit nem kell levenni. Senki sem tudja hogyan, de egyszer csak nincs ott.

- Egy nő mindig felöltözik, amikor az ágytól a zuhanyzóhoz megy (még akkor is, ha egyedül él).

- Huzatos helyiségekben, kriptában, erdőben csak gyertyával szabad világítani.

- Ha a házban szörnyeteg, vagy pszichopata gyilkos motoz, a férfiak alszanak tovább, a nők pedig minimális ruházatban elindulnak felderíteni.

- A tizenhét éves szülőanyagok, ha a közeli temetőből halálsikolyt hallanak, mindig megnézik közelebről.

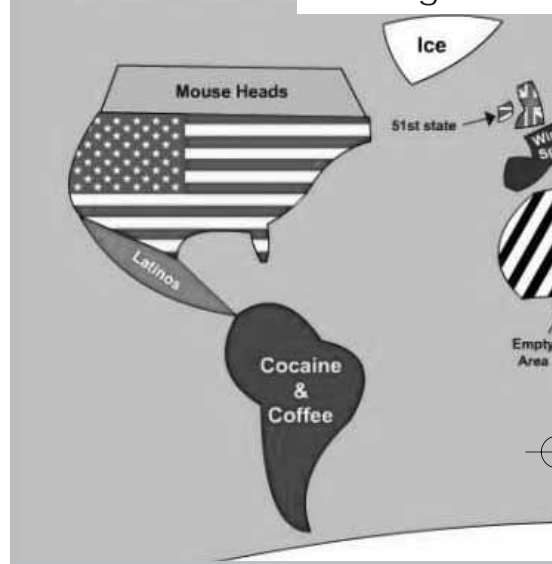
- A lépcsőfokok MINDIG nyikorognak, és (majdnem) mindig leszakadnak.

- Ha a házban kések, és balták repkednek a levegőben, a bútorok remegni kezdenek, rosszar- cú álarcos alakok osonnak, mindig a pincébe, vagy az emeletre menekülj. Soha ne a forgalmas utcára!

- Ha éjszaka, vidéken elromlik az autód és esik az eső, a legközelebbi házba eszedbe se jusson bemenni!

- Egy gyenge, lengén öltözött nő számára éjfélután nincsen csalogatóbb dolog, mint egy kriptából hallatszók halk horgés.

A világ -



- Ha autóstoppost veszel fel: a rongyos öregemberről kiderül, hogy lecsúszott tudós, a rokonszenves úr pszichopata kéjgyilkos, a kedves fiatalember vámpír, a csinos lánynak pedig négy nagydarab tettestársa vár a bokor mögött, vagy a következő benzinkútnál.

- A rúzs és a smink soha nem kenődik el. Még búvárkodás közben sem.

- Szintén nem árt a búvárkodás a frizurának és az estélyi ruhának.

- Minden telefonszám „555”-tel kezdődik.

- Étteremben, bárban, taxi kifizetésénél nyúlj a zsebedbe, az első kezvedbe akadó papírpé- ntpontosan a számla értékét fogja fedezni.

- Leolthatod az összes lámpát egy helyiségben, akkor is lesz egy külső fényforrás, ami továbbra is megvilágít...

- A konyhákban nincs villany, éjszaka a hűtőszere- ny ajtajának kinyitásával világít-hatsz.

- Egy pályaudvar méretű barlang teljes bevilágításához elegendő egyetlen zseblámpa, vagy fáklya.

- Ha a gyertyát a kezvedben magasabbra emeled, biztosan elvilágít a folyosó végéig.

- Tíz éve megbízhatóan működő zseblámpa- d a veszély közeledtére azonnal felmondja a szolgálatot.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Mercedes gyári lemezfelni
4 db 195/65x15 téligumikkal
eladó. Ugyanitt tetőre bicikli-
tartó 1 db eladó.

Érdeklődni lehet:
06/30-942-8256
telefonszámom.

Bármilyen típusú és állapo-
tú taxigépkocsiját azonnali
készpénzfizetéssel felvásárol-
juk! Banki hiteltartozását ki-
egyenlítiük.

Telefon: 06/70-318-6157

Taxisok csapatában játsz-
hatsz napi 100 Ft-ért a skan-
dináv lottón 20x10 számos 0
hibapontos kombinációval.
Hatalmas lehetőség, játssz
velünk!

Taxi4, 791 Tibor,
Tel.: 06/20-773-5205

Ecometer VT 99 eladó 100
eFt-ért, részletre is.

Telefon: 06/70-383-8322

2000-es évjáratú Mercedes
Combi eladó 3,2 Mft-ért.

Érdeklődni lehet:
06/70-383-8551

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

nélkül sohasem tudtál volna meg

- A zseblámpában nem kell elemet cserélni. Csak meg kell ütögetni egy kicsit.
 - A kormánykereket mindig mozgatni kell jobbra-balra, még egyenes úton is.
 - Minden épület főbejárata előtt pont van egy szabad parkolóhely.
 - Bárhol állsz meg autóval, meg fognak büntetni tilosban parkolásért. A szélvédőn hagyott büntetőcédulát szét kell tépni, vagy bedobni a kesztyűtartóba a többi közé.

- A polgármestert kizárólag az elnök várható látogatása izgatja. A közelgő szökőár és a városban dühöngő szörnyeteg nem érdekli.
 - Ha egy nagy üvegtáblát visznek, valaki nemsokára át fog esni rajta.
 - Telefonbeszélgetés elején és végén sohasem köszönünk.
 - Ha esetleg úgy döntenél, hogy táncolni kezdesz az utcán, mindenki pontosan tudni fogja a lépéseket.

- Az anyák minden reggel rutinszerűen tojást, szalonát és palacsintát sütnek a családjuknak, bár a férjüknek és a gyerekeiknek soincs idejük, hogy megegyék.

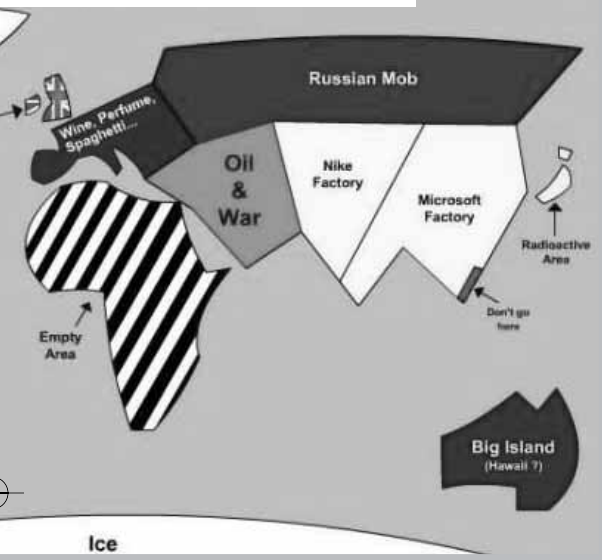
- Egy rémálomból ébredő ember azonnal egyenesen felül az ágyban és égnek álló hajjal sikoltozni kezd.

- Egy elektromos kerítés, amely képes megölni egy dinoszauruszt, semmi maradandó károsodást nem fog okozni egy 8 éves gyerekeknek.

- Minden üldözés, utcai konfliktus tönkretesz egy helyi etnikum által vezetett zöldegyesstandot.

- A leégett házból, lezuhant repülőből megmenekült emberek azonnal ölelkezni és mosolyogni kezdenek, és a frizurájuk is százszázalékos, miközben a mentők a háttérben éppen családtagjaik és barátaik üszkös hulláinak végtagjait próbálják a törzsükkel párosítani. Közben persze szól a dal, a dal, a DAL!!!

amerikai szemmel



Előző számunkban a 2008-as adóváltozásokat közzétettük, most a társadalombiztosítással kapcsolatos újdonságokra térünk ki a teljesség igénye nélkül, csak a taxis-szakmát, ill. az egyéni vállalkozói kört közvetlenül érintő témákban.

A járulékmértékek változása

A társadalombiztosítási járulék százalékos mértéke változatlan maradt, azonban szerkezetében átcsoportosítás történt. Ha egyszerűen akarunk fogalmazni (és miért ne akarnánk úgy), azt kell mondanunk, hogy az egészségügyi járulékból elvettek négy százalékot, és azt hozzátették a nyugdíjjárulékhoz. Befizetési szempontból ez a következőképpen alakul:

A minimálisan fizetendő egészségügyi járulék 2008. január 1-től a járulékalap (vagyis alaphelyzetben a minimálbér) 11 százaléka (eddig 15 volt).

A minimálisan fizetendő nyugdíjjárulék pedig 33,5 százalék (eddig 29,5 volt).

járulékból:

- a nyugdíjbiztosítási járulék mértéke 24 százalék,
 - az egészségbiztosítási járulék mértéke 5 százalék.
- Az egészségbiztosítási járulék további megoszlása:
- természetbeni egészségbiztosítási járulék mértéke 4,5 százalék,
 - pénzbeli egészségbiztosítási járulék mértéke 0,5 százalék.

A biztosított által fizetendő nyugdíjjárulék:

- nyugdíjjárulék mértéke 9,5 százalék, ha a biztosított kizárólag a társadalombiztosítási nyugdíj hatálya alá tartozik,
 - 1,5 százalék a nyugdíjjárulék mértéke, ha a biztosított magánnyugdíjpénztár tagja.
 - A magánnyugdíj-pénztári tagdíj mértéke változatlanul 8 százalék.
- A biztosított által fizetendő egészségbiztosítási járulék mértéke 6 százalék, amely megoszlik:

- 4 százalék mértékű természetbeni egészségbiztosítási járulékra, és
 - 2 százalék mértékű pénzbeli egészségbiztosítási járulékra.
- Változás következett be az egészségügyi szolgáltatási járulék mértékében, a 9 százalék mértékű egészségügyi szolgáltatási járulék helyébe fix összegű járulék került megállapításra. Tehát:

A társadalombiztosítási

TB-változások 2008

2008. január 1-jétől a kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó, a kiegészítő tevékenységet folytató társas vállalkozó után a társas vállalkozás, valamint azon belföldi személy, aki nem biztosított, és nem jogosult egészségügyi szolgáltatásra sem (például nagykorú eltartott), egészségügyi szolgáltatási járulék fizetésére kötelezett, melynek havi összege 4350 forint (napi összege 145 forint). Tehát a nyugdíj mellett vállalkozó taxis, ha nem is vesz ki jövedelmet, esetleg veszteséges, akkor is havonta 4350 forint egészségügyi szolgáltatási járulék fizetésére kötelezett.

Meghatározásra került a minimálbér fogalma. Az új rendelkezés szerint minimálbér a tárgyhónapot megelőző hónap első napján érvényes, a teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállaló részére megállapított személyi alpbér kötelező legkisebb havi összege.

A minimum-járulékalap kifejezést 2008-tól a törvény már nem alkalmazza, szövegében mindenhol „a minimálbér kétszerese” kifejezés jelenik meg.

A kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) 2008. január 1-jétől havi 69000 forint.

Mivel a minimálbér a tárgyhónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbért jelenti, ezért a minimálbér, illetve a minimálbér kétszerese előírás használatakor 2008. január hónapra még a 65 500 forintnak, illetve a 131 000 forintnak megfelelő összeget kell figyelembe venni, 2008. február 1-jétől pedig 69 000 forinttal, illetve 138 000 forinttal kell számolni. Ezért aztán ez év elején nemcsak egyszer, hanem kétszer is változik a Tb-járulék minimális mértéke az alábbiak szerint:

- A január hónapra érvényes, február 12-ig fizetendő tb-járulékok még a decemberi (mint tárgyhónapot megelőző) minimálbér alapján, de már a január 1-jétől érvényes új százalékkértékek szerint számítandók.

- A február hónapra érvényes, március 12-ig fizetendő járulékok pedig már az új, januártól érvényes minimálbér és százalékkértékek alapján számítandók, és ez aztán az év végéig érvényben marad.

A minimális járulékok című táblázatban a megfelelő bontásban mindig az érvényes járulékok szerepelnek, ha a vállalkozó nem lépte túl a minimálbér mértékét, vagy nem volt táppénzes állományban, célszerű ennek alapján kitölteni csekkjeit.

Nagy Zoltán

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*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-től
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-től
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-től
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Hőpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házsámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	3.950.-
Magyarország atlasz	2.550.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-től
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

A *-gal jelölt tételek a BTI tagdíjfizető tagjainak kedvezményesek vagy díjmentesek.
Az árak 2008. január 1-jétől visszavonásig érvényesek és az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2008 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	294.00	298.00	180.00

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgy hónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárakat.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

forrás: www.apeh.hu

Focista dühösen a futballbíróhoz:

- Mi van magával, nem lát!?
- Mit mondott?
- Süket is?

* * *

Nemi erőszak ügyében ítélték-

nek. – Nem értem – mondja a bírónak –, hogy ha igaz, amit mond, hogy homoszexuális, miért támadta meg azt a szerencsétlen apácát?

– Hmm...Hátulról úgy tűnt, mintha Zorro lenne....

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2006.10.25 – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26 – 2007.09.24.	7,75%
2007.09.25-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 mindenkorijegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. JANUÁR hónapra**MINIMÁLBÉR ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi (2007. decemberi) minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 11%-a 7205 Ft	Járulékalap 33,5%-a 21 943 Ft	Járulékalap 25,5%-a 16 703 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő továbbra is min. 8%, azaz 5240 Ft)	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 5%-a 3275 Ft	A járulékalap 24%-a 15 720 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

A MINIMUM-JÁRULÉKALAP, mint fogalom megszűnt, ezentúl a minimálbér kétszerese kifejezés szerepel. Így a minimum-járulékalap szerinti táblázatot a továbbiakban

nem közöljük, hiszen értelemszerűen a fenti összegek kétszeresét kell fizetni, ha a minimálbér dupláját „veszi ki” a vállalkozó (értelemszerűen az egészségügyi hozzájárulás,

mint tételes összeg, nem duplázódik).

A százalékok és összegek változásávk kapcsolatos tájékoztatást lásd külön cikkünkben.

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 **10 M 20 évre 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%

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén - 2008.01.01-től már **nettó 8.000.- Ft + áfától**

(a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitorított kerék, törött futómű, stb.) szállítjuk bármelyik taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,75 t súlyhatárig.

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitorított kerékű gépjárművet.

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkor FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. A kedvezmény csak a taxinak jár, a biztosítóknak nem!

A biztosítás balesetes gépkocsikat INGYEN szállítjuk, 30 napos opcióval! Ezekben az esetekben a biztosító cégünknek utalja a szállítási díját. Igénybevételi lehetőségekről érdeklődjön telefonon!

24 órás telefonos ügyeletünk:

2900-626, 2970-252,

70-370-6890, 70-370-6892

Szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon! Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszkrétjeinként!

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

Senki se lehet tökéletes...
Például belőlem is hiányzik a hiba.

Ez most már örökké jó lesz egy darabig.

Csak a hangom miatt nem lettem énekes.

A valóság azoknak való, akik nem bírják a kábítószert.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 29,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 5%-a	Járulékalap 24%-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.	Tételes összeg: 4350 Ft/hó (ha nincs bevétel, akkor is fizetni kell!)	Járulékalap 9,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség- biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj- biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
A januári járulékbefizetési határidő tehát február 12., kedd.

Ember megy a sivatagban, találkozik egy beduinna.

- Elnézést! Meg tudná mondani merre van az oázis?

- Persze! Menjen itt egyenesen előre, aztán kedden forduljon balra!

3 nő jelentkezik úrhajósnak. Egy barna, egy vörös, és egy szőke. Először bemegy az elnökség elé a barna, kérdezik tőle:

- Ön hova utazna az űrben?
Barna nő:

- Én a Marsra utaznék, mert ott a legkedvezőbbek az életfeltételek.

- Rendben. Köszönjük. Majd értesítjük az eredményről.

Bemegy a vörös.

- Ön hova utazna az űrben?
Vörös nő:

- Én a Szaturnuszra utaznék, mert érdekesek a gyűrűi.

- Rendben. Köszönjük.

Végül bemegy a szőke.

- Ön hova utazna az űrben?

- Én kérem szépen a Napra utaznék!

- A napra? Megőrült maga? Hát ott olyan forróság van, hogy már a Nap közelében elégne...

Szőke nő felháborodva:

- Hát hülyének néz? Éjszaka mennék...

- Miért olyan rövid a szőke nő viccek?

- Hogy a férfiak is megértsék!



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
eddig 10% helyett 18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
eddig 20% helyett 25%

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

AKKUMULÁTOROK

A legnagyobb választék
minden típushoz, minden szinten
Kényelmes parkolás, ingyenes beszerelés
és műszeres ellenőrzés

Speciális taxis akkumulátorok
taxisoknak 10% engedménnyel



1033 Budapest
Kiscsikós köz 10.
Tel.: 388-8822
www.forex.hu
forex@forex.hu



AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

Nyitva tartás: 8-17 óráig

Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg

A Taxisok Világa januári számában rendszeresen közöljük a könyveléshez szükséges legfontosabb számszerű adatokat, öt évre visszamenőleg. Az adóhivatal ellenőrzése a legutóbbi öt évre terjedhet ki oly módon, hogy az öt év a bevallás beadásától számít, tehát 2008-ban egészen 2002-ig visszamenőleg ellenőrizhetik könyvelésünket, mivel ennek bevallását öt éve, 2003-ban adtuk be. A 2001-es, és az azt megelőző évek könyvelési és bevallási anyagait lehet selejtezni.

APEH által elfogadott, költségelszámolásra alkalmazható üzemanyag árak

Dátum	98 oktános ólommentes	95 oktános ólommentes	Gázolaj	Autógáz
2001.01.01	239,-	229,-	233,-	
2001.04.01	243,-	233,-	217,-	
2001.07.01	252,-	242,-	217,-	
2001.10.01	242,-	232,-	210,-	
2002.01.01	214,-	204,-	197,-	
2002.04.01	226,-	216,-	199,-	
2002.07.01	239,-	228,-	201,-	
2002.10.01	250,-	239,-	209,-	
2003.01.01	235,-	228,-	207,-	
2003.04.01	250,-	240,-	231,-	
2003.07.01	240,-	230,-	206,-	
2003.10.01	249,-	240,-	210,-	
2004.01.01	240,-	230,-	213,-	
2004.04.01	249,-	239,-	215,-	
2004.07.01	259,-	249,-	219,-	
2004.10.01	259,-	249,-	230,-	
2005.01.01	243,-	234,-	229,-	
2005.04.01	256,-	247,-	242,-	
2005.07.01	276,-	265,-	256,-	
2005.10.01	297,-	288,-	274,-	
2006.01.01	270,-	260,-	255,-	
2006.02.01	266,-	253,-	259,-	
2006.03.01	277,-	267,-	260,-	
2006.04.01	272,-	262,-	259,-	
2006.05.01	284,-	275,-	268,-	
2006.06.01	298,-	285,-	278,-	
2006.07.01	299,-	289,-	276,-	
2006.08.01	309,-	299,-	285,-	
2006.09.01	320,-	310,-	290,-	
2006.10.01	306,-	295,-	290,-	
2006.11.01	279,-	270,-	275,-	
2006.12.01	272,-	262,-	271,-	
2007.01.01	266,-	259,-	260,-	
2007.02.01	269,-	259,-	265,-	
2007.03.01	259,-	248,-	243,-	
2007.04.01	269,-	259,-	250,-	
2007.05.01	279,-	267,-	252,-	
2007.06.01	283,-	276,-	256,-	
2007.07.01		287,-	260,-	162,-
2007.08.01		289,-	264,-	165,-
2007.09.01		285,-	264,-	165,-
2007.10.01		282,-	267,-	165,-
2007.11.01		284,-	272,-	173,-
2007.12.01		284,-	278,-	172,-

Megjegyzések:

Az APEH negyedévenként – 2006-tól havonta – közleményben írja elő az elszámolható üzemanyagárakat. A táblázat ezeket közli. 2007 július 1-jétől megszűnt a 98-as oktánszámú benzin elszámolásának lehetősége (és forgalmazása), ugyanakkor megjelent az autógáz hivatalos ára. Fenti árnál magasabb költséget csak szabályszerű számlák alapján lehet érvényesíteni, ebben az esetben is figyelembe kell venni azonban az APEH által elfogadott – típusok szerinti – fogyasztási normát. Ha a vállalkozó könyvelésében a közleményben jelzett árakat érvényesíti, az üzemanyagról nem kell számlát beszereznie.

Iparüzési adó

Év	Mértéke	Adómentes határa
2001	2,0%	500 000 Ft
2002	2,0%	700 000 Ft
2003	2,0%	700 000 Ft
2004	2,0%	700 000 Ft
2005	2,0%	700 000 Ft
2006	2,0%	700 000 Ft
2007	2,0%	700 000 Ft

Megjegyzések:

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

Minimálbér

Év	Bér bruttó összege
2001	40.000.- Ft
2002	50.000.- Ft
2003	50.000.- Ft
2004	53.000.- Ft
2005	57.000.- Ft
2006	62.500.- Ft
2007	65.500.- Ft

Megjegyzések:

- Főállású taxinak a tb-járulékot (egészségügyi- és nyugdíj-járulékra bontva) legalább az érvényes minimálbér alapján kell fizetnie a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér alapján.
- 2006. szeptember 1-jétől bevezették az ún. minimum-járulékalap fogalmát. Ennek értelmében a járulékokat 2006. szeptember 1. és december 31. között 125 000 Ft járulékalap, 2007-ben 131 000 Ft járulékalap figyelembevételével kellett fizetni, hacsak a vállalkozó nem nyilatkozott a megfelelő formanyomtatványon, az adóhivatal felé, hogy tényleges jövedelme ennél kisebb. 2007-ben már a havi járulékbavallás váltotta ki a nyilatkozatot.
- 2008-tól a minimálbér összege 69 000 Ft-ra emelkedik!

Jegybanki alapkamat

Dátum -tól-ig	Kamat mértéke
2000.04.03 – 2001.07.12	11,00%
2001.07.13 – 2001.09.09	11,25%
2001.09.10 – 2001.10.24	11,00%
2001.10.25 – 2001.11.12	10,75%
2001.11.13 – 2001.12.10	10,25%
2001.12.10 – 2001.12.31	9,75%
2001.12.11 – 2002.01.07	9,75%
2002.01.08 – 2002.01.21	9,50%
2002.01.22 – 2002.02.18	9,00%
2002.02.19 – 2002.05.21	8,50%
2002.05.22 – 2002.07.08	9,00%
2002.07.09 – 2002.11.18	9,50%
2002.11.19 – 2002.12.16	9,00%
2002.12.17 – 2003.01.15	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18	7,50%
2003.06.19 – 2003.11.27	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18	11,00%
2004.10.19 – 2004.11.22	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19	6,25%
2005.09.20 – 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%
2007.09.25-től	7,50%

Megjegyzések:

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

Változtak a közlekedési

Új év, újabb

Január elsejével módosult néhány közlekedési szabály nyugati szomszédunknál, amelyre érdemes odafigyelni. Novembertől ápriliséig kötelező a téli gumi, magasabb a bírság a vezetés közbeni telefonhasználatért, viszont csak rossz látási viszonyok között kötelező a tompított fény használata.

December 21. óta megállás és ellenőrzés nélkül lehet áthajtani az egykori vasfüggönyvel védett Ausztriába. Ami egyrésztől dicséretes és EU-tagállamként elvárható, ugyanakkor olyan kötelezettségekkel is jár, amelyre nem mindenki készül fel. Ezek között említhető, hogy unión belül egyes tagállamoknál eltérő lehet a közlekedési szabályozása, amelyet illik a külhonból érkezőknek betartani, ehhez viszont ismerni kell azokat. Az osztrák parlament decemberben néhány előírást módosított, amely a be-, vagy átutazó magyarokat is érinti. Ezek közül a legmarkánsabb, hogy november 1. és április 15. között kötelező a gépjárműveken a téli gumi használata. Akinek nincs, attól ehelyett elfogadják, ha ellenőrzéskor a hóláncot be tudja mutatni, ám ebből mini-

mum kétkeréknyi garnitúrával kell az országba belépőnek rendelkezni. Ezt azonban csak abban az esetben szabad használni, ha egybefüggő jégpálya fedi az utat, és a lánc az út felszínét nem károsítja. Kásás út esetén nyári gumi vagy hólánc nem használható. Szóval, hólánc ide vagy oda, jobb, ha téli gumival vág neki a magyar autós az osztrák Alpoknak. Aki ezen előírást megszegi – azt a veszélyeztetéstől függően – 35 eurótól akár 5.000 euróig terjedően megbírsághatják a hatóságok.

2005-ben az osztrák közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek is elérték a kormánytól, hogy elrendeljék nappal – jó látási viszonyok között is – a tompított fény használatát. Január elseje óta ez sem kötelező, ugyanis egy tanulmány rámutatott, miszerint a világítás nonstop használata miatt az üzemanyag-fogyasztás jelentősen több, ezáltal a károsanyag-kibocsátás jelentősen megnő. Ennek mértéke éves szinten eléri Burgenland tartomány egész éves károsanyag-mennyiségét. Természetesen, aki ezután is biztonságosabbnak ítéli meg, ha a tompított világítással közlekedik napközben is, azt nem büntetik, de a lámpák használatát ez-

Általános forgalmi adó (áfa)

Év		Adómentes határa
2001	tételes adózó esetén	2 000 000 Ft
	átalányadózó esetén	4 000 000 Ft
2002	tételes adózó esetén	2 000 000 Ft
	átalányadózó esetén	4 000 000 Ft
2003	tételes adózó esetén	2 000 000 Ft
	átalányadózó esetén	4 000 000 Ft
2004		4 000 000 Ft
2005		4 000 000 Ft
2006		4 000 000 Ft
2007		4 000 000 Ft

Megjegyzések:

- Mértéke 2000-2003-ig 12%, 2004-2005-ig 15%, 2006-tól 20%.
- Az adómentes határ alatti árbevétel esetén áfát fizetni nem kell és nem is igényelhető vissza.
- Az adómentes határ átlépésekor az áfa hatálya alá be kell jelentkezni, és a hátrált meghaladó összeg után forgalmi adót kell fizetni. A következő két adóév ez esetben teljes egészében áfaköteles, függetlenül a bevétel mértékétől.
- 2001-től a személygépkocsi-beszerzés áfája bizonyos feltételek teljesülése esetén visszaigényelhető. Az egyik ilyen feltétel, hogy a beszerzés évét megelőzően az e tevékenységből származó árbevétel meghaladja a 4 millió forintot. Az üzemanyag áfája továbbra sem igényelhető vissza.

ELŐFIZETÉSI DÍJ 2008. JANUÁRTÓL

A féléves előfizetői díj 2490 Ft, az egyéves 4980 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

szabályok a sógoroknál

szigorítások

után csak korlátozott látási viszonyok között és az esti szürkületet követően várják el.

Mélyebben kell a zsebükbe nyúlni azon gépjárművezetőknek, akik vezetés közben kihangsúlyozó nélkül használják telefonjaikat. Míg korábban ezért 25 eurót kell leróni a rajtakapott sofőrnek, az új évben ezért ennek dupláját kéri el az osztrák rendőrök. Ugyan drágul az autópálya-matrica, az éves ára 1,2 euróval 73,80-ra emelkedik, a két hónaposért 22,20-at, míg a tíznaposért 7,70-et kell fizetni, ám akit azon kapnak, hogy ennek hiányában közlekedik az autópályán, azt a korábbi 400 euró helyett ma már „csak” 300 euróra büntetik. A motorosok éves matricadíja 29,50, míg a tíznaposé 4,40 euróba kerül. A tehergépkocsik úthasználati díja május elsejétől – várhatóan – az infláció mértékével fog emelkedni.

A kisbuszokba március elseje után minden ülésre biztonsági övet kell szereltetni, és csak így lehet a jövőben használni.

Nem árt tisztában lenni azzal sem, hogy Ausztriában a megengedett legnagyobb sebesség az autópályákon 130 km/h, az országúton 100 km/h, lakott területen 50 km/h, nagyobb városokon belül pedig 30 km/h. Ennek azért van jelentősége, mert a gyorsajtásért 72 - 2180 euróig büntetnek a hatóságok. Aki lakott területen a megengedett sebességet 40 km/h-val, autópályán 50 km/h-val túllépi, annak a jogosítványát bevonják, továbbá a szabálysértőt meghatározott időre eltilthatják az Ausztriában történő vezetésétől.

Kisebbségi közlekedési szabálysértések esetén, így például a biztonsági öv használatának elmulasztásáért minimum 25 eurós bírságra lehet számítani. A „Várakozni tilos vagy megállni tilos!” közlekedési tábla figyelmen kívül hagyásáért 25 - 50 eurós büntetés várható. Amennyiben az így leállított gépjármű akadályozza a közlekedést, azt a rendőrség, de a közterület-felügyelet is elszállítja, amit csak a 180 - 220 eurós bírság kifizetése után vehet át a tulajdonosa.

Ausztriában kötelező a fényvisszaverő biztonsági mellényt a gépjárműben, azon belül az utastérben tartani, hogy szükség esetén a sofőr – a kényeszerű megálláskor is – már abban szálljon ki járművéből. A mellényt a közutakon, autópályán, valamint a leállósávban kell viselni minden esetben, ha a gépkocsival menet közben leállnak. Az autópálya kijelölt parkolóhelyein a mellényt csak akkor kell viselni, ha egyébként ezt a látási viszonyok megkövetelik. Akinél közúti ellenőrzéskor nem találnak biztonsági mellényt, az 30 eurós befizetésre számíthat, ám ha valahol

veszélyes helyen kényszerül az autós megállásra és ott derül ki, hogy nincs meg ez a felszerelés, azért, akár 2180 eurós bírságot is kirohathatnak a rendőrök. (Köztünk szólva érdemes egy-két tartalék mellényt az utasoknak is elrejtetni, hogy ez se adhasson okot a kötekedésre.)

Olyan külföldi állampolgárok esetében, akik Ausztriában nem rendelkeznek lakhellyel és velük szemben szabálysértési eljárás indul – a magyar jogszabályoktól eltérően –, az osztrák rendőrök joga van a kiszabható pénzbüntetés biztosítására ideiglenes biztosítékot lefoglalni az érintettől. Ez lehet kisebb készpénzösszeg éppúgy, mint az utazónál lévő értéktárgy: kamera, fényképezőgép, laptop, mobiltelefon stb. Az eljárás jogerős lezárását követően – amennyiben az ügyben elmarasztaló határozat születik és a szabálysértő a kiszabott pénzbüntetést kiegyenlíti –, akkor ezt az értéktárgyat visszaadják, illetve a már korábban átvett készpénzt beszámítják a kiszabott pénzbüntetésbe. Amennyiben az érintett a bírságot nem fizeti ki, úgy a lefoglalt értéktárgyakat az osztrák hatóság nem szolgáltatja vissza.

Még nem véglegesítették, de a hatóságok fontolgatják az ittas vezetésért kirohatható büntetés szigorítását. A megengedett véralkoholszint továbbra is 0,5 ezrelék (mg/ml) marad – vagyis itt nem a nulla tolerancia az érvényes, mint hazánkban –, ám akit háromszor rajtakapnak, hogy 0,5 - 0,8 ezrelék közötti alkoholszinttel ül a volán mögé, annak bevonják a jogosítványát. Azt is tervezik, hogy már az első szabálysértésnél megemelik a pénzbírságot – ami jelenleg 210 és 3600 euró közötti –, és kötelező szeszesitalfogyasztás-elleni tanfolyamra küldik a vétkes autóst. Ugyancsak a tervek között szerepel, hogy akinek a vérében az alkoholszint meghaladja a 0,8 ezreléket – amiért 580 és 5800 eurós bírság jár –, attól az eddiginél hosszabb időre veszik el a jogosítványt. A gyakorlat eddig is a 6 hónapnál kezdődött.

Mindent alapul véve: külföldre indulás előtt érdemes tájékozódni az adott tagállamok változó közlekedési szabályairól, és az érvényes normákat megéri betartani, mert kisebb szabálysértés esetén „csupán” a pénzünk bánja a vétkes mulasztásunkat, figyelmetlenségünket, míg más esetben hosszas és kellemetlen eljárásoknak lehetünk szenvedő alanyai – valljuk be, még ha kínos is –, saját hibánkból.

k.z.t.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Az egyenrangú utak kereszteződésében a jobbról érkező jármű részére elsőbbséget kell adni. Az elsőbbségadásra kötelezett sebessége nem lehet megtévesztő a jogosult számára. Ilyen esetben szükség lehet az elsőbbségadási kötelezettség teljesítésére, és mert a jobbról érkező jármű vezetőjét sem kívánjuk megijeszteni, a taxi sebességét feltétlenül csökkenteni kell.

2. Helyes a „C” válasz. Autópályán a leállósávra akkor hajthat, ha műszaki hiba miatt kényszerül megállásra, vagy ha a forgalom ellenőrzését végző személy állítja meg.

3. Helyes az „A” válasz. Ha a baleset személyi sérülést okozott – akár csak jelentéktelennek látszó is – az illető részére segítséget kell nyújtani és az esetről a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) értesíteni kell.

4. Helyes a „C” válasz. A „Megállni tilos” tábla hatálya alatt a mozgássérült személyt

szállító taxis felállhat a járdára az utas kiszállásának az idejére.

5. Helyes a „B” válasz. Ha a kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útszakaszra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Hólánc használata kötelező”.

7. Helyes az „A” válasz. A rendőrség járműveiben utazó személyeknek meghatározott sürgős feladatok ellátása esetén is kötelező a biztonsági öv becsatolása.

8. Helyes a „B” válasz. A taxisnak csak akkor nem kötelező a biztonsági övét becsatolnia, ha taxi üzemmódban utast szállít. Azonban, ha be kellett volna kapcsolnia a biztonsági övét és annak elmulasztása okozati összefüggésben van a keletkezett sérüléssel, a mulasztásáért felelősség terheli.

9. Helyes a „B” válasz. A vezetői engedélyt a vezetőknek vezetés közben magánál kell tartania.

10. Helyes a „B” válasz. A megfordulásnál a szabály „csak” az akadályozást tiltja, így a másik zavarása még nem szabálysértő.

11. Helyes a „B” válasz. Az útkereszteződésekre vonatkozó előzési tilalom alól kivétel a kétkerékű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel való előzése.

12. Helyes az „A” válasz. Fényjelzést adni a távolsági fényszóró felvillantásával szabad, feltéve, hogy ez a közlekedés többi résztvevőjét nem vakítja el.

13. Helyes a „B” válasz. A manőver biztonságos végrehajtásának feltétele, hogy az előzési távolságon belül az úttesten ne legyen akadály, és szemből a kétszeres előzési távolságon belül ne jöjjenek más járművek.

14. Helyes az „A” válasz. Az út, illetve a forgalmi sáv jelzett vonalvezetésétől való eltérés irányváltatásnak minősül, amit irányjelzővel jelezni kell.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

A hagyományoknak megfelelően

Karácsonyi ételosztás

Azt, hogy egyre több a szegény, a segítségre szoruló ember az utcákon, a taxisok látják leginkább, hiszen ezek az embertársaink ott állnak már szinte minden lámpás kereszteződésben. Am aluljárókban, várótermekben, a tömegközlekedési eszközökön és bizony még a parkokban is találkozni velük a hideg ellenére. Mindössze emnyi, ami látható a növekvő szegénységből mások – a szerencsésebbek – számára. Ugyanakkor nagyon sokan – bár még van fedél a fejük felett – mindössze „csak” éheznek, vagy nem tudnak rendszeresen táplálkozni, ruházkodni, fűteni, világítani. Kislátástalan helyzetükön – egy-egy rövid időre – csak a jószívű, adakozásra kész emberek tudnak segíteni. Így van ez elsősorban karácsony közeledtével, amikor a különféle közösségek például ételt osztanak a rászorulóknak. A Fótaxi Zrt. már évek óta - a Magyar Ökumenikus Segélyszervezettel közösen - a XIII. kerületi Országbíró utcában ad enni a megjelenőknek. Ahogy azt Garamszegi Miklós vezérigazgatótól megtudtuk, vannak már szép számmal visszatérő „vendégeik” is, akik bizony előre készülnek erre a



jótekonyságra. Úgy tűnik, az elmúlt karácsony különbözött a korábbiaktól, ugyanis amíg évek óta a főváros szinte minden frekventált részén osztottak ételt, addig most szinte sehol. Így aztán a napi 800 adag étel a négy nap alatt nagyon hamar elfogyott. Ahogy azt a Fótaxi Zrt. vezérigazgatójától megtudtuk, a kapcsolat Rétfalvi Dorottyaival, a Magyar Ökumenikus Segélyszervezet szociális igazgatójával három éve jött létre, ám van olyan fótaxis kolléga, aki már az ezt megelőző években is eljárt segíteni az ételosztásban. Kérdeztük Garamszegi Miklóst arról is, hogy ez a jótekonyság csak a karácsonyi időszakra szorítkozik, vagy az év további napjaiban is segítenek a rászorulókon? Nos, a válaszból kiderült, hogy a fótaxisok közül 10-15 fő önkéntesen, saját pihenőidejének feláldozásával, a vállalat mikrobuszával szállít év közben is vidékre adományokat. Az üzemanyagot ilyenkor a Fótaxi Zrt. állja, a szállásköltséget pedig a Magyar Ökumenikus Segélyszervezet. A ruháscsomagok Németországból jönnek kamionnal, és ezt hordják szét az önkéntesek szabadidejükben az ország minden részébe. Garamszegi Miklós végül elmondta, hogy a vállalat, a segítőkész kollégák és ő személy szerint is folytatja ezt a karitatív tevékenységet 2008-ban is. Végül álljon itt azoknak a fótaxisoknak a neve és száma ábécé sorrendben, akik az elmúlt karácsony előtt önzetlenül segítettek embertársaikon:

Csicsa Zoltán (1229), Lukács László (1015), Németh Gábor (1022), Orsós Gábor (1227), Rafael Péter (1042) és Vorsosi György (1039).

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Hát hiszen kétségkívül igaz, hogy a tavalyi talált versek zöme komoly és súlyos kérdéseket feszegetett, elkélt volna egy-két vidámabb, tréfásabb hangulatú. Node: köztudomású, hogy a mögöttünk hagyott év zsűfolyva volt tréfás és kacagató országos eseményekkel, ezért hát nem kívántuk a nevetőizmokat még mi is próbára tenni. Elvégre nem vagyunk mi kormányzat!

Egyébiránt ez az esztendő még mulatságosabbnak és tréfásabbnak ígérkezik, úgyhogy tessenek vigyázni kendteknék is, becses oldaluk ki ne lyukadjon a ránk váró sorozatos nagy kacagástul.

Mi e rovatban fontolva haladunk, akárcsak ugye a mai reformerek. Az év legelső hónapján olyan költőtől találtunk verset, aki átvezet minket a vérkomolytúl, a nehéz egyetemes társadalmi kérdésektől az emberi lélekhez, méghozzá könynyedén, szelíd iróniával.

Ez a költő a drága, aranyos **Kosztolányi Dezső**. Mert ki is lehetne az ilyesmire, mármint az átvezetésre nála alkalmasabb.

„A legelegánsabb magyar író” – ahogy külföldi kortársai nevezték – Szabadkán született 1885-ben egyik részről nemesi, másik részről polgári családban. Apja igen művelt iskolaigazgató, így hát a fiú könyvek között növeget, és később hol is tanulhatna másutt, mint a Pesti Bölcsészkaron.

Apránkint és igen alaposan szedegeti magára hatalmas műveltségét, és olyan jó barátokra tesz szert, mint például Babits Mihály, Juhász Gyula, Tóth Árpád, no meg Karinthy Frigyes. Ám

mind e nagy koponyák közül kétségkívül Kosztolányi lett a legsokeoldalúbb. Nem csak nagy költő, de igen termékeny műfordító, kiváló novella- és regényíró, remek, jó tollú újságíró, esszéíró.

Az ám, az újságírás! Versengtek a lapok a cikkeiért, de szegény feje egy időre beleártotta magát a randa politikába: először balra írt, aztán abból kiábrándulva jobbra (néha igen erőteljesen).

Ösmerős már miné-künk a következmény: amikor balra írt, jobbról támadták, amikor meg jobbra írt, persze meg jobbról morogták.

Abba is hagyta az ide-oda írogatást, a fene vinné el – vélhette –, a politikánál sokkal, de sokkal izgalmasabb az ember, meg annak a lelke. Amúgy sem akart ő soha lánglelkű poéta lenni, a „nemzet lelkiismerete”, a nagy felrázó vagy a nagy ébresztgető. Ezt ő soha nem is ambicionálta. Ébresztgessen csak az, aki arra tett. „Nem vagyok én Ady Endre” – gondolhatta, mellesleg megjegyezve nem is szerette Adyt. Így marad hát neki kincsbányaként az emberi lélek feltárása. Minél mélyebbrül feltárni, felhozni jó bányászként, ami benne, bennünk rejtezik, oszt élénk rakni: tessék – ilyen vagyok, ilyenek vagyunk. Aztán meg úgy véli, hogy a komor és komoly „eszmei mondanivaló” helyett adjunk a verset szerető-

nek inkább hangulatot, hadd fedje el rövidke versnyi kis időre napi gondjait. Például a korabeli Pest hangulatát, milyenségét és föl-föl tűnő alakjait nála jobban tán senki nem tudta visszaadni.

Ide mostan egy olyan versét tesszük, amelyben mesteri módon bizonyítja karakter- és lélek-ábrázoló képességét. Tessenek megfigyelni, milyen bájosan és szelíden csipked és utálkodik egy *akkori* „jelenségen”. Rímet most itt ne keressünk, mert ez úgynevezett szabadvers.

„Hősnője” ösmerős lehet már nekünk néhány vonásában, ugye? Például hasonló ez a némbor korunk egynémely poszt-szocialista úriasszonyára, az újjagdag férje hirtelenében szerzett vagyonát unalmában föléllő „bestiára”. Vagy teszem azt, a másik „csinálmányra”, a kereskedelmi csatornák hol feltűnő, hol letűnő alkalmilag használt vetkőzős üdvöskéire.

Ám ne tévesszen meg minket, férfitársak, hogy a vers írásakor, 1930-ban a fiús alkat, az igen lapos kebel volt a sikk, ma meg a szilikonnal dúsított. Gusztus dolga kétségkívül, de mi van akkor, ha mindkettő a természetes nőiség öntudatlan tagadása.

Kosztolányi Dezső – vagy ahogy barátai hívták: Deziré – ugyan miket írhatna a mai „jelenségekről”!

Nem valószínű, hogy velem még megeshet, de hátha: a költő-éhez azonos szituáció esetén éppúgy viszonyulnék a szobalányhoz, mint ő. Vélem: kendtek is.

ÚRIASSZONY

Negyven kiló s nagyon boldogtalan.
Szemöldökét finom acél-csipesszel
a társaságban irtja, hátravetve
sovány fejét s a rúzsával piros
pilléket ír az ajka fölé,
míg kezítükrében figyel magára.
Pár év előtt az emlőit akarta
eltávolítani egy divatos
sebésszel, ámde erről lebeszéltek.
Csak vakbelét vetette ki, előre,
ezenkívül néhány haszontalan,
főösleges szervét, hogy ezzel is
könnyebb legyen. Ma már tehát egészen
üres, akár, egy kipakolt bőrönd,
vagy egy Dekobra-könyv. Úszik, repül
és ritmikus tornára jár. Römiz
és bridzsezik. Csupán a jobb körökben.
Leánykorába zongorázgatott is,
de abbahagyta. Mindent abbahagy.
Sétálni vízi a tragédiáját
s szánják nagyon. Ő a bús úriasszony.
Ha – néha – föl van öltözve, fázik.
Ebéd után éhes. „Nem értik őt”.
A férje sem, „ez a derék fiú” –
így hívja – aki kenyeret keres rá,
de ő kenyeret nem eszik soha,
csak aszpikot, grapefruitot, kaviárt
s így tőle független. Beteg szegény.
Nagyon beteg. Húsz toalettje van,
harminc szerelme s több „komplexuma”.
Mindig halálosan fáradt. A hangja
személytelen és gépi, mint a hangos
filmek beszéde, mely közelbe-távol
egyforma, és így senkihez se szól.
Ó, Éva, Éva, régi, édes Éva,
hányszor eszembe jutsz, ha látom őt,
hosszú sörényed, langyos-lusta combod,
mannás, meleg melled, tejizű csókod,
amint heversz, mindnyájunk édesanyja,
a paradicsomban, virágok és
kigyók között, hajad szép sátorában.
Ő körmeit mutatja énnekem,
biborra festett, görbe körmeit,
mint amazon és azt ígéreti,
hogy összetép. De ez nem érdekel.
A szobalánya inkább. Hogyha olykor
teára hív, künn az előszobában
megcsókolom a szobalánya száját
és elmenőben is mindenkoron
a szobalálynak csókolok kezét.

Végezetül tegyünk ide az úgynevezett rimjátékaibul. Nehány ösmerős lesz:

Itt az ágytál, / melyre vágtyál.

Hogy nyugodtan alhass, / üres legyen az alhas.

Almát eszünk ma, rá diót / és hallgatjuk a rádiót.

Eléd esek, / mert lábaid oly édesek.

Míg itt mélázva ültök / elfogy a sülttök.

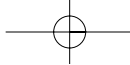
Volt nők miatt egy pár bajom / s egy párbajom.

Ez adomát / az utókornak adom át.

No még egyet, amit szerinte Napóleon mondott katonáinak:

Rátok tekint két félteke, / hogy félteke?

Ugye milyen bájosak? Tessünk szeretni Kosztolányi Dezsőt!



A TFTSZ tavaly november 8-án ünnepséget szervezett a 25 éve újraindult magántaxizás tiszteletére. Az elhangzott beszédek egy jelentős részét még előző – decemberi – számunkban közöltük, ám már akkor jeleztük: Kéthelyi József vetítéssel egybekötött előadásának rövidített, szerkesztett változatát januárban megismerhetik olvasóink is. Kár, hogy az illetékes döntéshozók nem ültek ott a hallgatóság köreiből, mert valószínűleg elcsodálkoztak volna azokon a nyilvánvaló összefüggéseken, melyekre Kéthelyi úr évek óta felhívja előadásaiban a figyelmet.

A címből arra lehetne következtetni, hogy nekünk ma a tömegközlekedés és a taxi együttműködéséről kellene beszélni, mégpedig azon oknál fogva, hogy mind a kettő közforgalmú közlekedési eszköz. Ez azt jelenti, hogy ha valaki az utazási feltételeknek eleget tesz, akkor korlátozás nélkül használhatja ezeket az esz-

ros utcáin. Amikor én tanultam 30 évvel ezelőtt az egyetemen, akkor nekünk azt tanították, hogy a napi forgalomlefordulási görbe egy kétpúpú tevéhez hasonlít. Van a reggeli csúcs, ami napközben visszaáll egy alacsonyabb igényszintre, majd következik az esti, elhúzó-dó csúcs. Sajnos a helyzet változott, romlott.

mérések szerint közülük mindössze 38% veszi igénybe a tömegközlekedést, a többi autóval érkezik. Ezek az autók pedig minden nap ott állnak a Budaörsi úton, az M3-as bevezetőn, a Gyáli úton, a Nagykőrösi úton, a Szentendrei úton. Önök taxisok, ismerik a situációt. Reggel ezeken az utakon mozogni nem lehet. Tehát valamit tenni kell. A gazdasági fejlődés – reményeim szerint ilyen is lesz egyszer – hatása oda fog vezetni, hogy tovább növeli a mobilitási igényeket. Ha van pénzünk, veszünk autót, ha van autónk és van pénzünk, akkor szeretnénk használni is. Vannak helyek a világon, ahol büszke a lakosság arra, hogy 15-20(!) sávos úton araszolnak előre az autók. Én két hete voltam Salgótarjánban, ahol

A taxi, a nagyvárosi tömegközlekedés része

közöket, melyeknek többek között nagyon nagy előnye az egyéb eszközökhöz képest, hogy a közforgalmú eszköz folyamatosan rendelkezésre áll. Emiatt elvileg nem igényel külön várakozási, tárolási helyet. Tehát ha egy taxi a taxiállomáson áll, az nem azért van, mert lusta és nem akar dolgozni, hanem azért, mert éppen rendelkezésre áll a következő fuvarra. Számára ez nem parkolás, hanem a fuvarra való várakozás, ellentétben az egyéni eszközzel, ami 8-10 órát vár gazdájára egy parkolóban, amíg az például dolgozik.

Előadásomat mégis kicsit messzebről kezdeném: valószínűleg sokan hallották már a megállapítást, hogy az európai városok ún. *nőtt városok*. Ez azt jelenti, hogy évszázadok alatt alakultak ki azok a városstruktúrák, melyek ma Európában a régi, hagyományos városokban találhatóak. Kivételt képeznek azok, amelyeket a II. világháborúban porig bombáztak. Például Berlin belvárosát nem nevezném nőtt belvárosnak. De a hagyományosan megmaradt régi városok mind úgy épülnek föl, hogy a belvárosaik szűk utcákkal rendelkeznek, a külvárosokban pedig már a mai igényeknek inkább megfelelő utcák vannak. A közlekedési áramlatok nagymértékben hasonlatosak a felszíni vizekhez. Például a tanyáról a városba induló autó először a bekötőúton halad, majd a főforgalmi úton keresztül rátér az autópályára, amelyen aztán beér a városba. Ez olyan, mint amikor érből patak, patakból folyó, a folyóból óceán lesz. A folyamatosan növekvő áramlat folyamatosan szélesedő keresztmetszeteket igényel, ám az előbbieken már megállapítottuk: nőtt városaink a városközpont felé szűkülő utcákkal rendelkeznek. Ez olyan feszültség, olyan ellentmondás, amelyre néhány, máshol alkalmazott megoldást a következő képeken láthatunk.

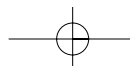
Hogy ha nem teszünk ez ellen semmit, akkor nap mint nap – főleg a taxisok érzékelik ezt – trombózisos tünetek mutatkoznak a vá-

ros kapacitásának határára, ami aztán egész nap ezen a szinten mozog, míg este nem lesz. Csak azért nem megyünk még magasabbra, mert az útjaink nem bírják. Tehát a nőtt városok belvárosainak a kapacitása a végsőkig kihasznált már ma is. Ezért itt a városi élet minősége ug-rásszerűen csökken, az emberek egyre inkább kikíváncsognak innen. Éppen egy kollégával beszélgettem az előbb, aki kiköltözött Budapestről és onnan jár vissza nap mint nap. Magyarul az agglomeráció és Budapest közötti forgalom megnőtt. Ma Budapest már nem kétféle nagyváros, ahogyan ezt néhány évtizede mondtuk, hanem csak 1,7 millió lakosa van. Ugyanakkor naponta kétirányban 1,2 millióan lépik át határát. Ez azt jelenti, hogy 600 ezer fő lép be Budapestre, autó- vagy tömegközlekedés igénybevételével. Ennek fele kb. napi ingázó, a másik fele ad-hoc jön a városba, egy héten egyszer, vagy többször. A napi 300 ezer ingázó nagyon megterheli a várost, elsősorban azért, mert a

a Szlovákia felé vezető út a város kellős közepén megy keresztül. Most háztetőmagasságban építenek egy lábakon álló felüljárót, és nagyon boldogok az ott lakók, hogy ők milyen korszerű városban fognak élni. Ám a kamionok egyelőre még nem ott mennek. Kérdés, ugyanez lesz a vélemény akkor is, ha elkészül az út? Kérdeztem, hogy miért nem a



forrás: Hermann Knoflacher, Bécs)



város elkerülő útjain építik ezeket a létesítményeket, amivel a várost kímélnék az átmenő forgalomtól. Azt a választ kaptam: mert azok természetvédelmi területek. Tehát az erdei mókások többet érnek, mint mi emberek!

De térjünk vissza a fővároshoz. 30 évvel ezelőtt azt mondtuk, hogy ott kell úthálózatot bővíteni, ahol az igények feszítenek. Így alakult ki a kelet – nyugati főtengele Budapest: a Kerepesi út – Rákóczi út – Kossuth Lajos utca – Hegyalja út. A döntés ellehetlenítette a Kossuth Lajos utcát. Ma már láthatóak a következmények: papírreklámokkal és mindenféleképpen letakart portálok között 6 sávon vergődik a forgalom, és az emberek, akik régebben szívesen sétáltak a város szívében nagyívben elkerülik, mert számukra gyakorlatilag nem maradt tér. A Budapest Szíve Program éppen ezeknek a helyeknek a revitalizálását tűzte ki célul. Az Erzsébet híd forgalmát le akarják tenni a föld alá, és ezeket a területeket vissza kívánják adni a kávézó, sétáló, beszélgető embereknek. Ez lenne a cél. Ugyanis a mai megoldás – ahogyan mi mondjuk – az igényeket nem kiszolgálni, hanem befolyásolni kell. Arrafelé kell az igényeket terelni, ahol ez nem okoz gondot, ahol ez a környezetterhelés szempontjából elviselhető. Ezeket az utakat lassan-lassan talán Budapesten is megépítik. Ez az egyik megoldási ja-

kanyarodjunk vissza a taxihoz. Az Alkotmánybíróság korábbi, ám érvényes meghatározása szerint „a személytaxi-szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközlekedési eszközök igénybevétele helyett, vagy amellett, a menetrendtől eltérő útvonalakon is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségleteket”. Ez a meghatározás különösen manapság lenne aktuális. A BKV költségmegtakarítási szándékaiából kiközvetíthető, hogy hamarosan – a késő esti időszakban – hasonlóan más európai nagyvárosokhoz, Budapesten bizony jelentősen ritkíthatják a közforgalmú közösségi közlekedést. Így az éjszakai utaztatásban jelentős szerepet kaphat majd a taxi.

Most nézzük meg a különböző közlekedési eszközöket néhány csoportosításban.

Vannak egyrészt saját használatú és vannak közösségi használatú közlekedési eszközök. Az igénybevétel lehetősége szerint pedig ezek lehetnek egyéni és közforgalmú járművek. Az egyéni, saját használatú járművel teljesen egyértelmű: például egy személygépkocsi, amivel akkor megyek amikor én akarok, oda, ahová én akarok, azokkal, akiket beengedek. Nincsenek utazási feltételek, az autóm semmiféle prioritással nem rendelkezik, ez a sajátom. Ugyanígy az egyéni igénybevétel diszpozíciója, vagy egyéni feltételrendszere alapján közösségi használatú egyéni eszköz például a szerződéses busz vagy turistabusz, ahol közösségi, tehát csoportos közlekedési eszközről van szó, de teljesen egyéni feltételek alapján kerülnek ezek az emberek ezekbe a járművekbe. Ez már egy kicsit jobb a városok szempontjából, mert közösségi eszközről van szó, amelynek sokkal jobb a fajlagos felhasználása (üzemanyag-felhasználása, helykihasználása), mint az egyéni tulajdonú autónak. A taxi, valamint a menetrend szerinti, kötött útvonalú és idejű járművek nálam a zöld kategóriába esnek. Azért, mert a fuvarfeladat végeztével újabb feladatra igénybe vehetők, nincs szükségük arra, hogy félreálljanak. A turistabusz például már nem tartozik ebbe a körbe, mert az a csoportot valahol kiteszi, majd elmegy onnan és leparkol, ezt követően pedig meghatározott időre visszamegy saját utasaiért. Eközben fölösleges forgalmat generál a városban, míg egy olyan busz, amelyik közforgalmú, leteszi a csoportot és felveszi a következőt. Tehát a számozott, menetrend szerint közlekedő BKV-buszok sok szempontból elő-



Kéthelyi József: – Ami a városon belül történik, az az önkormányzat dolga

nyösebbek. Ez a kiemelt szerepkör már hál'istennek megmutatkozik a jogszabályokban is. Gondoljunk csak a buszsávokra, melyeket a taxisok is használhatnak, vagy egyes kiemelten védett területekre, ahová a taxik is



vaslatunk. A másik pedig a közösségi közlekedésnek a csatasorba állítása, felszerszámozása infrastruktúra-fejlesztéssel és a mobilitási igényeknek az ide való áterelésével. Mi nem tömegközlekedésről beszélünk, mert az pejoratív megfogalmazás – hiszen nem zsákokat utaztatunk, hanem embereket – jobb a *közösségi közlekedés* kifejezés. Japánban lehet olyan egyenruhás embereket látni, akik szó szerint betuszkolják az embereket a metróba, az ajtót rájuk csukják. Az valóban tömegközlekedés. Itt mi még nem tartunk, de jó úton haladunk efelé.

E – talán nem szükségtelen – kitérő után

HOL A TAXI HELYE?			
		az igénybevétel lehetősége szerint	
		egyéni	közforgalmú
a használók száma szerint	saját használatú	saját személygk	TAXI
	közösségi használatú	szerződéses busz	BKV, MÁV, Volán, iránytaxi

BUDAPEST, 2007. november 8.

bemehetnek. Ezek a feltételek a nyugati országokban bővebbek, nálunk azonban még idáig nem jutottunk el.

A következő gondolathoz szükséges ismereni, hogy ki a felelős a tömegközlekedésben a különböző területeken való közlekedésért: a helyi közlekedésben a települési önkormányzat, a helyközi közlekedésben pedig az állam. Magyarországon kétszintű közigazgatás van, nálunk nincsenek tartományok, és egyelőre a régiók esetén is csak az elnevezéssel találkozhatunk, vagyis egyelőre csak statisztikai régiókról van szó. Működhetettségük egyelőre nincs elegendő pénz. A megyék viszont közlekedési szempontból „ki vannak már üresítve”, tehát egyfajta „félállapotban” vagyunk jelenleg. De térjünk vissza a helyközi közlekedéshez. Ezért a felelős az állam és a képviselőben fellépő felelős közlekedési miniszter. Azért mondom így, mert KPM, KM, KHVM, KöViM, KÖHÉM, GKMM, meg mindenféle ne-

ve volt már annak a minisztériumnak, melyhez a közlekedés tartozik. Ott hozzák azokat a sarkalatos döntéseket a tömegközlekedésről, amelyek azután alapvetően meghatározzák az e területen szolgáltató társaságoknak az életét. Tehát kívülről határozzák meg a négy döntéscsoportot, és ezzel alapvetően behatárolják a társaság mozgásterét.

Először is a **pénzügyekről** van szó, a vitel-

re nagyobb mértékben halmozódik fel az adósság, amivel küszködnek a közösségi közlekedést végző cégek. Önmagában az, hogy veszteségesen működnek, nem is igaz, mert ha a megrendelt teljesítményért fizetne a szolgáltatás megrendelője, akkor nem is lehetne veszteség. Emiatt van az, hogy ezek a társaságok annyira feszített költségvetéssel működnek, hogy nem tudnak ők a maximált tarifa alá menni. A negyedik ilyen sarkalatos döntés – ami még nem igazán működik – hogy a **tevékenységi engedély megpályázható illetve kiadható**. Miért vannak ez esetben is problémák? Nos, 2004. május 1-jén léptünk az EU-ba, és előző nap, vagyis április 30-án írták alá a BKV és a főváros közötti szolgáltatási szerződést! Ugyanekkor készült el a 24 VOLÁN társasággal is a szolgálta-

tási szerződés. A MÁV-val viszont még azóta sincs ilyen. Ezek a szerződések tartalmazzák, hogy mindegyik társaság **koncessziós társaságként** működik és nem monopóli-

umként végzik a munkájukat. 2012-től felszabadul majd a piac, amikor ezek a társaságok jól leharcolt állapotban, alultökésítve lesznek kénytelenek felvenni a versenyt a tökeerős külföldi multikkal. Előre lehet borítékolni az eredményt. A multik biztos, hogy alá fognak ígérni mindennek. Hozzák majd a vadonatúj lízingelt buszaikat, átveszik a szolgáltatást, míg teljesen tönkre nem teszik a hazai cégeket. Ezt követően – immár hazai ellenfél hiányában – diktálhatják majd az árakat.

A taxiközlekedésben is vannak ilyen sarkalatos kérdések, leginkább a viteldíjakkal, a közterületen található taxiállomásokkal és a tevékenységi engedélyekkel kapcsolatosan. Ugye azt mondtuk, hogy a tömegközlekedésnél alapvetően vagy az állam, vagy az önkormányzat a felelős. Mivel a taxi alapvetően helyi közlekedési eszköz, így a viteldíj meghatározása a törvény szerint a helyi önkormányzatok feladata. Ez a helyén van. Az, hogy ki él és ki nem él ezzel, más kérdés, ez egy fakultatív lehetőség az önkormányzatok számára. A nagyobb települések egy része él is a maximált ár meghatározásának lehetőségével, ám az Ártörvény lehetőséget adna a fix tarifa meghatározására is. Ezzel viszont még sehol sem éltek, a javaslattevő főváros sem vezette be. A taxiállomások kijelölése érdekes szituáció. Ugyanis közterület-tulajdonosi döntésre épül, ám a fővárosban 24 tulajdonos van: 23 kerületi és egy fővárosi közterületi tulajdo-

nos. Ezen kívül természetesen vannak még a közforgalomnak megnyitott magántulajdonú területek birtokosai is. Az ilyen-olyan plázáknak és a szállodáknak az előtereire gondolok. A taxiengedélyek kiadásának területén abszolút állami hatáskör van. Valamikor a főváros-hoz tartoztak azok a közlekedési hatóságok, amelyek most már régóta állami hatóságokként működnek. Tehát az állam az, amelyik pl. a taxiengedélyt kiadja, ám a vállalkozói engedélyt már a helyi önkormányzat adja ki. Ez zűrzavaros jogi állapotot eredményez. A taxiközlekedésben előírt utazási kedvezmények nincsenek, de természetesen a taxis vállalkozó, vagy a társaság, amelyikhez tartozik, úgynevezett üzletpolitikai kedvezményt adhat.

A tömegközlekedésben a megállóhelyek kijelölése a teljes településen egységes útkezelői hatáskör, ez egy nagyon pozitív dolog. A forgalomtechnikai logika, ami alapján ezek a megállók kijelölésre kerülnek, az egész településen azonos, ily módon egységesen működik a város. Nagy segítség az olyan, mint a körünkben most itt jelenlévő Lámpafelelős, aki anomáliákat továbbít az illetékeseknek. Az üzemeltetés a szolgáltató feladata. Ez egy érdekes dolog: a járdák takarítása általában az ingatlanulajdonosok reszortja, de tömegközlekedési megálló takarítása az autóbusz-társaságé. Nem egészséges ez az állapot, mert egymás területére söprögetik át a csikkeket. Ugy kellene ezt megoldani, hogy ezt a területet a települési önkormányzat köteles rendben tartani. Semmi esetre sem úgy, hogy a közlekedési társaság és a házfelügyelő egymásra mutogat. A taxiállomásoknál a tulajdonosi jogkört leveszik a taxiállomásokról, tehát hosszú ideig pl. az V. kerületben nem lehetett taxiállomást létesíteni, mert a tulajdonos, az V. kerületi képviselő testület nem járult hozzá. Politikai megfontolások egészen

SARKALATOS DÖNTÉSEK A TAXIKÖZLEKEDÉSBEN

- viteldíjak
- taxiállomások
- tevékenységi engedély

BUDAPEST, 2007. november 8.

díj-bevétel tömegéről. A tömegközlekedésben is maximált viteldíjak vannak. Ezek a társaságok alulfinanszírozottak, majd megmondom, hogy miért, így ők nem fognak ez alá az ár alá menni – bár a jogsza-

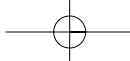
bály, a maximált tarifa ezt megengedné – ők mindig a maximumon fogják a tarifákat tartani. Tehát a tömegközlekedésben úgy működik a maximált tarifa, mintha fix tarifa lenne. Az utazási kedvezmények tekintetében kicsit sántít az ellátási felelősség elosztása, mert itt viszont tisztán az állam a felelős. Tehát az állam az, amely meghatározza, hogy melyik az a társadalmi csoport, amelynek az utazását támogatni kívánja: a diákokra, bizonyos kort elért nyugdíjasokra és fogyatékosokra, egyéb, más kedvezményes csoportokra gondolok. Ezek azok a kötelezettségek, amikért az államnak helyt kell állni és ezek után fizetnie kell a szolgáltató társaságoknak. No, ez volt az a rész, amely a bevételeket határozza meg egy szolgáltató társaság részére. A **kiadásokat** viszont a menetrendek, azaz a teljesítmények határozzák meg. Jóváhagyják a vasúti menetrendet, jóváhagyják a helyközi autóbuszok menetrendjét és a Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja a BKV éves keretmenetrendjét, az ún. paraméter-füzetet. De a paraméter-füzet alapján becsült költség-tömeg mindig magasabb, mint a becsülhető bevétel-tömeg (viteldíjből és támogatásokból származó bevétel-tömeg). Ennek alapján aki rendel, az fizet, tehát ha többet rendelek, mint amit bevételként tudok produkálni, akkor azt ki kell fizetnem. Na most itt jön a gond, az állam és az önkormányzat (például a saját BKV-jának) ezt nem fizeti ki rendesen, így évről évre egy-

SARKALATOS DÖNTÉSEK A TÖMEG KÖZLEKEDÉSBEN

- viteldíjak
- utazási kedvezmények
- menetrend
- tevékenységi engedély

BUDAPEST, 2007. november 8.

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



Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



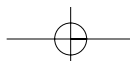
VW Passat 1,6 FSI Comfortline	Mercedes-Benz E 270 CDI T	Opel Vectra 2,2 DTI Caravan elegance	Opel Astra Caravan 1,9 CDTI	Mazda 6 2,0 CDH Active	Mercedes-Benz E 200 CDI
2006.02.15. 19 128 km	2005.04.12. 106 652 km	2004.04.14. 105 350 km	2006.12. 13 245 km	2007.10.09. 4 100 km	2006.12.01. 7 911 km
fekete metál/fekete szövet ABS, ASR, ESP, központi zár, szervokormány, el.ablak 4x, automata klíma, légszűrők elöl 4x, függőnylégszűrők, tempomat, kartámasz rakodóval, osztottan dönthető hátsó ülés, színezett üveg, CD-s rádió +8 hangszóró, el.állítható vezetőülés	obszidián fekete metál/antracit szövet metálfény, EASY PACK tárolórekesz, paraméterszabályzás, PTS, Handy előkészítés, 5 fokozatú automata-váltó tempomattal, elektromosan behajtható külső tükrök, riasztó, BI-Xenon fényszórók, ülésfűtés az első üléseken, EASY PACK csomagterájtó, Elegance kivitel 2004-es évjárat	kék/szövet ABS, ASR, ESP, ülésfűtés, vonóhorog, külső tükör aut. sötétedik, kartámasz, CD-s rádió, állítható magasságú ülés, tempomat, függőnylégszűrők, szervó, bőrrel bevont kormánykerék és sebváltókar, ködfényszórók, 16-os kerekek	ezüst metál/szövet automata klímaberendezés, fényszóró-mosó, 16-os könnyűfém felni, metálfényezés, távirányítású központizár, 4 elektromos ablak, elektromos tükör, ABS, kipörgés gátló, CD-rádió, fedélzeti számítógép, 6 légszűrők, vezető oldali ülésmagasság állítás, multifunkciós bőrkormány, szervokormány, szervizkönyv, Plusz 1 Év Európa garancia	szürke metál/plüss metálfény, elektromos ablak 4x, Audio rendszer-BOSE hifi +CD váltó, automata klíma, könnyűfém kerekek, színezett üvegek, ASR, függőnylégszűrők, tempomat, szervokormány, multifunkciós kormány, fűthető ülések, ABS, légszűrők elöl + oldallégszűrők elöl, ködfényszórók elöl	fekete/fekete szövet tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomatékváltó tempomattal, taxi csomag -vészriasztó nélkül, dízel részecskeszűrő, ISOFIX gyerekülés rögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, taxi kommunikációs eszköz előkészítés, taxi kommunikációs eszköz előkészítés
4 666 000 Ft	7.790.000 Ft	3 599 000 Ft	4 599 000 Ft	5 799 000 Ft	8 590 000 Ft

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



Mercedes-Benz

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



egyszerű, triviális szakmai kérdéseket képesek meggátolni. Budapesten annyi szempont szerint kell a taxiállomásokat végigvezeteni, végiglobbogni, ahány tulajdonos van. Üzemeltetésüket a szolgáltató által finanszírozott Taxiállomás Kht végzi. A tevékenység engedélyezésével kapcsolatban az előbb beszéltem arról, hogy a tömegközlekedési társaságokkal megkötötték a szolgáltatási szerződést 2012-ig. Budapesten a települési önkormányzat köti meg ezt a fajta szerződést. Ma már természetes – ez az én szakterületem – a Budapesti Közlekedési Szövetség egyesített bérletével a MÁV-ot és a VOLÁNBUSZ-t is Budapesten belül igénybe lehet venni, ezáltal ezek az alapvetően helyközi szolgáltatók helyi közlekedést is végeznek. Ezért – mivel helyi közlekedésről van szó – a fővárosnak is szerződnie kellett ezekkel a szolgáltatókkal. Ezek után természetes, hogy a helyi közlekedésből eredő veszteségeiket a fővárosnak – legalább részben – ki kell fizetnie! A tömegközlekedésben is vannak még rossz helyen lévő döntések: pl. a HÉV-menetrendet és díjszabást a főváros hagyja jóvá, ez egy teljesen lehetetlen anomália, hogy pl. a Pomáz – Szentendre közötti viteldíjat a Fővárosi Közgyűlés határozza meg. Ugyanez taxioldalon a Nemzeti Közlekedési Hatóságok hatásköre. A legnagyobb probléma az, hogy nem limitálható a kiadható taxiengedélyek száma, pedig ez feszültségek egyik fő forrása. A tevékenység ellenőrzése tulajdonképpen a megrendelő dolga, tehát a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat és az általa működtetett különböző szervezeteknek feladata. Itt egy nagyon furcsa dolog van, gyakorlatilag a főváros a BKV önbetavallására és önkijelentéseire alapozza, hogy az a tervet hogyan hajtotta végre. Ez enyhén szólva kétségeket kelt bennem, mert azért ugye még a szenteknek is maguk felé hajlott a keze. Szükség lenne tehát egy köztes szervezetre, amely nem főváros, nem BKV, de mindkettő elfogadja véleményét hitelesnek. A taxiközlekedés esetében mindannyian tudjuk, hogy tucatszámú hatóság lehetősége a taxi ellenőrzése. A jogosultak megjelennek csoportosan, vagy egyedül, és mindenféle keresztkérdésekkel tudják a taxisokat boldogítani. Ez nem baj, mert ez egy olyan szakma, amit nagy előszeretettel üznek a nem odavalók is. Ezek ellen lenne nagy szerepe a folyamatos ellenőrzésnek. Önkormányzati költségvetésből dolgozik az a két fővárosi ellenőr, akik három utcasarokról megismerhetők, és aki „nem kerek”, az azonnal le tud lépni. „Nagyon hatékony” ellenőrzéseknek bizonyulnak ezek. Folyamatos utcán való ellenőri jelenlétnek kellene lennie. Az nem lehet, hogy hivatali időben, nyolctól fél ötig dolgoznak az ellenőrök, utána pedig gyakorlatilag mindent szabad. A szankcionálás lehetősége is nagyon korlátozott. Három bizonyított szabálysértés után vissza lehet vonni a taxiállomás használati engedélyt, de ki az, aki ezt bizonyítani tudja, amikor a hatóság állampolgári jogokra hivatkozva nem ad információt a Taxiállomás Kht.-nak ezekről a megtörtént és jogerőssé vált szabálysértésekről sem. Visszatérve a tö-

megközlekedésre, valamikor volt – de úgy tudom, most már nincs – egy visszatartott, 300 milliós tömegközlekedési hozzájárulás keret, amit az üzemeltetési szerződésben megfogalmazott célok elérésekor kaphatott meg a BKV. Ahogyan az előbb mondtam, a teljesítéseket minden évben szépen lejelentették, és ezt az összeget rendre meg is kapták. Ez egy formális játék volt, egészen addig, amíg megszűntek. Nagyon nagy betegsége a magyar tömegközlekedési rendszernek, hogy az ellátásért felelős egyben tulajdonos is. Az ellátási felelős dolga az, hogy az utasokat kiszolgálja, a tulajdonos dolga az, hogy a céget pozícióban tartsa. Ezt nagyon szépen lehet látni, amikor az ellátási felelős megrendel egy menetrendet, ám nincs pénze, hogy kifizesse. Ekkor mondja, hogy nem baj, majd az alaptőkéből kifizetjük, mint tavaly a MÁV-nál volt erre példa. Ezzel a döntéssel az ellátásért felelős állam a MÁV vagyonvesztését érte el. Ezt egészen addig lehet csinálni, ameddig a saját tulajdonával bánik így a tulajdonos. Viszont amint megjelenik egy privát cég a piacon, annak már nem mondhatja, hogy a megrendelt sört az fizesse, vagy gazdálkodik ki. A taxiközlekedés esetében a taxiállomás-használati en-

gedély megvonása egy önkormányzati szankció lehetne, de ez az előbb említettek miatt nem igazán működik. Én hathatós szankciót a közlekedésfelügyelet részéről sem hallottam igazán, hogy taxiengedélyeket visszavontak volna, úgy, hogy az érintett ne tudta volna az esetleg visszavont engedélyt 24 órán belül pótolni valamilyen más módon. Éppen a taxizás kapcsán vannak olyan gondolataim, amelyek az Alkotmánybíróság nem mindig életszerű döntéseit észrevételezik. Ilyen például az a döntés, mely a létszámkorlátozás 1993-as kísérletét megakadályozta, semmissé tette. Nem gondolták szerintem ezt komolyan végig. Azért fogalmazok így, mert ha az Alkotmánybíróság jól döntött, akkor ellentmondásos a jelenlegi szabályozás a tömegközlekedés és a taxi viszonyában. A közforgalmú közlekedés két ágának viszonyában, a közterületek kijelölése, a taxiállomások kijelölése kapcsán, az ellenőrzési szankciók tekintetében és a tevékenység engedélyezése terén. Hiszen a főgazdának kellene letenni a kezébe ezeket a dolgokat. Ameddig Rusznák Imre aktív volt és ezt a dolgot a fővárosban menedzselte, addig folyamatosan harcolt azért, hogy az önkormányzat kapja meg ennek az egész témakör-

MORFONDÁRIÁK

Na tessék! Mi van? Újév-új év. Na és? Tavaly is ez volt. Aztán mi lett belőle? Mi, mi? Hát az év vége. Ahogy szokott lenni. Karácsony, Szilveszter meg a szokásos: ihaj-csuhaj, helye-huja, sejhaj, meg amit akartok. Most meg aztán fejfájás, nyavalygás. Hogy úgy mondjam, kezdhetjük előlről. De azért ahogy a „nagyok” szokták, én is tartanék egy kis *ÉVERTÉKELEST*. Miért is ne? Szóval! Milyen is volt az óév? Mondhatom, érdekes. Talán nem a legjobb. Mert miről is szolt a történet? Volt hideg. Ezért egy kicsit emelkedett a gáz ára. Jó. Aztán jött a tavasz. Készüldtünk az ünnepre. Lett is belőle jó kis „balhé”. Aztán a világpiacra sem úgy alakultak a dolgok, hogy az nekünk is jó legyen. Ilyen feszült helyzetben nincs az, az önkormányzat, mely a TAXISOK gondjaival foglalatkoskodna. Vidéken még csak-csak. Na de a fővárosban? Ugyan már! Mit akarnak már „ezek” megint. Nem látják, hogy mennyi gondunk, bajunk van például a metróval? Meg egymással. Meg például azzal, hogy ki tud többet hazudni bizonylat nélkül. (számlára, esetleg nyugtára gondoltam). Egy milko, esetleg kettő? Tőlem meg elkérik a postán is majd a személyit, ha egy kicsit több pénzért adok fel az áramszolgáltatónak például. Tessék mondani: Mennyi a több? Vagy a sok. Szerintem sok az egy, meg a kétforintos. Mint valamikor a lyukas kétfilléres. Ki is vonták a forgalomból. Nemsokára meg az egy, meg a kétforintost szüntetik meg. Tudjátok, miért? Állítólag azért mert a színesfém-kereskedők egy kiló (vigyázat ez súlyt jelent) pénzérméért többet adnak, mint annak a névértéke. Ez biztosan a nagy dübörgésnek köszönhető: csak azt hiányolom, hogy nem hallok semmi zajt. Már amit a dübörgő gazdaság kelt. Vagy csak ilyen halk ez a dübörgés? Így aztán ne is csodálkozzunk, hogy nem foglalkozik a T. Közgyűlés a taxitarifák emelésével. Van nekik elég bajuk. A sztrájkok, például. Vasutasok, buszosok, pedagógusok, meg amit akartok. Nagy gond ilyenkor az úgynevezett „elégészes szolgáltatás”. Mondják a politikusok. Képviselők. Önkormányzati, parlamenti, egyre megy. Én meg azt mondom – nem, nem is mondom, kérdezem – T. képviselő hölgyek, urak, önök ugyan teljesítik-e az elégséges szolgáltatást, amit a választóiknak ígértek? Azért ez egy jó kis fogalom napjainkban. Az egészségügyben például? Hogy fog ez működni? Ki fog jól, vagy rosszul járni, ha a biztosító esetleg úgy dönt, hogy nem vállalja a költségeket? Kiveszik vajon a katétert vagy a tampon amíg döntés születik? Nahát! Most veszem észre, hogy már az új évben járok. Alig hogy elkezdődött, már itt a sok gond, probléma. Lefújta a „Dakart”. Ez tényleg megdöbbentő. Akkor, ahogy hallom, a prostituáltak érdekképviselői adócsalásért feljelentették a „nyuszilányt”. Miért? Azért mert ő állítólag csak pénzért nyitja ki a száját. Na és? Mi van abban? Hát semmi. Ha úgy vesszük. Csak adót nem fizet. Szerintem nem is fog. Az adóellenőr örülhet, ha a kisasszony becsukja a száját. Szép óvatosan. Na, erre mondják azt, hogy „ez az év is jól kezdődik”. Én meg csak azt mondanám, amit egy kedves ismerősömtől hallottam – mellesleg valódi hajóskapitány az illető – hogy „LEGYEN EZ AZ ÉV JOBB, MINT AMILYEN LESZ!

Tisztelettel:

Kapitány

nek a csomagszerű kezelési jogát, mert az magának a szolgáltatási ágazatnak, a taxisásnak sem jó, hogy ennyiféle döntéshozó van, aki ráadásul sokszor egymással ellentétes döntéseket hoz. Itt jutunk el oda, hogy legyen egy gazdája a taxiközlekedésnek, amelyik az összes területet felöleli, és adott esetben felelősségre is vonható. Amíg a fővárosnál voltam és amíg a főváros aktív kezelése folyt, addig folyamatosan jelentek meg nálunk a taxizással kapcsolatos utaspanaszok, bejelentések. Az emberek teljesen természetesnek veszik, hogy az önkormányzathoz kell fordulniuk, ha baj van a taxival. De sajnos Magyarországon ez még nem így van, annak ellenére, hogy az emberi alapmagatartás is efelé mutat. Vagyis ami a városon belül történik, az az önkormányzatra tartozik. Ezt támogatja és várja el az az uniós szabályozás is, amelyik kimondja, hogy a döntéseket ott kell meghozni, ahol azok gyakorlatilag a leghatékonyabban megoldhatók. Gondoljunk bele, Magyarországon a helyközi autóbusz-menetrend jóváhagyása a minisztériumban történik. Pedig Baglyasalja-alsó és Baglyasalja-felső között mondjuk szétválhat a település, a felső tagozatú oktatás az egyikben, az alsó tagozatú a másikban folyik, a gyerekek átutaznak egyikből a másikba, magyarul helyközi közlekedésben vesznek részt, ehhez a menetrendet ennek ellenére egy fővárosi hivatalban hagyják jóvá. Ez nem normális dolog, ezt sokkal inkább valahol ott, a régió vagy a megye, a kistérség szintjén kellene megoldani.

Egy jó döntéshez mi kell? Szakértelem

és információ. Ha csak az egyik van, rossz döntés születik. Tehát a taxi esetében is oda kellene tenni a döntéseket, ahol az információ megvan, talán a szakértelemmel együtt. Szakértői véleménnyel megalapozott, pozitív döntések hozhatók az önkormányzatnál is. Ma nem efelé haladunk.

Két érdekes példát mondanék, amelyet már egy évvel ezelőtti BKIK-beli előadásomban is elmondtam. Az egyik: Eisenstadt (Kismarton) osztrák, 15 ezres kisváros, amely attól szenvedett évtizedeken keresztül, hogy a helyközi közlekedés eszközeivel kellett lebonyolítani a helyi közlekedést. A reggeli bejárárnak a busza megállt itt is, ott is, amott is a településen belül, azután délutánig semmi, aztán megint lehetett közlekedni egy kicsit a délutáni buszokkal. Ez természetesen nem a város életéhez igazodó menetrend volt, úgyhogy ők elkezdtek gondolkodni és számolni. Megpróbálták azt, hogy a helyközi szolgáltatót rávegyék első ütemben arra, hogy egy olyan menetrendet alkalmazzon, amelyik nekik biztosít szolgáltatást, és erre a helyközi szolgáltató mondott egy árat. Ezek után úgy gondolták, hogy talán olcsóbban kijönnek, ha csinálnak egy saját városi tömegközlekedési társaságot. Osztottak-szoroztak és kiderült, hogy ez sem túl olcsó. Akkor jött az ötlet, hogy a városban van jó néhány taxis, őket be lehetne vonni ebbe a közlekedési rendszerbe. Végül is megszületett a döntés, hogy taxival bonyolítják le a városon belüli közforgalmú közlekedést. 1992 óta működik ez a rendszer mindenki meglepedésére. Egy fuvar

ára 2 euró, ami kb. egy egyedi közlekedési vonaljegy ára, ehhez viszont a lakosoknak rendelkeznie kell egy ún. lakossági kártyával. Ez egy chipkártya, amit a taxiban elhelyezett leolvasóba be lehet dugni, ami automatikusan lejelenti a központonak, hogy ez egy a város által támogatott fuvar. Ezután a város kifizeti a 2 euró fölötti fuvardíjat a taxisnak. Tehát ugyanaz a szisztéma, mint a tömegközlekedésben: van egy viteldíj, azt fizeti az utas, és van egy közlekedési hozzájárulás, egy kiegészítés, amit az önkormányzat ad a taxisnak. Ez működik! Háztól házig viszik az utasokat, az autót meg lehet tölteni, négyen is utazhatnak benne. (Részletek: www.eisenstadt.at)

A másik egy berlini példa: Berlinben az esti időszakban a tömegközlekedésnek van esélyegyenlőségi aspektusa is. Vannak olyanok - idősök, betegek - akiknek nincsen autójuk, jogosítványuk, tehát ők valamilyen közforgalmú eszközt kénytelenek használni. Az ő számukra is kell esély az esti közlekedésre. Tehát 20 óra után a buszoforrónál, valamint a kötött pályás S-Bahn megállóiban lévő állomásügyleteseknél lehet rendelni taxit, az éppen aktuális vonat valamelyik állomására, amikor az utas ott ki akar szállni, haza akarna jutni, de akkor már nincsen busz. Akkor ő egy taxit rendel oda. Ez teljesen normális tarifával működik, ennek tehát nincsen semmiféle támogatási alapja. Előrendelési lehetőség van. Ezt Magyarországon is meg lehetne tenni. Nálunk 23.30 körül érkeznek az utolsó utasok például a Fehér úti metróvégállomásra, ide lehetne taxit hívni. Igaz, ezt magam is

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

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.

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

**FÉKTÁRCSA-FÉKDOB
GYÁRTÁS**
• Személy- és teherautókhöz
• Szabályozás-ferrodolozás
• Autóalkatrész forgalmazás
Taxis kedvezmény
fékalkatrészre
20%
Kedvezmény
egyéb autóalkatrészre
15%
Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
Nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

Skoda alkatrészeket az importőről!
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

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

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

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

AUTÓSZALLÍTÁS
1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu
Tel.: 06-209-960-250

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

**ÜZEMANYAGPUMPAK
LÉG-TÖMEGMÉRŐK**
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

Előfizethető a Taxisok Világa!
A féléves előfizetői díj **2490 Ft**, az egyéves **4980 Ft**, amit postautalványon
kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt,
nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

megtehetem ugyan, de ez egy intézményes lehetőség is lehetne, a tömegközlekedési társaság és a taxis társaság közötti együttműködés eredményeként. Én azt gondolom, hogy ez pozitív együttműködés lenne, ami valamiféle üzleti biztonságot adhat a taxisoknak, és a közbiztonságot is nagymértékben javíthatná. Hiszen este egy szűk, sötét utcán menni (még Berlinben is) nem biztos, hogy egészségjavító.

Végezetül megfogalmaztam azt a néhány pontot, amiről szerintem leginkább beszélni kellene, ezek megoldása lenne a legfontosabb. Először is a kereslet-kínálat jogi szabályozását szeretném szorgalmazni, ezt röviden úgy szoktuk mondani, hogy

létszámkorlátozásra lenne szükség. Ennek meg kell találni a jogi kereteit, mert nem igaz, hogy alkotmányba ütközik az, ami Londonban, New Yorkban – a két nagy mintademokráciában – nem ütközik az ottani alkotmányba. Nem akarom elhinni, hogy Magyarország olyan jó tanuló legyen a demokráciában, hogy ne akarja lehetővé tenni a piac megfelelően jó működését. Az **árszabályozás**, amivel kapcsolatban azt gondolom, hogy nagy lépést tettünk előre azzal, hogy az ártörvényt módosítottuk. Ám az önkormányzaton belül nem sikerült egyetértésre jutni. A taxis érdekképviseleti szervezeteknek teljesen igazuk volt akkor, amikor azt mond-

ták, hogy önmagában az árszabályozás nem megoldás. Ezeket végig kell gondolni, az egész csomagnak egy gazda kezében kell lenni, aki ezeket együtt meg tudná oldani. Az lehetetlen dolog, hogy egy rendeltet módosítással a parlamentbe, vagy a GKM-be kell futkosni. Természetesen a **taxiállomások kijelölése** kicsit egyszerűsödhetne, hogy ha okosabban lenne ez a dolog megszervezve, és hát az önkormányzati **ellenőrzés**, valamint annak szankciója nem igazán működik jól. Az ellenőrzésnek visszatartó ereje kellene legyen, különben vígjáték marad az egész munkánk.

Köszönöm a figyelmüket!



Baji Tibor

1954 – 2007

Még leírni is szörnyű: élt 53(!) évet! Ő volt az „Árpád hídi baleset” szenvedő ala-

nya. Munka végeztével poroskált hazafelé Óbudára a családjához, amikor egy ámokfutó BMW – Pest felé haladva – a hat sávot és a villamossíneket is átrepülve belecsapódott, mint egy bomba. Szegény Tibinek esélye sem volt a menekülésre. Hetekig feküdt kórában, mélyaltatásban az intenzív osztályon, de szervezete nem volt képes súlyos sérüléseit elviselni. Családtagjaik, kollégáik naponta látogatták, mindenki remélte a valószínűtlen visszatérést. Én is nagyon bíztam benne, de sajnos Tibit az égiek magukhoz szólították. Négy évtizede együtt kezdtünk el focizni. Három évtizede voltunk mindketten a „kockások” nagy családjában. Nemcsak remek kollégát veszítettem el, de barátot is. Úgy gondolom, a többi taxis kolléga is a barátját veszítette el Tibi halálával.

Szomorú feladatom, hogy a nagy taxis közösség nevében búcsúznom kell Tőled: Nyugodj békében!

Juhász Péter (Fótaxi Zrt.)

Ezúton szeretném megköszönni Garamszegi Miklós vezérigazgató úrnak, és minden kedves taxis kollégának azt a szeretetet, törődést és segítséget, amit férjem, Baji Tibor balesete és halála után nyújtottak családjunknak. Rendkívül sokat jelentett nekünk ezekben a nehéz napokban. Külön köszönet azoknak a kollégáknak is, akik közül többeknek csak az URH-hívóját ismerem.

1995, 1765, 1255, 1974, 1935, 1142, 1033, 1444, 1458, 1675, 1071, 1092, 1100, 1165, 1566, 1915, 1025, 1011, 1710, 1560, 1416, 1530, 1342, 1020, 1882, 1927, 1746, 1478, 1406, 1622, 1838, 1844, 1143, 1111, 1014, 1410, 1419, 1518, 1922, 1179, 1136, 1699, 1962, 1157, 1771, 1037, 1551, 1725, 1298, 1035, 1468, 1753, 1325, 1950, 1769, 1131, 1624, 1377, 1824, 1354, 1109, 1290, 1765, 1454, 1758, 1295, 1926, 1843, 1939, 1930, 1938, 1731, 1672, 1900, 1698, 1894, 1878, 1946, 1982, 1895, 1355, 1998, 1859, 1697, 1807, 1678, 1793, 1389, 1236, 1656, 1789, 1680, 1764, 1703, 1724, 1723, 1721, 1964, 1955, 1850, 1854, 1724, 1719, 1555, 1828, 1855, 1417, 1659, TEHER 60, 1639, 1538, 1877, 1510, 1669, 1288, 1651, 1908, 1454, 1208, 1842, 1695, 1559, 1718, 1750, 1931, 1599, 1690, 1849, 1778, 1399, 1954, 1480, 1958, 1663, 1892, 1716, 1685, 1921, 1916, 1960, 1353, 1380, 1979, 1712, 1073, 1588, 1509, 1237, 1751, 1346, 1407, 1467, 1163, 1562, 1540, 1277, 1803, 1975, 1450, 1583, 1760, 1465, 1224, 1765, 1984, 1323, 1366, 1427, 1965, 1474, 1642, 1444, 1667, 1670, 1915, 1123, 1640, 1644, 1179, 1386, 1652, 1349, 1645, 1643, 1257, 1446, 1141, 1521, 1329, 1603, 1194, 1570, 1473, 1509, 1937, 1597, 1646, 1590, 1166, 1158, 1624, 1048, 1240, 1176, 1327, 1245, 1220, 1259, 1378, 1755, 1147, 1140, 1165, 1825, 1244, 1438, 1149, 1239, 1130, 1324, 1565, 1999, 1172, 1558, 1439, 1192, 1852, 1615, 1042, 1384, 1377, 1698, 1049, 1204, 1038, 1378, 1577, 1066, 1326, 1906, 1078, 1436, 1625, 1681, 1303, 1291, 1180, 1911, 1148, 1092, 1087, 1547, 1445, 1266, 1117, 1096, 1110, 1868, 1748, 1121, 1126, 1050, 1167, 1289, 1103, 1094, 1342, 1711, 1620, 1067, 1943, 1262, 1113, 1738, 1611, 1189, 1508, 1217, 1011, 1765, 1039, 1598, 1062, 1743, 1132, 1362.

A 1616-os kolléga özvegye és gyermekei: Baji Tiborné, Baji Gabriella, Baji Gábor



Pásztor László

– élt 59 évet

A Fótaxi Zrt. szomorú szívvel tudatja mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy Pásztor László (Fótaxi 1748) kollégánk elhunyt. Emlékét megőrizzük!
Fótaxi Zrt.

Búcsúznunk!

Havas Norbert
(City 59)

Ilyenkor tényleg elakad az ember szava. Csak annyit tud kinyögni, hogy „ilyen nincs”, ilyen nem történhet meg. Váratlanul, minden előzmény nélkül nem mehet el az ember. Számoltunk veled, szükség lenne rád. Társaságodban mindig jó kedvre derült az ember, nem hagytad, hogy a gondokkal foglalkozzunk. Sugározta a szeretetet. Sportoltál, túráztál, kirándultál, mindent megtettél, hogy erős legyél. Kevés volt? Mit kellett volna még tenned? A diszpécser mégis felrendelt az égi drosztra. Ezekben a pillanatokban a búcsúzókon csak a közhelyek segítenek, amik jelen esetben különösen nagy igazságtartalommal bírnak. Hiányozni fogsz! A szó hagyományos értelmében mégsem köszönünk el. Itt lesz velünk a mindennapokban, ha megy a bolt, azért, ha meg nem, hát akkor meg azért. Az olyan értéket, mint amilyen te voltál, amúgy sem lehet pótolni.

A szeretteidnek a mindennapi hiányod elviseléséhez nagyon sok erőt kívánunk,

Nyugodj Békében, Norbi!

A City Taxi kollektívája



Újévi Kispályás Labdarúgó Torna - MÓR



Inter Fc - Nagygyháza
Szent József Se - Budaörs
Üveges Csirkeszemek - Nagyigmánd
Tura Tekker - Tura
Gyümölcsvár Játékosok Klubja - Székesfehérvár
Móri Se - Mór
Taxi2000 - Budapest
City Taxi - Budapest
Sasok - Balatonfűzfő
Stefi - Nagykovácsi

Január 6-án, Móron rendezték meg a mozgást és a labdát kedvelőknek azt a tornát, melyen két fővárosi taxis csapat is érdekelt volt. A résztvevő csapatok:

A City és a Taxi 2000 képviselői lelkesen küzdöttek, ám ez akkor csak a tisztesítés részvételhez volt elegendő. A tornát a balatonfűzfői Sasok nyerték a móriak és a székesfehérvári Gyümölcsvár Játékosok Klubja előtt.

Idős házaspár tengeri kirándulásra megy, amikor vihar tör ki. A nagy himbálózásban a feleség megcsúszik, és beesik a tengerbe. Nagy nehezen partra evickél a hajó, és amikor elcsitul a vihar, akkor elkezdik keresni a nőt, de nem találják. A férj hazautazik, ám két nap múlva telefonálnak neki: - Uram, holtan találtuk a feleségét. Amikor a halottkém megvizsgálta, egy kagylót talált a ruhájában, a kagylóban pedig egy igazgyöngyöt. A gyöngy értéke 50000 dollár, és mivel a felesége holmijának számít, ezért Ön rendelkezhet vele. Mit tegyünk? - A gyöngyöt küldjék el nekem, az aszszonyt meg dugják vissza a vízbe egy időre, hátha lesz még...

Küldj egy receptet!

Tisztelt Szerkesztőség, kedves kollégák!

Sajnos kicsit megkéstem ezzel az írással, vagyis ez már egy „elcsúszott” recept lesz, nos hát akkor úgy fogalmazok, hogy ezt főztem ki szilveszterre, baráti körben. A főfogás, a hagyományos malacsült, tört krumplival, párolt káposztával. Vettem egy jó kétkilós, bőrös malacombot. A bőrt szelvényben-hosszában éles késsel beirdaltam, sok helyen felszúrtam, és fokhagymával megtűzdeltem. Sóztam, borsoztam, húsos részét sültfűszerrel illetttem. Tepsibe helyeztem vizet adtam hozzá, s némi sörrel is megkínáltam. Majd lefóliázva a sütőben kb. másfél órát sütöttem. A vége felé felnyitva sörrel locsolgattam, s mikor már elég puhának és szép pirosnak gondoltam, letakarva a sütőben hagytam, hogy lassan hűljön ki. Közben fél-fél kilónyi piros és fehér káposztát vékonyra szelettem, olajon egy púpozott kanálnyi kristálycukrot karamellizáltam, s erre hintettem a ká-

posztát. Pároltam s kevergettem puhulásig. Ekkor már a második sört kellett bontanom, ám ezt már magamnak. A káposzta közben kapott némi őrölt köményt, néhány szem aszalt szilvát, egy almát kockázva, és pár szem szőlőt. Nem rontotta el, az biztos. Időnként kevés vízzel segitettem keverés közben, s ízlés szerint kevés ecettel ízesítettem. Nos, ez is kész lett. A közben meghámozott burgonyát felkockázva megfőztem sós vízben, leszűrtem, és libaszíron párolt apró hagymára vettem, benne illőn megforgattam.

Már csak a tálalás következett, meg egy újabb hideg sör, mert megérdemlem. A malacot centi vastag szeletekre vágva salátalevélen sorban elhelyeztem, a krumplit és a káposztát külön tálban kínáltam. Ja, az előétel egy pohár törkölypálinka volt, nem panaszkodott senki. S ha ez így tetszetős éteknek tűnik, nos az új év bármely napján megismételhető! Jó étvágyat kívánok hozzá!

Soós István, City 22

TÁNCOSLÁBÚ FOCISTÁK
FIGYELEM!

Ha úgy gondolsz elég lelkes vagy, rendelkezél felesleges energiákkal és szereted a gömbölyű formákat, megtaláltam számodra az ideális szabadidős elfoglaltságot:

A CITY TAXI megfelelő számú jelentkező esetén benevez a 2008. évi nagypályás futball-bajnokságra!

Amennyiben megfelelsz a fenti feltételeknek, Hajós Pisti várja hívásodat a 06 70/3838-596-os telefonon.

Szívesen várjuk „Külsősök” jelentkezését is!