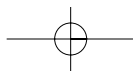


XVIII. évf. 10. sz.

2008.

Október



TARTALOM

| | |
|--|-----|
| Haltenberger Samu-díj 2008 | 4. |
| Mi lesz a tarifaemeléssel? | 6. |
| Rémálom 2008-ban: taxiautó-vizsgáztatás | 9. |
| Légitaxi-szolgálat Moszkvában | 12. |
| Hétfégen sem használhatjuk a villamossíneket a Margit hídon | 15. |
| Volkswagen Caddy Maxi Life | 16. |
| Levágta a taxis ujját | 17. |
| Az APEH válaszolt | 18. |
| 10 éve történt | 18. |
| Mazda2 | 22. |
| Renault Laguna Gt | 23. |
| Taxisok kérdezik | |
| - a szerkesztőség válaszol | 24. |
| Tudod vagy tippelsz? | 25. |
| Egy soha el nem hangzott elnöki beszámoló | 26. |
| Taxis szemmel Rodosz szigetén | 27. |
| Jellemző fővárosi KRESZ-tábla | 28. |
| Rejtélyes motortűzek | 33. |
| Dodge Journey | 37. |
| Morfondáriák | 38. |
| Küldj egy receptet! | 39. |
| IX. Országos Taxis | |
| Kispályás Labdarúgókuipa | 39. |
| Találtunk egy verset | 43. |
| Mazda sportkombi | 44. |
| Pontosvesszők | 44. |
| Mi van az áfa után? | 45. |

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

Taxisgyilkosságért életfogytiglan – első fokon

Nyereségvágyból öltek

Életfogytiglan tartó szabadságvesztésre ítélte a Győr-Moson-Sopron Megyei Bíróság a 2006. februári soproni taxisgyilkosság felbujtóját. A végrehajtott féltettvér 16 év fegyházbüntetést kapott. Az ítélet azonban elsőfokú, így nem jogerős.

Mint arról magazinunkban is részletesen beszámoltunk, 2006. február 2-án este 22 óra 37 perckor telefonon rendelték taxit Sopronban az Erzsébet-kert melletti Ady Endre úti nyilvános fölkéből. A korábban taxizó diszpécser szolt a közelben haladó kollégájának, az 57 esztendő Hegedűs Antalnak az esedékes fuvarról, aki éppen három kuncsaftját szállította, így a buszmegállóban várakozó két fiatalnak ki is szolt: várjanak, két percen belül visszatér, és már indulhatnak is.

Így is történt, pár perccel később megállt a taxi. A sofőr mögé ült a 18 esztendő Sz. Zsolt, az anyósülésre pedig féltettvére, a 25 éves Sz. Péter szállt be. A taxi Harkára indult, ám amikor a Brandmajorhoz értek, az utasok megállították a kocsit. Hátról a sofőr fejéhez nyomták a fegyvert, miközben felszólították, hogy adja át a nála lévő értékeket és a bevételt. Hegedűs Antalnak hátrabillent a feje, amit a fiatalabb fiú ellenállásnak vélt, s mint azt korábban megbeszélték, ha a sofőr nem engedelmeskedik, netán támadólag lép föl, le kell löni. Sz. Zsolt elsütötte a pisztolyt. A 9 mm-es lövedék a taxis fején áthatolva, a szélvédőről visszapatannva a műszerfalba fúródott. A szerencsétlen sofőrnek esélyt sem adtak a túlélésre. Miután a fegyver eldőrdült, elvették az áldozatnál talált 16 ezer forintot, az autó motorját leállították, a lámpát kikapcsolták, és mindent hátrahagyva elmenekültek. A gyilkossághoz használt pisztolyt útközben szétszedték, és a hóban elrejtették.

Hegedűs Antal szolgálatban lévő társa, Nagy Gyula, miután huzamosabb ideig sikertelenül hívta rádió kollégáját, útnak indult Harkára, hátha bajba jutott kollégája segítségére szorul. Ő fedezte fel a bűncselekményt.

A rendőrség nagy erővel kezdett a nyomozásba, rövid időn belül eljutottak a gyanúsítottakhoz, akikről kiderült, gyakran kerültek pénzzavarba. Az eljárás során a nyomozók megismerték Sz. Péter múltját, amelyben szerepelt, hogy öt évig fegyőrként dolgozott, ahonnan fegyelmi problémái és szolgálati feladatellátás alóli kibúvás miatt bocsátották el. A tüzetesebb vizsgálat arra is fényt derített, miszerint előző év novemberében egy albrétekből – amelyet három börtönőr, köztük Sz. Péter bérelt – rejtélyes módon eltűnt egy 9 mm-es

Parabellum pisztoly. Mivel a szakértő a gyilkosság helyszínén talált lövedékmagból azonnal megállapította, hogy az egy 9 mm-es Luger lövedék, így került reflektorfénybe a korábban ellopott fegyver.

Az egykori fegyőr kapcsolata időközben oly mértékig megromlott családjával, hogy a munkanélkülivé vált férfi felvette az A.

Kommentár nélkül

VÁLTOZÁS A 6X6 TAXINÁL

A régi-új ügyvezető:
Orbán Lajos

A 6x6 Taxi Kft.-nél 2008. november 2-án tulajdonosváltás történt. Az új tulajdonos egy befektetési csoport, amely 100%-ban megvásárolta a 6x6 Kft.-t. Az új ügyvezető igazgató Orbán Lajos.

ecometer

Új ecometer NT-93 SWM03 hőnyomtatós taxióra a legolcsóbban!

Részletfizetés esetén:

30.000.-Ft befizetésével,
6 havi 10.000.- Ft-os
részletre elvihető.

Készpénzes fizetés esetén:

80.000.-Ft-os kedvezményes

készpénzes áron, használt taxióra
beszámítással elvihető!
(A beszerelés és hitelesítés mindkét esetben
külön fizetendő!)

CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!

Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Anzelm nevet, és az éjszakai élet ismert alakjává vált. Néhány nappal korábban Sopronban két fegyveres kirabolta a kaszinót, ahonnan 200 ezer forintot vittek el. A két ügy számai egyre közeledtek egymáshoz. S mivel mind több adat merült fel az Sz. testvérekre, így a rendőrség őrizetbe vette a két fiatait, majd a bíróság elrendelte előzetes letartóztatásukat. A büntetőeljárás során mindkét gyanúsítottat poligráfos hazugságvizsgálatnak vetették alá, amely jelezte, hogy az ügyekről többet tudnak, mint amennyit állítanak, illetve a feltett kérdésekre nem mondtak igazat. Pár héttel később a fiatalabb Sz. Zsolt megtört és beismerő vallomást tett. Bátyja mindvégig tagadt, majd amikor egyértelmű vált, hogy a rablógyilkosságot közösen követték el, akkor megpróbálta különböző trükkökkel megzavarni az eljárást – sikertelenül.

A bizonyítási nehézségekről szólva Köszler Ferenc tanácsvezető bíró kiemelte: a kihallgatások során mindkét vádlott gyakorta változtatta vallomását, felcserélték szerepeiket. Leleplező volt azonban az a levél, amelyet letartóztatásuk után az idősebb vádlott írt öccsének, ez azonban nem került ki a büntetvégrehajtási intézetből. Ez a levél tartalmazta a korábban elküldött kaszinókirablás és a taxisgyilkosság esszenciáját – mutatott rá Köszler Ferenc. A cselekmények minősítésével összefüggésben a bíró hangoztatta: a kezdeményező, a felbujtó kapja a súlyosabb büntetést. Esetében súlyosbító körülménynek minősítette a bíróság, hogy a törvény öre volt közel öt évig az egyik BV. intézetben, ezt követően lépett a bűn útjára.

Mindezek után a bíróság mindkét vádlottat bűnösnek találta előre kitervelten, nyereségvágyból, közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett emberölésben, továbbá fegyveresen elkövetett rablás büntetében és egyéb bűncselekményben. A megyei bíróság Sz. Pétert életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélte, amelyből jó magaviselet esetén is legkorábban 30 év elteltével bocsátható feltételes szabadlábra. Öccse, Sz. Zsolt, tettestársaként 16 év fegyházbüntetést kapott. Mindkét vádlottat 10 évre eltiltották a közügyek gyakorlásától. Az ügyész három nap gondolkodási időt kért, míg a védők enyhítésért fellebbeztek, így jelen határozat nem jogerős. *k.z.t.*

Amikor a pincér kihozza Joe-nak a megrendelt ételt, Joe látja, hogy a fickó a hüvelykujjával fogja oda a húst a tányérhoz.

– Mégis mit képzelsz? – háborog Joe. – Nekem nem kell olyan hús, amit maga összefogdosott!

– Ahogy óhajtja – feleli a pincér –, de ha nem fogom meg, biztos megint leszik a földre.

* * *

Tömött buszon:

– Elnézést uram! Maga fingott?
– Természetesen. Csak nem képzeli, hogy mindig ilyen bűdös vagyok?

HALTENBERGER



A képen jobbról balra: Dudás Zoltán (BKIK emléklap), Finkenzeller Tamás, Farkas Tamás és Dombai Zoltán (Haltenberger Samu-díj), Bósz Péter manager (Az Év Közlekedési Vállalkozója, City Taxi)



Az ünnepi beszédet Tóth Imre, a BKIK tiszteletbeli elnöke mondta. Mellette Petykó Zoltán, a BKIK előző elnöke látható



Haltenberger Samu



Az ünnepség résztvevői

SAMU-DÍJ 2008

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megalakulásának 158. évfordulója alkalmából – immár hagyományosan – idén is megrendezték a „Kamarai Napok” rendezvénysorozatát. Az évforduló kapcsán megtartott díszünnepség keretein belül díjátadásokra is sor került. Az **Év Közlekedési Vállalkozója-díj** és – ahogy azt megboldogult Demeter Misi barátunk elnevezte – a „Taxis Oszkár”, vagyis a **Haltenberger Samu-díj** is gazdára talált.

Az „Év Közlekedési Vállalkozója-díjat” 2008-ban a **City Taxi Szövetkezet** kapta.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara a VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály javaslatára **Haltenberger Samu-díjjal** korábban már kitüntettek – mint minden évben – most is felsoroljuk ábécé-sorrendben:

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Czainkó Zoltán, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Lukács István, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László (Nem tévedés, csak névazonosság! A szerk.), Szabó György, Tóth Mihály és Tölgyesi József.



Az oklevél és az emlékérem

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungária Kft. és Rusznák Imre fővárosi képviselő, aki ezt a díjat később visszaadta.

Ez a tiszteletre méltó társaság 2008-ban újabb három taggal bővült: **Dombai Zoltán** (City Taxi), **Farkas Tamás** (Pepita Wolf Kft.) és **Finkenzeller Tamás** (Budataxi) kapott a BKIK elnökétől Haltenberger-díjat.

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

A szerkesztőség

Dombai Zoltán (City 11)

Már 55 éve taxis vér csordogál az ereimben, ámbar erre csak akkor jöttem rá, amikor megtudtam, hogy a nagypapámnak az 1930-as években már bérautói voltak Budapesten.

Megvan még a névjegykártyája is, ez áll rajta: Hlavay György, Cyklop Bérautó Iroda, VII. Nagyatádi Szabó u. 14-28. A Cyklop, gondolom, ismerős mindenkinek, később itt volt a Fótaxi garázsa, a mostani Kertész utcának pedig ez volt a régi neve. Csak egy érdekesség ebből az időből: a rendelésre érkezett bérautó sofőrjének kiszállva, a gépkocsi mellett kellett várakoznia, és az utast segítenie kellett a ki- és beszálláskor.

A végzettségem okleveles gépészmérnök, de csak 3 évig dolgoztam ezen a pályán. A hivatásos jogosítványomat 1971-ben szereztem, A, B és C kategóriákra érvényes. Már az egyetem évek alatt másodállásban dolgoztam a Fótaxinál, ahol szigorú felvételi követelmények voltak. Ez vonatkozott a próbavezetésre és a tesztlap kitöltésére is. Például, ha a próbavezetésnél, az elindulás előtt nem állítottad be magadnak az ülést, a tükröket, már meg is köszönték a próbálkozásod! Az első tesztlapomra is emlékszem, egy útvonal meghatározásánál nem jutott eszembe a Könyves Kálmán krt. neve, de leírtam, hogy honnan hová vezet, hogy hány sáv, hogy melyik villamos, trolibusz közlekedik ott, de ez is kevés volt. Először ezért eltanácsoltak, ám a következőre sikerült. A „Ló”-ban kezdtem (Könyves Kálmán krt.), majd a Prielle-ben folytattam. Ott ismertem meg a Tanár urat is (City 965), aki nagy lelkesedéssel foglalkozott a kezdőkkel. Még vezettem olyan fótaxis Ladát, ahol a szabadjelző a szélvédő jobb sarkában, belül volt elhelyezve. Megfogott a taxizás „szele”, ha ezt lehet így mondani. Több pénz, kötetlenebb munkavégzés, de hát, gondolom, ezt Ti is ismeritek. Persze én is beleszolgáltam a „fekete” taxizás rejtelmeibe, mint ahogy sokan mások is. A családban volt egy 1300-as Polski, azt kunyeráltam el mindig. Elég volt csak lelassítani a taxira várakozó utasok előtt a droszton, már szaladtak is oda. Régi szép idők! A magántaxizás kialakulásakor én is kiválasztottam az „ipart”, a magam ura akartam lenni. Piros 1300-as Lada, kéz alatt vett volános szabadjelző, és máris nyomtam a gázt. Magányos far-

kas voltam, ám hamar rájöttem, hogy hiányzik még valami. Egy csapat! Már megalakult egy két taxis cég, nekem a citys-pajzs nagyon tetszett, ezért jelentkeztem 1984-ben, de akkor nem volt felvétel. Javasolták, érdeklődjek és ha lesz hely, felvesznek. A számom CB Taxi 2265 volt, de még nem a Citynél, hanem az AERO taxinál voltam, majd egy évet. Erről inkább nem mesélnék, halál unalom. 1985



Dombai Zoltán: A City-matricát mindig méltósággal viseltem

nyarán végre felvettek a Citybe. A 237-es Balogh Sanyi intézte akkor a tagfelvételeket, tőle kaptam a pajzsokat is. Piros hosszú

Bűncselekmény!

Kórházba került taxis kollégánk. A helyzet a „szokásos”. Kimerültség, fáradtság, hajsza. A szív pihenni akar. Természetesen többen meglátogatták, lassan jöttek a hírek a részletekről. Kollégánk – szinte – magának csinálta a bajt. Ő volt a családfenntartó. Ő kezelte a házi kasszát. Ő vitte a pénzt a postára. Illetve vitte volna. De sajnos a pénz játékermekbe, vendéglátóipari üzemegységekbe vándorolt... Mikor kiderült a tragédia, már késő volt. Minden összeomlott. Az adósságok miatt el kellett adni a családi házukat és kisebb házba, mondhatni „putriba” kellett költözni. De a helyzet nem változott. Kollégánk továbbra is a kocsmába hordta a családi kasszát. Most ismét összeomlott a világ: el kell hagyni a házat, de már nincs hova!

A Polgári Törvénykönyv, vagy a Büntetőtörvénykönyv – gondolom – nem foglalkozik ilyen problémákkal. Én mégis azt mondom, ez bűncselekmény! Bűn a családdal, a környezettel szemben. Hogy tehet ilyet egy felnőtt ember? Tegye ki az asztalra a napi bevételből, ami a családot illeti. Vagy bízza az asszonyra a költségvetést, ha ő alkalmatlan erre! És ha marad, azt vigye a kocsmába! De milyen dolog egy családot – ráadásul a sajátját – utcára juttatni?!

Tasnádi Áron

Marlboróval kínált meg, ez akkor nagy dolog volt, ezt a gesztust soha nem felejttem el neki. Azóta is a barátom. Büszke voltam e tagságra, méltósággal viseltem az új matricát. A City számom 011, ebből arra lehetne következtetni, hogy alapító tag vagyok, de ez sajnos nem igaz. Ugyanakkor az elsők között voltam, akik erőltették a CB-ről való áttárlást az URH-ra, ekkor kaptam az URH 11-es számot. Nekem volt az első URH-készülékem a Citynél. Emlékszem, még a Keleti pályaudvaron lévő Vámhivatalban kellett átvenni.

Szerettem taxizni, szerettem a Cityt, de úgy éreztem mindig, hogy ez nekem kevés. Egyre hatékonyabban kezdtem részt venni a City Taxi életében. Először az Etikai Bizottságnak voltam a tagja. Azonban igazából a diszpécserközpont érdekelt mindig, ott sündörögtem a környékükön, amikor csak tehettem. A Közgyűléseken sokszor felszólaltam, a tagság megismert, szimpatikus lehettem és gondolataim is megértésre találtak, mert beválasztottak a vezetőségbe két alkalommal is, és kineveztek a diszpécserközpont vezetőjének. Teltek-múltak az évek. Később elnöke voltam a Felügyelő Bizottságnak, majd ismét a diszpécserközpont kövérkezett, amit végül is kisebb megszakításokkal több mint 15 évig vezettem. Voltak nagyon kedvező ajánlataim más taxis diszpécserközpontok irányítására, de mindig hű maradtam a Cityhez, jól éreztem magam ebben a csapatban. Elsőként elkészítettem a Forgalmazási Szabályzatot, mert ilyen előtte még nem volt. Ebből több dolgot más csapatok is átvettek. Rengeteg munka volt, ráadásul állandóan. A havi munkabeosztás elkészítése, a szakmai irányítás, a rengeteg adminisztráció, törődés a beosztottakkal, a munkaügyi problémák, a központtal kapcsolatos utaspanaszok kezelése, az új belépők felvétele, de figyelni kellett a rendre, a fegyelemre, a folyamatos műszaki fejlesztésekre, a számítógépes program bevezetésére és ennek fo-

lyamatos fejlesztésére is. Szövetkezeti formában működünk, ami rengeteg időt és fáradságot jelent. Mindenki mindenbe beleszól, vagy legalábbis megpróbál. A közgyűléseken sokszor parázs viták vannak, de ez nem baj, a viták, az ellentétek harca hozza meg sokszor a fejlődést. A központ működése minden cég életében meghatározó! Állandó célom volt a minőségi munkavégzés mindenkori javítása (udvarias beszéd a telefonos – megrendelő, valamint a diszpécser – taxis viszonylatban). A központban dolgozók létszámának növelését pedig az egyre nagyobb rendelésszám biztonságos felvétele és kiadása határozta meg. A kezdetben 2 telefonossal és 2 diszpécserrel dolgoztunk folyamatosan, míg ma már ott tartunk, hogy csúcsidőben 7 telefonos veszi a rendeléseket és 3 diszpécser foglalkozik a címek kiadásával. A központ vezetése soha nem

volt egyszerű, felelősségteljes munkát kívánt. Meg kellett felelni a mindenkori vezetőségnek, a Felügyelő Bizottságnak, a taxis kollégáknak és természetesen az utazóközönségnek. Nem is szólva a bent dolgozó több mint 30 ember ügyes-bajos dolgáról.

A diszpécserközpont vezetését 2006 végén fejeztem be, most már csak taxizom, de ez nem jelenti azt, hogy ne lennék tele továbbra is ötletekkel, javaslatokkal, ami a City életét segítheti. Több mint 20 éve éjszakázom, a nappali forgalom nem az én idegeimnek való, de régen sem volt az!

Ezúton köszönöm a Haltenberger Samudíjat azoknak a kollégáimnak, akik rám gondoltak, erre méltónak találtak és megszavazták nekem.

Mindenkinek eredményes munkát kívánok.

Farkas Tamás (Pepita Wolf Kft. ügyvezető igazgató)

1968. április 12-én – még az akkori árakhoz képest is rendkívül olcsón – szereztem hivatásos jogosítványt, az MHSZ-en keresztül. Ezért alá kellett írni érte két évet a honvédségnél, ám ez akkoriban úgyis kötelező volt mindenkinek. A katonáskodás letelte után megtudtam, gépkocsivezetőt keresnek a visontai külszíni fejtéshez. Jelentkeztem, és engem egyenesen a vezérigazgató szemelt ki a szolgálati

autójára. Így fiatalember létemre rögtön beültem egy új, 164-es sötétkék Volvóba. Ez nagy dolog volt akkor, amikor a párt- és állami vezetőknek „csak” Warsawak, Volgák vagy Csajkák voltak rendszeresítve. Még szervízbe is Bécsbe jártunk a Volvóval. Aztán amikor a kisöreg elment nyugdíjba, megkérdezte, hogy mit akarok a továbbiakban csinálni? Kértem, segítsen a TV-nél elhelyezkedni, mert egy jó barátom ott dolgozott. Megtette, így 3 hónapig a televíziónál voltam gépkocsivezető. Itt ismerkedtem meg egy emberrel, aki mesélt arról, milyen izgalmas dolog a taxisás, hogy szerinte az nekem jobban fekélné. Elmentem tehát először a Kertes utcaiba jelentkezni, ám onnan – miután kiderült, hogy a Prielle Kornélia utca közelebb van lakóhelyemhez – átirányítottak a II-es garázsba. A felvételin – jól emlékszem – rajtam kívül még egy szakállas



Farkas Tamás: – A taxis kihasználtsága ma nagyon alacsony

CSERCGO
 OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 www.csergo.hu

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

**18%
 SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
 25%**

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

Olvasóink kérdezték

Mi LESZ A TARIFAEMELÉSEL?

Nos, erre röviden lehet válaszolni: valószínűleg semmi. (De szeretnék ez ügyben a következő számban helyesbíteni!) Hiába adtak be az illetékes bizottsághoz a tavaszi javaslatához képest a tavaszi javaslatot kompromisszumos anyagot az érintett taxis képviselők. A 20 Ft/km-es lehetséges emelés sem vállalható – természetesen politikailag – ebben a város-

ban. Már azt is unalmas sorolni, hogy az 500 milliárdot meghaladó metróépítés(?), a távhő és a tömegközlekedés díjának emelése természetesen gond nélkül átmege a közgyűlésen. A kilakoltatott kórházak sorsa sem idegesíti a városatyákat. Majd csak elkelnék, mint a komplett közművagy. Csak a taxi. Na, azt már nem! Még hogy húsz

forint!? Ki meri ezt vállalni az oly nagyon szeretett és mindenben védett városakkal szemben? A nyolc éve tartó bohózat tehát folytatódik, és mindenki boldog. Kivéve a taxisokat, de hát ugye véráldozat nélkül nincs népszerűség. Szörnyű még belegondolni is abba, hogy esetleg valóban van olyan politikus, aki elhiszi, hogy csak a taxi 20 Ft-os emelése ártana a népszerűségének? Néha már elhiszem, hogy nem ugyanazon a bolygón élünk... **B**

kamionsofőr, meg két másik jelentkező várta a kedvező döntést. Bementünk, kitettük a munkakönyvünket, a katonakönyvet, a KISZ-könyvet, mindent, amit kértek. Majd megkérdezték, miért szeretnék taxis lenni? Mert szeretek autózni, az emberekkel bálni, emellett a várost is jól megismerném, és nagy gyakorlatra tennék szert – válaszoltam. Akkor a helyismereti tudásom még nagyon gyenge volt, bár a főbb intézmények címét nagyjából ismertem. Kitöltöttünk tesztlapokat, és ugyan máig nem tudom mennyi hibaponttal, de felvételt nyertem. Az akkori személyzeti osztályvezető – Magdi – kérdezte, hogy hol dolgozom? Mondtam, a TV-nél, de szeretnék minél hamarabb változtatni. Erre megkérdezte, hogy mikor tudnék kezdeni? Akár decemberben is, ha kell, vagy esetleg január 1-jén – válaszoltam. Am pont akkor volt az a taxisgyilkosság, ami megrázta a közvéleményt. Szüleim is nagyon megijedtek, hogy mi lesz velem ilyen munkakörben? Mondtam: nyugi, csak januárban megyek oda dolgozni, addig meglez a tettes. Így is lett. Januárban tehát Tóth Mikóhoz és Magyar Miklóshoz kerültem, mint kezdő, tanulócsoporthoz taxisofoőr. Ők segítettek, kézbe vettek, mint minden új embert. Naponta be kellett menni a telephelyre leszámolni, tankolni, mosatni. Az autót pedig ott kellett hagynom a garázsban. Ha volt valami kérdéses vagy gondom, segítettek az egysegvezetők. Három hétig voltam a tanulócsoporthoz. Közben minden nap, amikor haza-

mentem, foglalkoztam a várossal. A konyhában volt egy nagy Budapest-térkép, amin először bejelöltem a drosztokat, majd amikor már ezeket tudtam, megtanultam a főútvonalakat, a mellékútvonalakat. Fokozatosan, egyre többet tudtam, mert jó taxis akartam lenni. Szépen bele is jöttem. A tanulócsoporthoz a Weisz Gyuri mellé kerültem, éjszakai műszakba. Ő szakszervezeti káder volt, nappal dolgozott 4 órát, a többi meg rám bízta. Gyakorlatilag dél körül kezdtem, és nyomtam reggelig, mindennap. Nagyon élveztem a taxizást, tetszett, amit csináltam. Először Warsavával kezdtem, de nemsokára kaptunk egy Zsigulit, ami akkor igen korszerű autó volt. Majd – ha jól emlékszem – 1975 szeptembere körül a mi autónkba szerelték be az első URH-készüléket, ami még egy jó darabig tesztüzemben működött. Minden garázs kapott egyet-egyet belőle. Próbálgattuk, tanulgattuk. Akkor volt kialakítás alatt az új központ is, ami már képes volt az URH-n keresztül is forgalmazni. Majd egy jó év múlva már elkezdtek a készülékeket beszerezni a többi taxiba is. Újdonság volt a korábban csak drosztról dolgozó fótaxisoknak, hogy az ember már fel tudta venni a címet menet közben is. Az utas kiszállt, a taxi pedig haladt tovább az újabb címre, tovább javítva a kihasználtságot. Ma már ki hinné, hogy akkoriban az összes kilométerből 75-80% volt a „hasznos”? Az üres és hasznos kilométerek ilyen arányát persze „ketyegéssel” és az alapdíjakkal lehe-

tett komolyabb mértékben javítani, de a mai viszonyok között sem lenne elképzelhetően jobb teljesítményt elérni, ha drosztos rendszerben taxiznának a kollégák. De térjünk vissza a múltba. A Prielle-ben nagyon jó társaság volt. A taxis bekerült egy 60 fős nagy csoportba, ahol a fiatalokat az idősebbek felkarolták, főleg, ha tetszett nekik a hozzáállásuk. Itt minden hónapban számat kellett adni a munkáról. Meg volt szabva mennyi lehet a guruló, mennyi bevételt kell teljesíteni. Ha ezt túlteljesítetted, akkor jutalmat kaptál, ám ha elérted az előirányzott bevételt, akkor is. Ha „spanban” járt az ember, mindig megbeszéltük egymás között, ki mit tud hozni a „közösbe”? A nappalossal keveset gurult üresen, többet ketyegett, ezzel hozta a gurulót. Én éjszaka sokat mentem, így hoztam a pénzt. Az autó összességében mindig a legjobb eredményt produkálta. Tudtuk azt, hogy melyik napszakban hová kell menni, hogy legyen fuvar. Szokás volt közöttünk, hogy este 11-kor bementünk a garázsba, büféztünk egy kicsit, kb. fél egyig, egyig, majd visszamentünk az utcára. Később kezdett kialakulni az a szokás, hogy lehetett az utcán is váltani. A spannal megbeszéltük, hol rakjuk le az autót, valahol annak közelében, ahol lakott. Ő pedig munka után hozzám közel tette le a taxit. Így a munkakezdekor nem kellett sokat menni. Amikor összekerültünk a Weisz Gyurival, ő már KISZ-ezett, én később csatlakoztam. Nemsokára KISZ bizottsági tag lettem. 1975-

Rémálom 2008-ban: taxiautó vizsgáztatás

Nem lehet megérteni, hogy két év-tizeddel (!) a rendszerváltás (?) után, még mindig rémálom legyen egy taxiautó vizsgáztatása! Többen leírták már a Taxisok Világában részletesen, hogy mi mennyibe kerül. De az anyagi rész csak az egyik oldal. A kollégák jól számolnak. Körülbelül 200 ezer (!) forintba kerül a kocscsere, és akkor még nem beszéltünk az idegeskedésről. Találkozhatunk a 22-es csapdájával! Aki olvasta a világhírű regényt, vagy látta a filmet, tudja, miről van szó. Háború van, van olyan katona, aki le akar „szerelni”. Aki örült, az nem akar leszerelni, hiszen örült. Ha valaki nem örült, és azt mondja magáról, hogy örült, az nem lehet örült. Hiszen ha valaki örült, az nem tudja magáról, hogy örült. Ez a „22-es csapdája”.

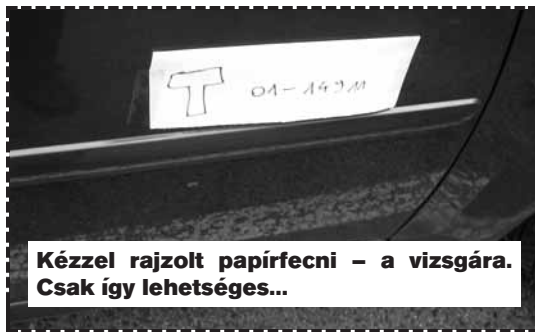
Hasonló a helyzet a taxiautóvizsgáztatásnál. Csak azt a taxiautót vizsgáztatják le, amelyiknél ott a „tarifatábla”. De az én „taxitársaságom” csak akkor ad tarifa-

tablát, ha viszek egy levizsgáztatott taxit. Ha nincs tarifatábla, nincs taxivizsga. Viszont, ha nincs levizsgáztatott taxi, nem kapok tarifatáblát. Döbbsentem álltam a vizsgabiztos előtt, a Nemzeti Közlekedési HATÓSÁGNÁL. Ahol azt

engedélye. Viszont csak az kap ilyen engedélyt, akinek van már levizsgáztatott autója. Önmagában mindkét feltétel jogos, ám ez a kető kizárja egymást. Ha nincs drosztengedély, nincs taxiengedély, ha nincs taxiengedély, nincs drosztengedély. Jópofa, igaz?!

Hogyan oldják fel ezt a feszültséget 2008-ban? A taxis elmegy a taxiállomás-engedélyért, ahol kap egy papírlapot, körülbelül olyan tartalommal, hogy örülünk, hogy megjelentél nálunk. Majd ezzel elmegy az autót vizsgáztatni. Utána vizsgálja meg egy valódi taxiállomás-engedélyért.

Minden O.K. A Város egyik részéből a város másik részébe! Ahelyett, hogy a Drosztkezelő Kht. például a Mozaik utcában lenne. 15 kilométer ide, 15 kilométer oda! Mit számít? Autónként 30 kilométer... Csak a benzinpénz 1000 forint. 5000 taxissal számolva 5 millió forint. De kit érdekel, csak fizessenek a taxisok! És ez egy tétel a sok közül... **Ferenczy P. Károly**



Kézzel rajzolt papírfecni – a vizsgára. Csak így lehetséges...

mondták, nincs meghatározva, milyen anyagból legyen a tarifatábla. Szerintem mi a megoldás? Hamar kapcsoltam. Egy darab papírra, filctollal odafirkáltam a „tarifatáblát”. Így már minden O.K.

Hasonló „22-csapdáját” vett észre Nagy Zoli, a BTI irodavezetője. Taxiautót csak az vizsgáztathat, akinek van taxiállomás-használati

ben a szakszervezet javasolt komolyabb munkára. A Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete Központi szervezetének vezetőségi tagja lettem, és itt is dolgoztam közel 10 évig. E mellett taxiztam, de menet közben csoportvezető lettem. Abban az időben nagyon sok új belépő volt, tehát foglalkoztam a felvételizőkkel is. Egy idő után garázmesteri megbízást kaptam Német Lajostól, az akkori igazgatótól, aki azért is vett át, mert én mindezek mellett főiskolára jártam Győrbe. Néhány év múlva, mikor az akkori vezető garázmester – Várkonyi Csaba – más megbízást kapott, én kaptam meg a vezető garázmesteri pozíciót. Így nappal az irodában dolgoztam, e mellett egyébként kimehettem „másodban” taxizni, ha

Nagy a szárazság az egész vidéken. Mari néni babot küld az unokájával a plébánosnak, hogy imádkozzon esőért. A pap a következőt üzeni vissza:

– Mondd meg öreganyádnak, hogy küldjön egy kis füstöt kolbászt is, mert ettől szél lesz, de eső nem.

volt erre időm, mert ezt engedélyezték. 1980-ban a 3-as és a 4-es egység alapszervezeti párttitkára lettem. 1985-ben a Kőbányai Sörgyár hosszas kérésére a Főtaxi kiadott szállítási osztályvezetőnek. Először nem nagyon akartam menni, de rábeszéltek: próbáljam ki, mit tudok. Fialat vagyok még, előttem az élet – győzködtek, sikerrel. 1989-ig voltam a Kőbányai Sörgyárnál, ám az új pozíció nem váltotta be előzetes reményeimet. Vissza akartam jönni a taxihoz, de nem tudtak visszavenni, mert olyan magas volt a sörgyári bérem, hogy az bérfeleslegességet okozott volna. Ezért javasolta Madar Laci, hogy legyek taxifőnök. Mondtam, jó, de akkor nem mint alkalmazott, hanem – amire már volt lehetőség – egyéni vállalkozóként. Kiváltottam tehát az ipart, a saját autómmal dolgoztam. Közben harcoltam azért, hogy indítsuk el a Főtaxinál másoknál is a vállalkozói üzemeltetési formát. Gál Pistával közösen kezdtük el: először bérbeadtuk a Zsigulikat. Olyanokat, melyek már leadásra vártak. Ennek lebonyolításában majdnem négy éven keresztül a taxizás mellett segítettem Gál Pistának. Sajnos ezután volt egy gerincműtetem, melyet követően sokáig voltam betegállományban. Madar Laci tudta, nem fogok tudni sokat ülni az autóban így javasolta, hogy menjek vissza egységvezetőnek, amit 1994-ben elfogadtam. Először a „bérletesekkel” foglalkoztam, később a vállalkozókkal. 2000-tól kaptam megbízást a Taxiüzletág vezetésére. Akkor voltak a nagy átalakulások a cégnél: személycserék, összevonások stb. Beosztásom 2002-ben szűnt meg, akkor számolták fel a hagyományos rendszert. A tulajdonos érthetően nem tartott igényt olyan szervezetre, amely nem hoz nyereséget, csak viszi a pénzt. Ezért apránként ki-

léptették az összes alkalmazotti státuszban lévő taxi-gépkocsivezetőt. Amikor az én beosztásom is megszűnt, megkerestek a kollégák, hogy mi lesz velük? Hogyan fognak tovább dolgozni, mert ők bizony nem akarnak vállalkozók lenni, nincs kedvük eladósodni esetleg egy életre, de nem értenek a könyveléshez, az adminisztrációhoz sem. Akkor kitaláltam, hogy csináljunk egy bt-t, ez lett az Ordas Taxi Bt. Vettünk új Skodákat márkakereskedőktől a gépkocsivezetők saját nevére. Úgy oldottuk meg a problémát, hogy senki se járjon rosszul, ne legyen egyik oldalon se felesleges üzleti kockázat. A taxisokat alkalmazottként bejelentjük napi 8 órára, mintha a korábbi hagyományos rendszerben dolgoznának. Azt megválaszthatja a gépkocsivezető, hogy milyen bérrel legyen bejelentve, de minimálbér alá nem mehetnek. Ez jó a nyugdíj miatt is, valamint ha netán betegek lesznek, akkor legalább normálisabb táppénzt kapnak. Azt szoktam mondani, hogy *gyerekek, nektek a minimálbér azért nem jó, mert ennél a havi költségetek több.* Tehát leülünk és megbeszéljük. Van, aki ezt követően kéri, hogy – főleg ha egyedül van és nincs felesége, aki még pluszpénzt tud hozni a háztartásba – légy szíves, akkor jelents be magasabb bérrel. Ez nem játék, mert most már a taxisokat is elkezdte ellenőrizni az APEH. Sok kollégát vetettek alá ún. vagyonosodási vizsgálatnak, ami sok esetben bizony komoly bírsággal zárult. Nem lehet félvállról venni a problémát. Mi segítünk kollégáinknak, akik befizetéseikből vállalhatnak nagyobb és elfogadható havi bért. E mellett fizetik a lízingdíjat is, amiért viszont cserébe az autó a futamidő lejártával saját tulajdonukká válik. Ezzel aztán tetszésük szerint rendelkezhetnek. Közben megváltoztak a törvények és a lehetőségek, így

átalakultunk Pepita Wolf Kft.-vé. A változás azonban a kollégákat nem érintette, maradt minden a régi, továbbra is alkalmazottként, fizetésért taxinak nálunk. Hetente jönnek elszámolni, saját autójukkal taxinak, amit saját maguk tartanak karban. Vigyáznak a járművekre, melyek kifogástalan állapotban vannak. Volt egy párosom, akik 5 év alatt 820 000 km-t tettek egy Skodába, aminek ennek ellenére komolyabb baja nem volt eladáskor. Nem hitték el róla, hogy korábban taxiként üzemelt. Minden autón van casco-biztosítás, mert ha van egy esemény és a másik félnek olyan biztosítása van, ami nem fizet, akkor erre megjavítatjuk a taxit, és menet közben majd behajtjuk a különbözetet. Így elkerülhetjük, hogy a gépész várjon esetleg 6-7 hónapot a pénzére. De térjünk inkább vissza általánosabb kérdésekre. Az talán érezhető, hogy a napi kapcsolatomban a taxival annak ellenére nem szűnt meg, hogy a Főtaxitól eljöttem. Sajnos látom azt is, hogy lenne min javítani a foglalkozási ágban. A mai taxizás már nem az, amit néhány évtizede annak neveztünk. A kollégák kályhától kályháig közlekednek. Kivétel

Két felirat díszleg a kocsmának falán. Az egyiket egy jó kedélyű vendég írhatta oda, néhány üveg bor után, világos hangulatban ekképp:

„Ki a bort, nőt, dalt szereti, rossz ember nem lehet!”

Aztán valaki savanyú kedvében álfirkantotta a következő rigmust:

**„Innád csak a boromat,
Élnéd nőmmel sorodat,
Az anyósom tanítana dalra,
Nem írнад e sorokat a falra,
Marha!”**

**Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal
Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály
Dr. Sebestyén Imre
Alosztályvezető**

Tárgy: a személytaxi szolgáltatás viteldíjának módosítási tervezete

**Tisztelt
Alosztályvezető Úr!**

Köszönettel megkaptam értesítését arról, hogy a Hivatal előkészítette a személytaxi szolgáltatásban a legmagasabb hatósági árként alkalmazott viteldíj mértékének módosítására irányuló közgyűlési előterjesztési tervezetet.

A BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetségének kompromisszumos javaslatával (2008. június 23.), mely a taxi hatósági

maximált árának változtatására irányul, Érdek- és Szakmai Szövetségünk egyetért.

Támogatjuk, és egyben kérjük a T. Közgyűlést, hogy 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendelet módosítását elfogadni szíveskedjenek!

A megküldött munkanyag Jogi Ügyosztályuk szerinti véleményezéséből kiderül, hogy Budapest Főváros területén a 89/1988. (XII.20) MT rendelet 5/A.(13) bekezdése szerint megfelelően szabályozza az utaspanasz, utasok megkárosítása (túl számlázás stb.) jogi következményeit.

Az Idegenforgalmi és Turisztikai Hivatal legfrissebb, hetekkel ezelőtt a médiában is megjelent felmérése szerint a Magyarországra, különös tekintettel Budapestre látogató turisták első számú probléma-

ként a taxigépkocsivezetők túlszámlázását (3-4 km-es útra 10-15 ezer Ft-os viteldíj) jelölték meg.

Azt gondoljuk, hogy ha ténylegesen megfelelően működne

Budapesten az ellenőrzési és/vagy a taxiengedély-visszavonási gyakorlat, nagymértékben csökkennének a fenti panaszok. Abban az esetben, ha nem a fenti rendelet módosítása eredményezi a jelenlegi passzív állapotot változását, úgy kérjük javaslatukat az eredményes, megbízható, a taxigépkocsi-vezetői igazolvány visszavonásra irányuló eljárásra.

Bízom benne, hogy a jövőben is számíthatunk a hivatal vezetői részéről a konstruktív együttműködésre! Természetesen szakmai és érdekvédelmi szövetségünk a jövőben is készséggel áll rendelkezésükre személytaxi szolgáltatási kérdésekben.

Tisztelettel:

**Metál Zoltán
Magyar City Taxisok
Országos Szövetsége
elnök**

**ORSZÁGOS TAXIS SZÖVETSÉG
1119 BUDAPEST, VAHOT U. 6.**

**Telefon: 347-80-62, fax: 357-49-90
Mobil: 06-70-38-38-870**

KÖZLEMÉNY

**Ezúton értesítjük a Taxisok Világa olvasóit, hogy a
MAGYAR CITY TAXISOK
ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE
szakmai és érdekképviselőjének
neve megváltozott.**

Az új nevünk:

ORSZÁGOS TAXIS SZÖVETSÉG

Budapest, 2008. 09. 22.

Tisztelettel:

Metál Zoltán elnök

persze van. Sokan még most is tudnak normálisan taxizni, de ezt nem képesek kihasználni, mert a drosztokon, vagy a lehetséges fuvarfelvételi pontokon klikkek vannak, akik elzavarják az „ő területükre” bemelegedőket, mondván, mindenki menjen vissza oda, ahonnan jött. Ez nagyon rossz szemlélet! Mindenkinél üzleti kárt okoz, hiszen aki ma innen zavarja el kollégáját, azt holnap máshonnan küldik el. A kihasználtság így hihetetlenül alacsony, mely komoly bevételkiesést okoz a taxisoknak. Ha nem megy szép szóval ennek megoldása, akkor ki kell harcolni a jogainkat. Például úgy, hogy hivatalosan is hozzuk vissza a drosztrendszerrel. Ide adjuk ki a címeiket, ahonnan a nagyszámú céges taxist már nem tudják elkergetni. Senkinek sem mindegy, hogy egy kilométerre vetítve mennyi tiszta árbevétel jut. Nálunk a Pepita Wolf Kft.-nél egyre többen látják be igazamat. Most már nagyon sokan nem mennek vissza a kályhához, megpróbálnak ott megállni, ahová viszik őket. Sokan kérdezik, mi lehet az oka annak, hogy ebben a szakmában ilyen mértékű negatív változások következtek be? Az okok szerintem szerteágazók. Egyrészt felhígult a szakma. Sajnos. Olyan emberek jöttek taxizni, akik nem idevalók. Olyan arcokat látni az utcán, akikről nem is tudom, hogyan ülnek be melléjük az utasok? A helyismeret is egyre romlik, amelyben nagy szerepe van a most olyan népszerű GPS-készülékeknek. Megmondom őszintén, ha rajtam múlna, ezek használatát a városban megszigorítanám. Használatukból sok probléma adódott eddig is. Előfordult, hogy az utas nehezményezte, miért mennek kerülő úton, bár a készülék valóban ezt javasolta. De ennek ellenkezőjére is volt panasz, amikor a gépész nem arra ment, amerre a GPS mondta. Beszéltem már az előbb arról, hogy a legjobb, ha a taxis megismeri, megtanulja a térképhasználatot és végső soron a várost. Természetesen ennek az okos kis készüléknek vannak komoly előnyei is egy idegen településen, az agglomerációban, vagy külföldön. De a saját városát minden taxis ismerje meg. Ezt a tudást nem helyettesítheti a technika. Persze, most kérdezhetné valaki, hogy akkor mi a megoldás. Valószínűleg sok jó ötlet lenne erre is. Nekem az a véleményem, hogy mivel igen magas a taxisok létszáma a fővárosban, be kell vezetni azt a rendszert, hogy lehet jönni taxisofőrnek, de előtte megnézzük, mit tud a jelölt. Ha olyan, aki megfelel a követelményeknek, azt föl kell venni egy várólistára. Ha meg nem olyan, akkor el kell utasítani. Tehát valamiféle „Taxibizottság” áll-

hatna fel a fővárosban, mely erről megfelelő hatáskörökkel felruházva döntene. Ma már nem csak a helyismeret fontos, hanem a nyelvtudás, és igenis az átlagműveltség is elengedhetetlen követelmény. Nem külföldieket hoznék be sofőrnek, csak azért, mert most pillanatnyilag olcsó munkaerőnek számítanak, hanem elmennék középiskolákba toborozni. A jelentkezőknek meg például heti két alkalommal oktatást szerveznék. Így tettük ezt valaha a Prielle-ben is, ahová szép szám-

Finkenzeller Tamás (Budataxi 222)

A jogosítványt 1966-ban szereztem meg. Ezt követően a MÁV Építési Géptelegen, egy Zsukkal meg UAZ-zal dolgoztam. 1973-ban – amikor a vecsési gyilkosság volt a Steinmetz kapitány-szobornál – mentem a Főtaxihoz, a Kertész utcai garázsba. E gyilkosság után sokan visszaléptek, elmentek más pályára, de ez engem nem érdekelt. Taxizni akartam. 1973-tól 1982-ig dolgoztam a Főtaxinál, URH-n. Többnyire éjjel, de előfordultam a nappalban is. Aztán 1982-ben – amikor beindult az ún. magántaxi – kiváltottam az ipart, nézelődtem, hogy hová menjek? Végül is beléptem a Budataxihoz, ahol 1982-től a mai napig dolgozom. Ugyanakkor a szigorúan vett alapítók közé mégsem tartozom. Az igazság ugyanis az, hogy akkori-ban a KIOSZ-nál adták ki a CB taxi hívószámokat. Ha jól emlékszem, a 4-es taxi volt, aki osztotta. Én a 63-as akartam lenni, de azt már lefoglalták. Ezért amíg a számom – a citys Pataki Zoli által – félrerakva nem lett szabad, addig a polgári hívómmal dolgoztam. Ez a 7101 volt. Persze felmerülhet a kérdés, miért a Budát és nem a Cityt választottam? Nos, a válasz egyszerű. A Főtaxitól sokan jöttünk el '82-ben, szinte varázsszóra, mind haverok. Gondolkodtunk, hová is menjünk, ide vagy oda? Hallgatóztunk a CB-n a Budánál és a Citynél egyaránt. A többség a Buda mellett döntött, így itt haver volt szinte mindenki. Azóta eltelt több mint 25 év. Benne jó és gyengébb időszakokkal. Úgy voltam velem, hogy amikor rosszabbul ment a bolt, maradtam, átvészeltam. Aztán megint jobban ment, ami igazolta döntésemet. Ma már úgy látszik, családi hagyomány e foglalkozás a cégnél, mert a fiam is itt taxizik. Ő híradásipari sulit végzett, TV-szerelő lett volna. Ám eredetileg pirotechnikus akart lenni, csak 10 éves korában derült ki, hogy hajlamos az asztmára. Így lett hát rádió- és televízióműszerész, amit viszont soha nem akart csinálni, mert nem érdekelt. Elment tehát a sütőiparhoz, mert ő

mal jelentkeztek nem csak gimnazista fiúk, hanem még lányok is, akik közül sokan még ma is közöttünk vannak. Ők nem bánták meg korábbi döntésüket, mert minden negatív körülmény ellenére számtalan szépsége van ennek szakmának!

Végül szeretnék köszönetet mondani azoknak, akik e díjra javasoltak, illetve azt nekem odaítélték, továbbá a lapnak, hogy mindent elmondhattam magamról. Minden kedves kollégának balesetmentes vezetést kívánok!

mindenképpen vezetni akart. Én akkor éjszaka káztam, és állandóan haza kellett mennem valamikor hajnalban, mert rendszeresen elkéste a szolgálati buszt. Besokalltam, hogy a világ végén is mindig készenlétben kellett állnom, hátha elalszik. Gyakran kaptam üzenetet a Budán keresztül, hogy bizony megint el-



Finkenzeller Tamás: – Én a város nagyon sok pontjáról megélek

ment a busz. Mondtam a fiamnak: csináltasd meg a PÁV-II-t és gyere, ülj ide mellém taxizni. Megfogadta a tanácsot. Jó darabig Daciával dolgoztunk, majd hoztunk egy Citroen BX-et, Belgiumból. Ezután vett magának egy saját autót, majd megnősült, két gyereke van. De térjünk inkább vissza hozzám, a jelenbe. Mint mondtam, én '82-től budás vagyok, ami viszont hamarosan megszűnik. Vagyis nem én megyek el, hanem a cég olvad bele a Tele5-be. Ez – nem mondom – fáj egy kicsit. Sokan nem is értjük, hogy miért a Buda szűnik meg, miért nem a Tele5, ami azért jóval előbb már megvolt. Ám úgy tűnik, ez egy ilyen világ. Ha belegondolok, akkor még a főtaxis időkben tényleg aranykor volt, fizetéssel, borralalóval, megbecsüléssel. Amikor elkezdődött a magántaxi, az is szép időszaknak számított. Nem kellett annyit kint lenni az utcán, mint ma. Ha jól emlékszem, olyan napi hat-hét órát dolgoztam, és elég volt. Megvolt a pénzem. Most meg 12-13 órát vagyunk az utcán, attól függetlenül, hogy bizony többet állunk, mint megyünk. Ez több okból sem jó. Például egyre többet dohányzom, ha álldogálok, ha nem megyek. Otthon már nem szívok annyit, de az, hogy ülök és várok, idegölőbb, mintha tekerném a kormányt. Annak ellenére megyek keveset, hogy én a város nagyon sok pontjáról

A nagypapa vadászélményeit meséli:

– És akkor egyszer csak az a hatalmas medve elindult felém. Megcéloztam, de a puskám csütörtököt mondott. A medve meg egyre közelebb ért hozzám, és vicssorgatta a fogát... hát én befostam...

– Ez érthető nagypapa, ilyen helyzetben bárkivel előfordult volna...

– De nem akkor! Most!

megélek. Ám szerintem nem a drosztrend-szer a megoldás. Inkább a feldobott címek felé hajlok. Például van egy droszt a Kosuth téren, ahová nem szívesen állok be, de időnként muszáj. A József Attila utca, Bajcsy, Szent István körút és a Honvéd u. sarak, valamint a Duna-part által körbehatárolt részre ugyanis kizárólag innen küldik az autókat. Tehát ha a környékre visznek és nem akarok sokat gurulni, beállok. Innen viszont többnyire olyan címek vannak, ahonnan 5-600 Ft-ra megyünk. Vagyis kívárja az ember a sort, sokszor a 6., 7. helyről, ott ül legalább 1 órát, mire kap egy fuvart. Inkább a városismeret és a feldobott címek. Ehhez kétségtelenül meg kell tanulni legalább a belsőbb részeket. Erre viszont nem jó az oly népszerű GPS. Azt én csak akkor használom, ha a külső kerületekbe megyek, és pontosan nem tudom az utcát vagy a házszámot. Vagyis Mátyásföldön

vagy Cinkotán azért beütöm a címet. Sokszor a térképen hamarabb megtalálom a keresett pontot, mintha a készülékkel babrálnék. Én még ehhez szoktam hozzá, de azért nem rossz a GPS sem, csak használatával vigyázni kell, mert sokszor téved. Csak úgy, kíváncsiságból többször is beütöttem a címet, majd figyeltem – hang nélküli üzemmódban – mit javasol? Tapasztalataim szerint szinte mindig másfelé menne, mint amerre indulok, majd újra tervez. Nem jó, ha ezt az utas is hallja, mert azt is hiheti, hogy a taxis nem tudja a helyes irányt. A GPS veszélye az, hogy a köztünk dolgozó fiatalok már nem fogják megtanulni rendesen a térkép kezelését, nem lesz stabil a helyismeretük, mert csak a korszerű technikára támaszkodnak. Am az is igaz, amikor mi kezdtünk, az idősebbek ugyanezt mondták az URH-ra, vagy a CB-re...

Indulás előtt elég két órával megrendelni

Légitaxi-szolgálat Moszkvában

Megkezdte működését az első moszkvai légitaxi-szolgálat, egyelőre két, egyenként ötszemélyes helikopterrel, de ha többre lesz igény, úgy további gépeket állítanak a fuvarozás szolgálatába.

Moszkvában olyan forgalmi dugók alakulnak ki nap mint nap, amely több, a gazdasági életben jelentős beosztást ellátó vezető számára elfogadhatatlan. Mivel nem éri meg az alkalmi vezetői személyszállításra önálló gépparkot és kiszolgáló személyzetet fenntartani, így jött az ötlet, miszerint vállalkozók indítsanak légitaxi-szolgálatot, amely az ilyen irányú igényeket képes kiszolgálni. A Heliexpress néven bejegyzett vállalkozás helikopterei a moszkvai repülőterek között, no meg a központi szövetségi körzet városaiiba, például Nyizsnij Novgorodba, Kalugába, Vlagyimirba vagy éppen Tverbe minden korlátozás nélkül

repülhetnek, mint ahogyan bármelyik jelentős vagyonnal rendelkező megrendelő dácsájára is, amennyiben akad a közelben egy szabad mező, ahol leszállhat a helikopter. Márpedig ahol telik a dácsára, ott egy leszállópálya sem szokott gondot okozni.

Ami miatt főhet viszont az üzemeltetők feje, az nem más, minthogy az orosz főváros légtérébe kizárólag a különleges szolgálatok, valamint a rendkívüli helyzetek minisztériumának gépei repülhetnek. Ennek a hiányosságnak az áthidalására keresik most a szolgáltató cég vezetői a megoldást, de mint tudjuk, amit nagyon szeretne valaki elérni orosz földön, azt el is fogja. Néhány plusz helikopter egyébként sem zavar senkit a légtérben.

A légitaxizás azonban nem olcsó mulatság kint sem. Egy órányi repülés 52 ezer rubelbe, kb. 364 ezer forintba kerül. Igaz, ez optimális esetben az öt utas között oszlik meg. Számlát –

akárcsak a földi taxikban – itt is taxaméter jelzi, ám a helikopterekénél ez nem a megtett kilométereket és az állásidőket, hanem az eltelt üzemidőt méri.

A Vnukovo3 repülőtérrel a Seremetyevo reptérre a repülési idő például mindössze 13 perc, ami utasonként 2353 rubel, azaz 16 ezer forint, s ez már alig több mint kétszerese csupán a normál földi taxi árának. S ha ebbe még azt is belekalkuláljuk, hogy a földi úthálózaton közlekedő személygépkocsik gyakorta dugókba keveredve akár több óra alatt teljesítik ezt a távot, akkor értékelhető igazán, hogy a levegőben nincs torlódás.

Az is igaz, itt menet közben a legritkább esetben lehet „hirtelen felindulásból” a taxiból kiszállni. Bár, ha valaki kifizette a fuvardíjat, az sem elképzelhetetlen, hogy a helikopter földközébe érve, „lassít”, és a magát meggondoló utas „deszantol” egyet.

A helikoptert elegendő a tervezett indulás előtt két órával megrendelni, s ezt az igénybe vevők ma már megtehetik telefonon, faxon vagy éppen interneten a cég honlapján is.

Cash

Becsület

Defektet kaptam. Ez már mással is megesezt. Ilyenkor több-kevesebb métert megteszünk, mire rádöbbenünk a tényállásra. Én is észrevettem a gondokat. Kereket cseréltem és elmentem az első gumishoz, mert nem szeretek pótkerék nélkül taxizni. Hétvége volt, az én „gumisom” pedig zárva. „Sajnos legyalulta a felni a gumit, ezt cserélni kell. De csak párban tudjuk adni”. Szívemhez kaptam, nem a pénztárcámhoz, hiszen abban nem volt annyi – amennyit a gumis kért. Jobb híján, a hétvégén pótkerék nélkül közlekedtem. Aztán hétfőn elmentem a „saját” gumisomhoz. Öt perc alatt megcsinálta a defektes gumit, azóta is tökéletesen tudom használni. Ő nem akart „levenni”, neki állandó ügyfele vagyok. Egyetlen tanulság van: kapitalizmus van, mindennek alapja a tőke, a pénz, a „zsozó”.

Ha vásárolunk, ha szolgáltatást veszünk igénybe, előbb nézzünk körül a piacon. Van internet, van információ. Ne az első ajánlat mellett döntsünk! Ez nem a reklám helye, ezért nem mondom meg, melyik az én gumisom. És persze azt sem írom le, melyik a „gazember” gumis. Szomorú, hogy vannak emberek, akinek néhány ezer forintot megér a becsületük. Én azt hiszem, a becsület ennél többet ér!

Mészáros Szabolcs

- Vádolt, bűnösnek érzi magát?
- Nos, látta-e magát valaki, amikor a rablást elkövezték?
- Nem én, bíró úr!
- Van alibije?
- Nem, hál'Istennek, senki.
- Az mi?

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

Havi aforizma

A lélek nem gazdagszik pénzzel. És nem is szegényedik pénz fogytával. Amiben a lelkek nyer, az az igazi nyereség.

Gárdonyi Géza

Veszteséges vállalkozók Avagy meddig terjed az adóhivatal hite

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az adóhatóság az adóbevallásban közölt adatok kiegészítésére szólíthatja fel azokat a magánszemélyeket, köztük egyéni vállalkozókat, akiknek a bevallott jövedelme egymást követő két évben sem éri el a mindenkorin minimálbért. A jövedelem tételes adózóknál jelentkezik konkrét számként, átalányadósoknál a bevétel 20%-a, mint vélelmezett jövedelem jelenik meg. Ahhoz, hogy e vélelmezett jövedelem elérje az idén érvényes minimálbér mértékét, a főállású taxis vállalkozónak 4 140 000 Ft éves bevétellel kellene rendelkeznie. Nyilván a legtöbb taxinál ez irreális összeg, ezért aztán felmerülhet a kérdés, hogy a minimálbér alatti jövedelemnek számít-e az, ha ezt a bevételt valaki nem tudja elérni. Az eddigi tapasztalatok alapján nem, ugyanis pontosan azért, mert vélelmezett összegről van szó, a vállalkozó ténylegesen realizálhat nagyobb jövedelmet is bevételéből, amennyiben hatékonyabban dolgozik, gépkocsija korszerű, keveset fogyaszt, nem szorul drága karbantartásra. Felmerült olyan kérdés is, hogy akkor ezt a többletjövedelmet be kell-e vallani. Természetesen nem, hiszen átalányadó esetén csak a bevételeit tartja nyilván a vállalkozó, azt, hogy az alacsony költségei vegett több marad a zsebében, legfeljebb érzékelheti. (Hozzáteszem, ez is csak a következő nagyobb kiadásig – mondjuk a legközelebbi autócseréig – van így...)

Tételes adózás esetén a vállalkozó dönti el, hogy mennyi jövedelmet „vesz ki” vállalkozásából. Nyilván legalább a minimálbért mindenki alkalmazza (főállású vállalkozóról van szó), hiszen a minimálbér után így is úgy is be kell fizetnie a járulékokat. Amennyiben viszont a vállalkozó bevallásában e felett a kívét felett veszteség mutatkozik, vagy még a minimálbért sem érvényesíti jövedelemként, az adóhatóság joggal kezdhet el gyanakodni. Főleg akkor, ha két egymást követő évben fordul elő ez az eset. Az adóhatóság ilyenkor felszólíthatja a vállalkozót, hogy egészítse ki a bevallását, melynek során egy több mint 10 oldalas kérdéssorra kell válaszolni. Ebben alapvetően a rezsiköltségek, a megélhetés, a ruházatkódással kapcsolatos kiadások, tisztálkodó- és tisztítószerekre költött összegek szerepeltek.

Ha a kiegészítő nyilatkozatban az adózó nem tudja megjelölni a forrást, amiből képes volt finanszírozni a vállalkozási veszteségét, az adóhatóság elrendelheti a bevallások utólagos ellenőrzését is. Ennek során az egyéni vállalkozói tevékenység könyvelését teljeskörűen átvizsgálják, és megállapítják, hogy a bevallásban kimutatott vállalkozási veszteség valós, vagy sem. Többkeresős családban élő adózóknál a család teljes jövedelmét veszik számításba. Az adóhatóság – ha csak nem irreálisan alacsony számokról van szó – általában elfogadja az adózó nyilatkozatát a megélhetési költségekről, valamint arról, hogy ezen költségeket a családi kasszából közösen fizetik. A rezsiköltségek tekintetében – amennyiben adózó nyilatkozatát nem fogadják el – a KSH-adatokból indulnak ki.

Ha bevétel-eltitkolást állapít meg a hatóság, akkor a bevételek és kiadások egyenlegét összevonandó jövedelemként kezeli, és így adóztatja. Például 3-4 évre visszamenőlegesen másfél millió forintos jövedelem vélelmezett eltitkolása esetén az alábbi szankciók várhatók: kb. 320 ezer forint személyi jövedelemadó különbözet, 120 000 forint adóbírság, 260 000 forint késedelmi pótlék és néhány ezer forint mulasztási bírság. Kivételes méltánylást érdemlő körülményként értékelhetik, ha az adózó terhére korábban mulasztás nem került megállapításra. Következtetések:

1. Az egyéni vállalkozónak minden esetben mérlegelnie kell, hogy vállalkozási veszteség esetén is folytatja-e a tevékenységét, vagy megszünteti. Amennyiben folytatja, úgy tudnia kell, hogy a vesztesége minden esetben pénzügyi kiadást is jelent egyben, hiszen pénzforgalmi szemléletben kell könyvelni, ami annyit jelent, hogy csak egy olyan kasszából lehet kivenni pénzt, amiben van. Feltétlenül figyelembe kell venni tehát, hogy a veszteségnek valahonnan más irányból legyen tényleges fedezete (a „nagy mama kölcsönadott ötmilliót a kisnyugdíjából” kezdetű magyarázatokat már nem nagyon méltányolják...).

2. Minden esetben – amikor az adózó körülményei indokolják – meg kell próbálni az adóbírságra, késedelmi kamatra vonatkozóan méltányosságot, esetleg elengedést kérni, amennyiben ezek feltételei fennállnak, hiszen erre lehetősége és joga van az adózónak.

3. Ezen felül – ha a kiszabott összegek súlyosan veszélyeztetik az adózó és a közeli hozzátartozóinak megélhetését – érdemes még fizetési könnyítési eljárásban adó, adóbírság, késedelmi kamat eltörlését, mérséklését kérni.

Nagy Zoltán

Hétfvégén sem használhatjuk a villamossíneket a Margit hídon

Kétségbeesett taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket, mert megbüntette őt egy közlekedési rendőr, véleménye szerint jogtalanul. Köztudott, hogy hétfvégeken a Margit híd Budára vezető oldalán a szélső sávot lezárják a kerékpárosok érdekében. Ezt kollégánk is tudta. Ugyanakkor örömmel vette észre a híd közepén látható ideiglenes útburkolati jeleket, amelyek engedélyezik az autóforgal-



mat a Margit hídon. Nyugodtan haladt a síneken, amikor a közlekedési rendőrök félreállították. Természetesen megkerestük a közlekedésszervezőket az aktuális forgalmi rendről. Sajnos, jogos a büntetés. Még hétfvégeken sem használhatjuk a villamossíneket a Margit hídon.

Juhász Péter

Tisztelt Juhász úr!

A Margit híd forgalmi rendjével kapcsolatos levelében foglaltakat megvizsgáltuk és az alábbi választ adjuk:

A Margit hídon hétfvégén a közúti forgalom nincs felvezetve a villamossínekre, ez akkor állna fenn, ha az Ön által javasolt útburkolati jelek meglennének. A két villamosvágány közötti kettős záróvonal feltehetően valamely korábbi (valószínűsíthetően a felsővezeték-tartó oszlopokkal kapcsolatos beavatkozásokhoz kapcsolódó) forgalomterelési állapot maradványa, amely munkanapokon, amikor nincs ideiglenes kerékpárút, ugyanúgy megtalálható ott. Eltávolítása lenne indokolt, de mivel várhatóan rövidesen beindul a Margit híd felújítása, és e vonalak léte a gyakorlatban nem zavaró, ennek megvalósítását nem tartjuk indokoltnak.

A hétfvégenként a Margit hídon számottevő kerékpáros közlekedésnek a szintén intenzív gyalogosforgalomtól elválasztott lebonyolítása érdekében tett intézkedéssel semmiképpen nem kívánjuk villamosközlekedést a legcsekélyebb mértékben sem hátráltatni, ezért nem is merült fel a járműforgalom villamossínekre terelése.

A gyakorlatban egyébként egyáltalán nem jellemző a villamossínre felhajtás, tehát a járművezetők jellemzően nem értelmezik úgy, hogy a forgalom a vágányokra lenne terelve.

Tájékoztatjuk továbbá, hogy a hétfvégenkénti ideiglenes kerékpárút csak tavasztól őszig működik, idén előreláthatólag október elejéig lesz hétfvégenként kialakítva. Jövőre várhatóan valamilyen felújítási állapot lesz.

Kérjük válaszuk megértő elfogadását.

Tisztelettel:

*Pásti Imre alosztályvezető
Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri
Hivatal Közlekedési Ügyosztály, Forgalmotechnikai Alosztály*

7 személyes, nagy kényelmes

VOLKSWAGEN CADDY



A méretbeli különbség jól látható, elől a Zafira, mögötte a Caddy Maxi Life

görnyedve, lábát az előtte lévő ülés hátába nyomva tud utazni, mégis egyterűnek van besorolva...

Nos, természetesen vannak további szempontok is, ám ha csak a fentieket vesszük figyelembe, a Caddy Maxi Life 1.9-literes PD TDi motorral és DSG automata váltóval ideális taxi.

Nézzük a méreteit: az autó hossza: 4875 mm, szélessége 1794 mm, magassága: 1834 mm. Az oldalsó (toló-)ajtó szélessége 700 mm, magassága 1108

helyet kínál minden utasnak. Ráadásul a rendkívül ügyes kialakításnak köszönhetően, minden ülésor egy kicsit magasban helyezkedik el, mint az előző, így mozszerű élményt kínál az utazóknak.

A második ülésor 1:2 arányban hajtható, míg a harmadik néhány kézmozdulattal akár el is távolítható. Az utastér kárpitozása megfelelő. A vezetőülés állítható magasságú. Opcióként multifunkciós kormánykerék is rendelhető, amelyről a rádió, a navigációs rendszer és a telefon is anélkül kezelhető, hogy a vezetőnek el kellene engednie a kormányt. Ezt egészíti ki igen jól a DSG váltó. Taxisoknak fontos, hogy számos rakodóhelyet rejtettek el a tervezők. Például rendelhető olyan változat, melyben az első ülések alatt tárolódobozok találhatók, melyekben könnyen elhelyezhetők a fontosabb iratok, ám mégsem fér hozzá illetéktelen... Természetesen a korszerű Climatronic



Ez az autó valószínűleg nem külső megjelenésével hódítja majd meg a taxisokat, hiszen – valljuk be – azért az eredetileg kisáruszállítóknak tervezett Caddy-nél vannak szebb autók is. Ugyanakkor az is tény, hogy az ideális taxinál nem a külső megjelenés a legfontosabb szempont. Lásd a szépnek egyáltalán nem nevezhető, ám rendkívül praktikus londoni taxikat. Mert milyen szempontokat is érdemes nézni taxiautó-vásárlásnál? Természetesen elsősorban a vételárát. Ez nem csak Magyarországon fontos kritérium, hanem a nálunk gazdagabb országokban is. De nézzük a további elemeket: például, hogy az utasnak milyen kényelmet nyújt a kinézett jármű? Hogyan lehet az autóbba be- és kiszállni? Gondoljunk csak bele: egy drága sportkocsiba hogyan tudna egy idősebb, beteg ember „beülni”. Nem elhanyagolható szempont az sem, hogy a taxinak ez a munkahelye, ahol 10-14 órát tölt (ül) naponta. Egyáltalán nem mindegy, milyen ülésben. Van, akinek néhány évtizednyi kuplungolás után „kivan” a bal térde. Nem véletlen, hogy Ausztriában, Németországban népszerűek az automata váltós taxik. Amennyiben 7 üléses járműről van szó, fontos, hogy a hátsó ülésor miként vehető igénybe, illetve ott hogyan lehet utazni. Van olyan típus, ahol a felnőtt ember csak össze-



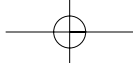
mm. A rakodótér elképesztő méretű. 5 ülés esetén 1650 liter, illetve a középső ülésor előredöntésével 3950 (!) liter. Ám, ha valaki azt hinné, hogy a harmadik ülésor mögött csak a „szokásos” néhány centi marad, téved. A rendelkezésre álló hely még 380 liternyi, vagyis egy átlagos méretű személyautó teljes csomagtartójával megegyező. A Caddy Maxi Life terhelhetősége egyébként 736 kg. Röviden tehát, kényelmes hétüléseként bőséges

A zafírás kolléga a harmadik ülésort próbálja



rendszer, az ülésfűtés, a nagyképernyős navigáció, vagy az esőérzékelős ablaktörlő is szerepel az opciós listán.

A Caddy Maxi Life palettáján három motor sorakozik: az 1,6 literes benzines teljesítménye 75 kW (102 LE), maximális forgatónyo-



MAXI LIFE

matéka pedig 148 newtonméter (3800 percnkénti fordulatszámnal). Különleges takarékoságuk mellett még magasabb teljesítményszint jellemzi a két TDI-erőforrást. A belépést a dízelek világába továbbra is az 1.9 PD TDI testesíti meg, s 77 kW (105 LE) teljesítményével a Caddy Maxi Life 13,3 másodperc alatt gyorsít fel 100 kilométer/órás tempóra. A Caddy Maxi Life legerősebb aggregátja a 2,0 literes, 103 kilowattos (140 LE) TDI, amely 320 newtonméter maximális forgatónyomatékát már 2500 percnkénti fordulatszámotól rendelkezésre bocsátja, így még a hasznos teherbírás teljes kihasználása mellett is élénk hajtóműnek bizonyul. A Caddy Maxi Life 2.0 TDI mindössze 10,5 másodperc alatt teljesíti a 0-tól 100 kilométer/órás tartó sprintet, leg-

maték-szabályozás (MSR), amelyek szükség esetén a fék és a motor működésébe avatkoznak be. Kívánságra vészfékrásegítővel és vontatmánystabilizáló rendszerrel (vonóhorog megrendelése esetén) kiegészített elektronikus menetstabilizáló (ESP) is rendelkezésre áll. A 1,9 literes dízelmotor az ötfokozatú manuális váltómű mellett a DSG kettős tengelykapcsolós sebességváltóval is rendelhető. Az egyes rendszerek optimális összhangja eredményeképpen a rendkívül rövid váltási időkhöz az automata konstrukciók magas szintű kényelme párosul. A dízelszecske-szűrő ez esetben is az alapkitételhez tartozik. A 2,0 literes dízelmotor szériában hatfokozatú manuális sebességváltóhoz csatlakozik. A vezető- és az utasoldali első légzsák, illetve az első oldallégzsákok természetesen szintén a szériakitételhez tartoznak.



Egy szőke és egy barna nő jelentkezik egy cégnél ugyanarra az álláshirdetésre. A cégvezetőtől kapnak egy-egy kérdőívet, hogy azt töltsék ki. Mindketten kitöltik, majd a leendő főnök értékeli a válaszaikat:

- Mind a ketten azonos pontszámot értek el, és én úgy döntöttem, hogy önt választom - fordul a barna lányhoz.

- Ezt nem értem! Biztos, hogy valamilyen előítélet miatt döntött így! - háborodik fel a szőke lány.

- Nem, hölgyem. Az utolsó kérdésre egyikük sem tudta a választ, de míg a másik hölgy azt írta: „Nem tudom”, az ön papírján ez áll: „Én sem”.

Az ülések alatti tárolók

A harmadik ülésor mögött még egy nagy személyautónyi csomagter áll rendelkezésünkre

nagyobb sebessége 186 kilométer/óra. A dízelszecske-szűrő az alapkitételhez tartozik.

A Caddy Maxi Life temperamentumát a kritikus menethelyzetekben olyan szabályozórendszerek tartják ellenőrzés alatt, mint a blokkolásgátló (ABS), a kipörgésgátló (ASR) és a motor fékezőnyo-



Machetével rendezte parkolási vitáját Levágta a taxis ujját

Többéves börtönbüntetésre és kártérítési perre számíthat az a 70 esztendőes német férfi, aki egy parkolási vitát követően az ellenérdekelt személyfuvarozót munkahelyén felkereste, majd kard méretű késével megtámadta.

A parkolóhelyekért folytatott küzdelem, úgy tűnik, nem csak Magyarországon alakulhat át tényleges harccá. Budapesten is számos kerületben előfordul, hogy a sofőr akár percekig körözhet, míg végre megtalálja áhított parkolóhelyét, mire valaki a távolból, nagy sebességgel lecsap rá, mit sem törődve a türelmesen köröző sorsársával. No, ilyenkor épül a szókincse minden 18 éven felülinek, akár akarja, akár nem. A német hírügynökségi jelentések szerint hasonló helyzet miatt alakult majdnem végzetes konfliktus két, mondhatni korosodó sofőr között. Mint azt tudni lehet, egy német városkában egy parkolóhelyre kívánt két autó beállni. Az egyik ezek közül történetesen taxi volt, míg a másik magánautó. A személyfuvarozó, úgy tűnt, szemfülesebb lehetett, mert mire a másik gépjármű vezetője elszánta volna magát a manőverre, már rég a helyén állt. Mindebből a helyszínen vita támadt, ám a sértett fél egyszer csak padlógázzal faképnél hagyta a taxist.

Gondolhatnánk, ennyivel a történet véget is ér, és ez semmiben nem különbözik a budapesti átlagos több tucatnyi naponta előforduló hazai esettől. Csakhogy ez nem így történt. A parkolóhelyéről „kitürt” sértett fél hazarohant, kezébe vette kard méretű kését, és visszatért a helyszínre. Ott viszont nem találta már sem a taxit, sem annak sofőret. De még ekkor sem adta föl: kiderítette hol a fuvarozó telephelye, és már száguldott is.

A taxisnak nem volt szerencséje, mert ennyi idő sem volt elegendő ahhoz, hogy a felbőszült, egyébként a hetedik X-en is túl járó autós elégtételt ne vegyen rajta. Amikor meglátta, machetéjével a kezében a fuvarozó felé rohant, aki a meglepődöttségben mindösszesen annyit tudott tenni, hogy védekezésül a karját a feje felé emelte. Lehet, hogy ez mentette meg az életét, mert a kard lesújtott és a taxis egyik ujját azon nyomban levágta. Ekkorra többen a helyszínre érkeztek. A 70 éves támadót a rendőrök előállították, míg a 60 éves taxisofőrt a mentők azonnal kórházba szállították.

A tudósítás arról nem számol be, hogy az áldozat levágott ujját sikerült-e az orvosoknak megmenteni, pedig ez lényeges különbséget eredményezhet majd a bírósági eljárásban. Ha ugyanis az ujját visszavarrták, úgy a támadó maradandó testi fogyatékoság okozásának kísérlete miatt felel a törvény előtt, ha viszont ezzel a fogyatékosaggal a taxisnak együtt kell élnie a hátralévő időben, úgy nem csak büntetőjogi, de kártérítési perre is számíthat a forrófejű szépkorú.

Cash

A szerkesztőség kérdezett

Az APEH válaszolt

A Taxisok Világa egyik hűségese olvasója fordult hozzánk kérdésével. Taxis szolgáltatást végző áfás vállalkozásként kérdéseket intézett az adóhivatalhoz, de a válasz ahelyett hogy megnyugtatta volna, inkább mégjobban elbizonytalanította. Szerkesztőségünk utánajárt a dolognak.

APEH Sajtóosztály
Budapest

Tisztelt Sajtóosztály!

A Taxisok Világa című szakmai lap újságírójaként nem először – a korábbi kedvező tapasztalataimom felbuzdulva – fordulok Önökhöz a taxis szakma számára nagyon fontos kérdésekkel:

1. Egyik olvasómnak állásfoglalás-kéréssel fordult az illetékes adóhatósághoz a személygépkocsi-üzemanyag általános forgalmi adójának visszaigényelhetősége ügyében. Íme a kérdés:

Tisztelt Adóhatóság!

Az alábbi kérdéseimre kérem szíves állásfoglalásukat:

Társas vállalkozásunk taxigépjárműként üzemeltet 9 személyes személygépkocsinak vizsgáztatott dízelüzemű gépjárművet. Kérdésem a következő: levonható-e a taxiszolgáltatás üzemanyag áfája?

Várom szíves válaszukat.

Az adóhatóság válasza:

Tisztelt Ügyfelünk!

Igazgatásunkhoz e-mail-ben érkezett levelére az alábbi tájékoztatást adom.

Elsődlegesen elnézését kérjük a késedelmes válaszukért.

Az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény (továbbiakban Áfa) 120. § a). pontja szerint az adóalany – ilyen minőségében – abban a mértékben, amilyen mértékben a terméket, szolgáltatást adóköteles termékértékesítésre, szolgáltatásnyújtásra érdekében használja, egyéb módon hasznosítja, jogosult arra, hogy az általa fizetendő adóból levonja azt az adót, amelyet a termék beszerzéséhez, szolgáltatás igénybevételehez kapcsolódóan egy másik adóalany – ideértve az EVA hatálya alá tartozó személyt, szervezetet is – rá áthárított. Tekintettel arra, hogy Önök a terméket, üzemanyagot, adóköteles szolgáltatásnyújtás – taxiszolgáltatás – érdekében használják fel, így a fenti jogszabály hely alapján lehetőségük van arra, hogy a fizetendő adóból levonják a termék – üzemanyag – beszerzése során áthárított és megfizetett adót.

Az Alkotmánybíróság 60/1992. (XI. 17.) AB határozatában rögzítettekkel összhangban tájékoztatjuk továbbá, hogy az előzőekben részletezettek szakmai véleménynek minősülnek, kötelező erővel nem bírnak.

Tisztelettel:

**Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal
Közép-Magyarországi Regionális
Igazgatóság Tájékoztatási Főosztály**

Mivel ez az állásfoglalás eddigi ismereteinknek ellentmond, és alapvetően érinti a taxis vállalkozói kör egy jelentős részét, szakmai lapunkban foglalkozni kívánunk a témával. Előtte azonban kérem szíves tájékoztatásukat, hogy a fenti állásfoglalás mennyire teljes körű, különös tekintettel a jelenleg hatályos áfa-törvény 124. § (1) bekezdésére, amely szerint:

„a 120. és 121. §-tól függetlenül nem vonható le:

a) a motorbenzint terhelő előzetesen felszámított adó,

b) az a) pontban nem említett egyéb üzemanyagot terhelő előzetesen felszámított adó, feltéve, hogy az személygépkocsi (vtsz 8703) üzemeltetéséhez szükséges.”

Az adólevonási jog korlátozása alóli kivételeknél, a 125. §-ban sem találtunk olyan tételt, amely megengedné a személygépkocsi üzemeltetéséhez szükséges gázolaj forgalmi adójának visszaigénylését.

Itt szeretném megjegyezni, hogy bár a jogalkotó szándéka világos, amikor a személygépkocsi üzemanyagának forgalmi adóját nem engedi visszaigényelni (kvázi luxuscikként kezeli a személyautó-használatot), a taxiszolgáltatás esetén a személygépkocsi használata nem egy lehetőség, hanem a vállalkozás jellegéből eredő elengedhetetlen követelmény. Vagyis, amíg minden más tevékenység esetén a személyautó használata végső esetben kiváltható valamilyen módon, a taxiszolgáltatásnál ez nem lehetséges. Maga a személygépkocsi az, amellyel a szolgáltatás végezhető. Mivel más személyszállítási tevékenységek esetén (autóbusz, stb.) ismereteink szerint mindenhol visszaigényelhető az áfa a szolgáltatás során felhasznált gázolaj után, a taxinál

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 októberében

10 éve történt

Öt éves korhatár

A taxis szakmában már a nyolcvanas évek eleje óta szilárdan tartja magát az a meggyőződés, hogy csak öt évnél fiatalabb kocsival lehet taxizni, ill. taxiként üzembe állítani. Ez a tévhit annak ellenére szilárdan tartja magát, hogy immár húsz éve nem igaz. A taxikra vonatkozó műszaki előírásokat egy 1993-as rendelet szabályozza, ami természetesen az évek során többször módosult. E módosulások során azonban soha nem került bele az öt éves korhatár előírása semmilyen szempontból sem. Megjelenése idején, ill. még akár 1998-ban is, áttételesen előfordulhatott, hogy egy öt évnél idősebb benzines autó nem rendelkezett szabályozott katalizátor-

ral, ezért aztán taxiként nem volt üzembe állítható, ma azonban ez a veszély már nem fenyeget. Szabályozott katalizátor nélküli benzínüzemű autó ugyanis az elmúlt legalább tíz évben már biztosan nem készült semelyik autógyárban sem...

Kezességvállalás helyett biztosítás

A mai napig érvényes szabályozás szerint a taxivállalkozás anyagi biztonságát százezer forint elkülönített vagyoni betéttel kell szavatolni. Ez a vagyoni betét 1998-ig kiváltható volt úgynevezett „kezeségvállalással”, melyet általában az akkor működő érdekképviseletek nyújtottak tagjaiknak. Mivel azonban ennek a kötelező kezeségvállalásnak a biztosítása az

érdekképviseletek egyik tagtoborzó ürügye lett, ezért aztán nem győztek egymásnak aláigérni, eljutott a dolog addig a pontig, amikor az egyik szervezet ezt a kezességet már minden anyagi háttér nélkül, ingyen biztosította. Ezt elégette meg az illetékes minisztérium, és rendeletben szabályozta, hogy a továbbiakban a vagyoni biztosíték kiváltása csak biztosítással, bejegyzett biztosítótársaságon keresztül történhet. A szabályozás ma is érvényes, az utasbiztosítást információink szerint az Allianz biztosító és a KÖBE biztosító egyesület nyújtja, más biztosítótársaságok nem foglalkoznak ezzel.

Utasstatisztikák

A Fővárosi Önkormányzat felmérést készített a budapesti lakosság taxizási szokásairól, a taxikkal kapcsolatos véleményéről. Néhány érdekes adat a statisztikából:

A lakosság 73%-a a legutóbbi évben egyszer sem utazott taxival, 17%-a évente egyszer-kétszer, 8%-a havonta többször, és mindössze egy százalék veszi igénybe heti rendszerességgel a taxi szolgáltatást.

Az utasok 58%-a egyetértett azal, hogy a taxik számát korlátozni kell.

89% vélte úgy, hogy a tarifák felső határát maximálni kell.

Furcsa módon 57% még a taxik egységes színének elrendelését is támogatta.

39% nem kapott számlát vagy nyugtát 25%-át az utasoknak bekapcsolt taxióra nélkül szállították.

20% úgy vélte, hogy a taxióra többlet mutat, mint amit a díjszabás szerint kellene.

17%-át az utasoknak a taxis nem akarta elvinni, mert csak kis távolságra ment.

Ez a felmérés tíz éve készült. Ma már nyilván más lenne az eredmény, hiszen e téren rend van (?)

ez a lehetőség szintén adott kellene, hogy legyen. Az APEH Tájékoztatási Főosztály fenti levele talán éppen erre utal. Kérem tehát szíves állásfoglalásukat ebben az ügyben.

2. Másik kérdésem szintén az általános forgalmi adó témakörét érinti, jelesül a személygépkocsi, mint munkaeszköz áfájának visszaigényelhetőségét. Ismereteim szerint az áfa-törvény 2008-as módosítása kapcsán (ill. az egész törvény újrafogalmazása során) kikerültek a törvényből (illetve enyhültek) azok a korlátok, amelyek a taxizásra használt személyautó forgalmi adójának visszaigényelhetőségét voltak hivatottak szabályozni. A jelenleg is hatályos áfa-törvény 125. §-a az adólevonási korlátozások alóli kivételeknél a következőképpen fogalmaz:

(a személygépkocsit terhelő előzetesen felszámított adó levonható, ha) *„igazolatan egészben, vagy túlnyomó részben taxiszolgáltatás nyújtása érdekében használja”*

A 126. § foglalkozik a fenti igazolási kötelezettség alkalmazásával, valamint pontosítja a részbeni használat mértékét is, minimum 90%-ban. Kérdésem ez ügyben a következő: Az egyéni vállalkozó, amennyiben az általános forgalmi adó körbe bejelentkezett, és taxiszolgáltatás céljára gépkocsit vásárol, levonhatja-e az ennek a gépkocsinak a vételárára eső forgalmi adót,

mindössze a fenti feltételek teljesülése esetén, vagy van-e más, általam nem ismert korlát is (pl. bizonyos időbeli kötelezettség a vállalkozásra vonatkozóan, készpénzes, vagy hitel igénybevételével történő vásárlás, a vállalkozó jogállása – főállású, nyugdíjas vagy munkaviszony melletti – illetve bármi egyéb ok).

Összefoglalva:

1. Taxis vállalkozó visszaigényelheti-e a gázolaj üzemanyagra vonatkozó általános forgalmi adót munkaeszközként használt személygépkocsija üzemanyagfogyasztása után, amennyiben az egyéb erre vonatkozó feltételek teljesülnek?

2. Taxis vállalkozó visszaigényelheti-e a munkaeszközként használt személygépkocsija vételárára vonatkozó általános forgalmi adót, amennyiben legalább 90%-ban vállalkozói célra használja azt, és az egyéb erre vonatkozó feltételek teljesülnek?

Kérem, a fenti kérdések megválaszolásával szíveskedjenek tájékoztatni lapunk olvasóit. Következő számunk lapzártája október elsején lesz, ezért köszönettel vennék, ha válaszukat eddig az időpontig megkaphatnánk.

Tisztelettel:

Nagy Zoltán újságíró
Taxisok Világa
30/989-4279

Az adóhatóság válasza dicséretes gyorsasággal megérkezett, melyért ezúton is köszönetet mondunk:

Nagy Zoltán úr
újságíró
Taxisok Világa
megkeresésére készült válasz

Tisztelt Nagy Zoltán Úr!

1. Önök helyesen észlelték, hogy az általános forgalmi adóról szóló, 2008-tól hatályba lépett új, a 2007. évi CXXVII. törvény (továbbiakban: áfa-törvény) 124. § (1) bekezdés a) és b) pontja értelmében továbbra sem vonható le a motorbenzint terhelő adó (bármely gépjármű üzemeltetéséhez is használják), és a motorbenzinnek nem minősülő egyéb üzemanyagot terhelő előzetesen felszámított általános forgalmi adó, amennyiben azt személygépkocsi üzemeltetéséhez használják fel. Ez alól, ahogyan azt helyesen értelmezik, az áfa-törvény 125. §-ában foglalt kivételek egyike sem mentesíti a taxi szolgáltatást nyújtó adóalanyokat. Ebből következően, amennyiben a taxi szolgáltatást az áfa-törvény alkalmazása szempontjából személygépkocsinak (vtsz. 8703) minősülő gépkocsival végzik, úgy az ahhoz beszerzett bármely üzemanyagot terhelő előzetesen felszámított

Fejvadászat! Célkeresztben: Korda György - ki tudod ejteni?

Korda
POKER KLUB

2008. november 15-én, 14 órai kezdettel
megrendezésre kerül a **IV. TAXIS PÓKER BAJNOKSÁG**

A verseny helyszíne a

Korda Póker klub

Budapest, III. Bécsi út 145. Eurocenter, Nevada Casino
No limit Texas hold 'em tournament (t.díj 7k second chance)

Jelentkezés: **City 707 - Tel: 06 70 3838-707**
City 470 - Tel: 06 70 3839-407

70 kolléga jelentkezését tudjuk elfogadni!

Az első 6 helyet díjazzuk, és további felajánlások is kiosztásra kerülnek a legjobb 10 versenyző között.

A legmagasabb lapot bemutató játékost különdíjjal jutalmazzuk.



Ki a jobb? Előre is mindenkinek szerencsés "ALL IN".

tott általános forgalmi adó nem levonható, így a gázolajat terhelő áfa sem.

Az igazgatósági válaszevel sajnálatos módon e kérdésben nem volt kellően körültekintő. Tekintettel arra, hogy a kérdező nevét, a válaszevel iktatószámát konkrétan nem jelezték, nem volt módunk intézkedni a válasz korrekciója érdekében. Amennyiben ezt szükségesnek tartják, kérjük, hogy szíveskedjenek jelezni, és amennyiben a levelezés beazonosításához szükséges adatok rendelkezésre állnak, intézkedni tudunk az érintett igazgatóság felé.

2. A taxiszolgáltatást nyújtó vállalkozó az ezen szolgáltatás nyújtásához beszerzett személygépkocsit terhelő előzetesen felszámított adót az áfatörvény 125. (2) bekezdés a) pontja értelmében levonhatja akkor, ha azt igazoltan egészben vagy túlnyomó részben taxi szolgáltatás nyújtása érdekében használja.

Az áfa-törvény 126. §-ában ezzel kapcsolatban megfogalmazott feltételeken kívül nincs egyéb (mint például a régi áfatörvény 33/A. §-ában megfogalmazott) kitétel, sem az Ön által említettek szerinti egyéb feltétel (készpénzes vagy hitelre történő beszerzés, vagy hogy a vállalkozó főállásban vagy munkaviszony mellett folytatja ezen tevékenységét stb.) Természetesen az alanyi mentesség választása a levonást kizárna e tekintetben is.

A 2008-tól hatályba lépett szabályozás alapján tehát az áfa-törvény 126. §-ában előírt nyilvántartásokkal lehet és kell alátámasztani az igazolt, egészben, vagy túlnyomó részben a taxi szolgáltatáshoz történő használatot, mely feltételek teljesülése esetében a taxi szolgáltatáshoz beszerzett személygépkocsit terhelő adó levonható, amennyiben annak egyéb jogszabályi feltételei is fennállnak (pl. a beszerzett igazoló számla megléte, import esetén a kivetett áfa megfizetése stb.). A visszaigénylésre vonatkozó további feltételeket az áfa-törvény 186. §-a határozza meg (beszerzés kifizetettsége, visszaigénylésre jogosító összeghatár elérése).

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az adóalanyának a levont adó tekintetében korrekciós kötelezettsége keletkezik abban az esetben, ha a levonási feltételekben változás következik be, és a legalább túlnyomó részben történő használat nem valósul meg az ésszerű időtartamon belül dokumentált használat során. Ez esetben – tekintettel arra, hogy a taxizáshoz használt személygépkocsi a taxi szolgáltatást nyújtónál ingó tárgyi eszköznek minősíthető – a beszerzést terhelő áfa egyötöde visszafizetendő azon év vonatkozásában, melyben a 125. § (1) bekezdés a) pontja szerinti feltétel nem teljesült.

Budapest, 2008. október 1.

Sajnos tehát az üzemanyagra fordított kiadásaink forgalmi adója továbbra sem igényelhető vissza, legyen szó benzin, vagy bármely más üzemanyagról is. Reményt keltő ugyanakkor a gépkocsi áfa-viszaigénylés lehetőségének könnyítése. Az áfa-törvény 125. §-a alapján ugyanis teljes egészében visszaigényelhető a személygépkocsi általános forgalmi adója abban az esetben, ha azt legalább 90%-ban taxi szolgáltatás céljára használják – megfelelően dokumentálva – és a szolgáltatás az adott gépkocsival legalább öt éven keresztül fennáll – amint azt a sajtóiroda válaszelevelének utolsó két bekezdése részletezi.

Nagy Zoltán

A Világ Év Autója

MAZDA2

Erről az autóról már sok jót írtunk, mert tényleg az. Természetesen elsősorban városi kisautónak készült, így akinek sok a pénze, annak a második autója lesz - a nagy mellett. Vagy fordítva? Ez lesz az első és a nagyobb csak a második? Mert a Mazda2 hamar megkedvelteti magát. Sokféle



verzióban, sokféle motorral kerül forgalomba, hogy legyen miből választani. A döntés természetesen szubjektív, mint ahogy az is, hogy például nekünk a

Riport

A tévések lemennek vidékre, hogy bemutassák, hogyan élnek ott az emberek, hogy telik egy nap falun. Megkérlik az egyik parasztbácsit, hogy mesélje el, mit szokott csinálni reggeltől estig.

– Hát, hajnalban fölkelek, oszt megiszok egy kupica pálinkát.

– Állj, állj, ez így nem lesz jó! Csak nem mondhatjuk a nézőknek, hogy maguk már korán reggel ivással kezdik a napot. Tudja mit? Mondja helyette azt, hogy fölkel, és elolvassa az újságot. Na, tessék. Fölvesszük újra.

– Hát, hajnalban fölkelek, oszt elolvasom az újságot. Adok enni a malacoknak, oszt kiolvasok még egy újságot. Délelőtt kint dolgozgatok a fészerben, oszt kiolvasok közbe két-három könyvet. Délben ebédhez elolvasok két magazint, aztán ebéd után körbejárom a birtokot. Közben elolvasok még egy könyvet. Este behajtom az állatokat, aztán kiolvasom az esti újságot. Utána átmegek a könyvtárba, ott együtt olvasgatunk a haverokkal, de az csak 10-ig van nyitva. Utána

még át szoktunk menni a Józsihoz, mert neki saját nyomdája van...

* * *

Manapság igen nehéz dolga van az embernek, ha munkáról van szó. Nem könnyű elhelyezkedni. Sokszor talán nem is értjük, hogy a meghirdetett állás mit jelent igazából. Hát most ehhez kívánunk egy kis segítséget nyújtani:

*Egynyomvonalú kézierőgép-kezelő technikus – Talicskás
Higiéniai manager asszisztens – Takarító
Síkűveg optikai restaurátor – Ablaktisztító
Háztömb manager – Gondnok
Front door manager – Portás
Anyagmozgatási szakreferens – Rakodómunkás
Köztisztasági asszisztens – Utca-seprő
Hulladékmenedzselési szakreferens – Kukás
Gépjármű optikai karbantartó – Autómosó
Termékpozíció optimalizáló logisztikai manager – Raktáros
Anyagcsere manager – WC-s néni*

kis, 1,4-es, 68 LE-s 50 kW-os dízelmotorral szerelt változat lett a kedvencünk. Ennek vegyes fogyasztá-



sa ugyanis 5,2 liter volt, ami tankolásakor ösztönözött. Ennek ellenére a Mazda2 ezzel a motorral nem csak a városban viselkedett az elvártnál

dinamikusabban, de bizony az országúton is inkább volt „méregzsák”, mint lusta kis dízel. Kétségtelen, hogy az autóstársak inkább csak hátulról gyönyörködtek a jól látható matricában: „A Világ Év Autója 2008.”

RENAULT LAGUNA GT

Nem valószínű, hogy a Renault Laguna ezen változatából flottányi taxinak valót ad majd el a forgalmazó, bár Skoda RS-t már látni a főváros útjain szabadjelzővel. De térjünk vissza a nagyragadozóhoz. A 2 literes, 205 LE-s, 16 szelepes benzinmotor 232 km/h-s sebességig gyorsítja a GT-t. 100 km/h-ra ehhez mindössze 7,8 másodperc van szüksége. A motor maximális nyomatéka 300 Nm. Az üzemanyagtartály 66 literes, mely takarékos vezetés mellett kb. 700 km megtételt biztosítja „kútlátogatás” nélkül. Azonban ki az, aki egy Laguna GT-t azért vesz, hogy takarékosan autózzon?

Az autó felszereltsége minden igényt kielégít. A távirányítás központi zár a Renault-nál már megszokott módon működik, vagyis elég, ha a Renault-kártya a zsebünkben van, az ajtó érintésre nyílik és zár. Hasonlóképpen az indítógombhoz.

A kanyarfényszóró, a ködlámpa, a keréknyomás-ellenőrző, a menetstabilizátor kipörgésgátlóval, az elektronikusan behajtható visszapillantó tükrök, az automatikus fényszórókapcsolás, a hátsó radar, a tempomat, a fedélzeti számítógép természetesen része az alapfelszereltségnek, melyet terjedelmi okok miatt itt nem sorolunk fel. A Laguna GT megjelenése pedig mindenhol szemet vonzó esemény, városban és országúton egyaránt.



A Mester áll derékig a csatornában. Kér egy fogót a segédőtől, aki a csatorna szélén guggolva beadja neki. A Mester nagy levegőt vesz, befogja az orrát, lebukik és igazít valamit. Feljön, kér egy kalapácsot, lebukik, igazít valamit. Ez így megy egy darabig, míg el nem készül. A Mester kijön, csöpög róla a szenny, a csatornapatkányok riadtan menekülnek.

Odaszól a segédnek:

– Na látod, fiam, ha tanultál volna, nem kellene egész életedben csak a szerszámokat adogatnod!

A cégnél előadást tart egy szakértő a munka optimalizálásáról. A mondanóját a következő mondattal zárja:

– Amit most elmondtam, csak a munkahelyükön alkalmazzák, soha ne próbálják meg otthon!

Hátulról egy hang:

– Miért?

– Mert veszélyes. Én is kipróbáltam otthon a feleségemen. Észrevettem, hogy reggeli készítés közben mindig külön megy el mindenért a hűtőhöz. Megkérdeztem tőle, nem tudna-e egyszerre több dolgot kivenni.

Hátulról egy közbekiabáló:

– És, gyorsabb lett?

– Hát, igen. Eddig a 20 perc alatt csinált reggelit a feleségem, most 7 perc alatt én...

navigoo
GPS navigation system

GPS navigációk

Funkciók:

iGo kompatibilis
GPS navigáció
WMV/AVI/ASF video
Mp3/WMA audio
JPG/BMP/GIF
E-book TXT
SD/MMC kártya olvasó
Bluetooth csatlakozás
Mini USB port
3,5" - 4,3" széles LCD érintőképernyő



Netto 24.990 Ft-ól

35.990 Ft-ig

Viszonteladóink:

W-TEL GSM 1076 Bp. Király u. 19

BÉCSI-TEHER 1037 Bp. Bécsi út 298

Kapcsolat: +36 30 567 57 60

www.genezis.net

GÖRDÜLŐK2000

SE-BES PLUSZ KFT

AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén – már nettó **8.000,-** Ft+áfától (a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitörött kerék, törött futómű stb...) szállítjuk bármely Taxi társaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 3,5t súlyhatárig.

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű sérült vagy kitörött kerékű gépjárművét! Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a Biztosító Társaság várhatóan megtéríti!

24 órás telefonos ügyeletünk új száma:

06-20 9441 186

Szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserjeinktől!

Taxisok kérdezik – a szerkesztőség válaszol

Tisztelt Szerkesztőség! Kezdő taxis vállalkozó vagyok, átalányadózást választottam. Kérdésem, hogy kell-e könyvelőt keresnem, vagy én is végezhetem a könyvelésemet és az adó-bevallást?

Több, ehhez hasonló kérdést kaptunk a közelmúltban, elsősorban vidéki taxisoktól. A szaporodó APEH-ellenőrzések aktuálisá teszik a kérdést, ezért a válasz nyilván a kérdezőkön kívül másokat is érdekelhet.

A könyveléssel kapcsolatos szabályok több részre oszthatók. A cégeknek (bt., kft., rt. stb.) a számviteli törvény előírásait kell figyelembe venniük. E szerint kettős könyvelés végzésére kötelezettek, így szakképzett könyvelőt kell foglalkoztatniuk. Nagyobb cégek emellett még számvizsgálót is alkalmaznak.

Az egyéni vállalkozók helyzete más, mivel nem a számviteli törvény, hanem a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartoznak, könyvelésük pénzforgalmi jellegű (egyszeres), és ennek könyvelése nem kötött szakképesítéshez. Nézzük tehát a lehetőségeket:

A vállalkozó saját maga könyvel

Ennek előnye, hogy folyamatosan nyomon követheti forgalmát, bevételeit és jövedelmét, naprakészen „képben van”. Ellenőrzés esetén ő tudja a legjobban, hogy mit hova írt, hogy melyik sor mit jelent. Nem utolsósorban ez a legolcsóbb megoldás is. Persze hátrányok is vannak: tisztában kell lenni az adójogszabályok változásaival, ma már az elektronikus bevallások korában szükséges némi számítógép-ismeret, és az elektronikus bevalló programok használatának alapos tudása is. Tudni kell, hogy milyen nyomtatványokat kell kitölteni és mikor, tisztában kell lenni vele, hogy az egyre bonyolultabb nyomtatványok mely sorai vonatkoznak az adott vállalkozásra, és melyek nem. Néhány, az adott vállalkozóra nem vonatkozó felesleges sor kitöltése ugyanis nem jelent hibát, viszont terhelésként felkerül a folyószámlára, tehát a befizetését is elvárja az adóhatóság. (A legsűrűbben előfordult ilyen hiba az utóbbi időben a havi járulékbevallásoknál a 11%-os EHO sor kitöltése volt – ez havonta 7590 forinttal növeli a vállalkozó „tartozását”, holott csak egy tévesen bevallott összegről van szó.)

Családtag, rokon, barát, ismerős könyvel

Előnye, hogy közel van a vállalkozóhoz a könyvelés, mondhatni „családban marad”, nyilván fizetni nem, vagy csak minimálisat kell érte. Nem kell könyvelőhöz mászkálni, pénzt kiadni. A hátrányai viszont szinte teljes egészében megegyeznek a fentiekben említettekkel, hacsak nem szakember az illető rokon, barát, ismerős.

Szakképzett könyvelő könyvel

Nyilván ez a legbiztonságosabb megoldás. Márpedig a mai korban a biztonság egyre fontosabbá válik. Elég egy kis hiba, egy téves bejegyzés, egy elnézett határidő, és máris jöhet a bírság. Feleslegesen pedig senki sem szeret fizetni. Egy gyakorlott könyvelő ezektől a veszélyektől képes megszabadítani a vállalkozót, oly módon, hogy garanciát, ideális esetben akár pénzügyi garanciát is vállal elvégzett munkájáért. No de hogy lehet kiválasztani azt a könyvelőt, akihez érdemes fordulni? Ennek a kérdésnek több aspektusa is van.

Végzettség. Mint a fentiekből kiderül, az egyéni vállalkozó egyszeres könyvelését végző személynek nem szükséges könyvelői, vagy mérlegképes könyvelői végzettséggel rendelkeznie. Lehet a vállalkozó saját maga, lehet rokon, barát, ismerős. Lehet eredeti foglalkozását tekintve akár újságíró, repülőgép-üzemtechnikus, vagy ingatlan-értékbecsülő is. Lényeg, hogy értsen ahhoz, amit csinál, és legyen gyakorlott az adott szakma könyvelésében.

Hozzáértés. Ez viszont fontos szempont. A vállalkozó nyilván olyan valakire szeretné bízni vállalkozása adminisztrálását, aki tudja mit csinál. Olyan valakire, aki képes kiigazodni a vonatkozó jogszabályok dzsungelében, és értelmezni is tudja azokat. A vállalko-

zó azt várja el könyvelőjétől, hogy könyvelését naprakészen tartsa, hogy bevallásait mindig határidőben elküldje, hogy tudja, milyen bevallásokat és mikor kell beadnia, egyáltalán, hogy minden rendben legyen, hogy ő, a vállalkozó „nyugodtan aludhasson”.

Megbízhatóság. Egy újabb, igen fontos tulajdonság. Talán a legfontosabb a három közül. A könyvelés ugyanis bizalmi szakma. Azt szokták mondani, hogy aki az ember féltett titkai közül a legtöbbet tudja, az az orvos, az ügyvéd és a könyvelő. Esetleg még a pap. Fontos tehát a bizalom, és ezt még a legprofibb hozzáértés sem válthatja ki. Hiába szakember, akire bízunk vállalkozásunk ügyvitelét, ha ő – lustaságból, nemtörődömségből – nem végzi el a munkát. Mostanában két ilyen ügyről is hallottunk. Ugyanakkor pedig persze hiába a legjobb barát – akire az életünket is rábízánk –, ha nem képes elvégezni a munkát, mert nem ért hozzá.

Összefoglalva, és egyben a kérdésre válaszolva: igen, végezheti a könyvelését, bevallásait a vállalkozó saját maga is. Ezt azonban csak akkor ajánljuk, ha teljes egészében tisztában van az adó- és társadalombiztosítási jogszabályok rá vonatkozó részével, és hajlandó a változásokat is követni. Minden egyéb esetben érdemes hozzáértő, megbízható, gyakorlott könyvelőt keresni.

Jani új esernyőt vett és félt hogy ellopják, ezért egy cédulát tett rá a ruhahatárban: „Ez az esernyő a közepsúlyú ökölvívó bajnoké, aki három perc múlva visszajön.”

Mikor indult haza, az esernyő helyén csak egy cédulát talált, amin ez állt:

„Az esernyőt a hosszútávfutó bajnok vitte el, aki soha nem jön vissza.”

Bővített szolgáltatásokkal KÖNYVELÉS A BTI-ben

Teljeskörű könyvelés
Elektronikus bevallások
Járadéknyilvántartás
NYENYI és IPA ügyintézés
Táppénz, nyugdíj ügyek

Szakszerűen, garanciával, baráti hangulatban...

Szolgáltatásainkat kibővítettük.
Ma már nem csak egyéni vállalkozók,
hanem cégek (Bt-k, Kft-k)
könyvelését is vállaljuk
mérlegképes könyvelői háttérrel.

BTI©TAXICENTRUM

Budapest, XI. Vahot u. 6.

Tel.: 229 3736

Mobil: 06 30/ 989-4279 Nagy Zoltán

Ügyfélszolgálat: Hétfőtől csütörtökig 10-17 óráig

Pénteken 10-14 óráig

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az alábbiak közül milyen kötelezettséget jelent a tábla a gépjárművezetők részére azon túl, hogy jelzi az út típusát?

- A taxi biztonsági övét be kell csatolni.
- A járművezetők mobiltelefonját ki kell kapcsolni.
- A párhuzamos közlekedés szabályait kell az úton alkalmazni.



2. A táblával jelzett helyen követni tudja az út vonalvezetését, ha a taxi első kerekei csúsznak meg?

- Igen.
- Csak akkor, ha a taxi fronthajtású.
- Nem.



3. Taxijával a táblával jelzett övezetben közlekedik. Megelőzhet-e az útkereszteződésben egy másik gépkocsit?

- Igen.
- Csak akkor, ha a jármű balra kanyarodik és a manőver jobbról szabályosan végrehajtható.
- Nem.



4. Behajtási tilalmat jelez-e a tábla a taxijának, ha a csomagtartóban egy PB-gázpalackot szállít?

- Igen.
- Nem.



5. Kötelezett-e parkolódíj fizetésére, ha a táblával megjelölt helyen és időben vár taxijával az utasra?

- Igen, minden esetben.
- Ha az egyhelyben tartózkodás már nem megállásnak, hanem várakozásnak minősül, akkor igen.
- Nem.



6. A táblával jelzett helyen közlekedik. Egy erőteljes fékezés következtében megcsúszhatnak-e taxija hátsó tengelyének kerekei?

- Igen.
- Csak akkor, ha a gépkocsi fronthajtású.
- Nem.



7. Minden jármű mögött meg kell-e tartania a táblán jelzett követési távolságot?

- Igen.
- Nem, az emberi és állati erővel vont járművek esetében ilyen kötelezettsége nincs.

8. Éjszaka kellően kivilágított úttesten a tompított fény helyett használhatja-e a taxija távolsági fényszóróját?

- Igen, lakott területem kívül és belül egyaránt.
- Csak lakott területen kívül, és ott is csak akkor, ha más járművek vezetőit nem vakítja el.
- Nem.

9. Utasa arra kéri, hogy sietve menjen az általa megjelölt pályaudvarra, mert hamarosan indul a vonata. A taxi sebességének megválasztásában mennyire befolyásolhatja Önt ez a kívánság?

- Nagyon, ilyen esetben csak arra kell figyelnie, hogy a megengedett legnagyobb sebességhatárt sose lépje át nagyon.
- Sem abszolút, sem pedig relatív gyorsajtásba nem kezd, inkább bölcs taktikával mindig a legjobb forgalmi megoldásokat keresi, hogy gyorsan érjen a megjelölt helyre.
- Nem veszi figyelembe az utas kérését, és közli vele, hogy a taxi nem alakulhat át megkülönböztetett gépjárművé.

10. Hány kilogramm rakományt (úticsomagot) tehet taxijába, ha a járművében az ülőhelyek száma öt, és az adott esetben négy utast szállít?

- A taxi megengedett legnagyobb össztömegéből kivonja a gépkocsi saját tömegét, és az így kapott különbözet adja meg a szállítható rakomány legnagyobb tömegét.
- Legfeljebb 50 kilogrammot.
- Legfeljebb 80 kilogrammot.

11. Hogyan változik a taxira ható légellenállás nagysága, ha a jármű sebességét kétszeresére növeli?

- Négyszer nagyobb lesz a légellenállás nagysága.
- Háromszor nagyobb lesz a légellenállás nagysága.
- Kétszer nagyobb lesz a légellenállás nagysága.

12. Mi okozhatja azt, hogy a fiatal gépkocsivezetők bal-eseti kockázata nagyobb az átlagosnál?

- Teljesítő- és reagálóképességük gyengébb, mint az idősebb kollégáiké.
- Hiányos a felkészítésük, nem eléggé szigorúak a gyakorlati vezetési vizsgák.
- Nagy a kockázatvállalási hajlamuk, kevés a tapasztalatuk.

13. Az alábbiak közül mikor lehet szükség a motor maximális teljesítményének a kihasználására?

- Ha lejtős útszakaszon közlekedik.
- Havas, jeges útviszonyok esetén.
- Előzőkor, gyorsításávról az autópálya forgalmába való befonódáskor.



14. Áthajthat-e a gépkocsi a terelővonalakkal elkerített úttestrészen?

- Igen.
- Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

2007 júniusában nehéz helyzetbe került szövetkezetünk. Az okokat mindenki másban és néha a másikban látta; a gazdasági recesszióban, a vezetőség nem megfelelő hozzáállásában (esetleg a tagok hozzá nem állásában és közönyében), a konkurencia erősödésében. Am nem elhanyagolható szempont volt e folyamatban a fontos döntések megkérdőjelezése, a klikkesedés, a saját pecsenye sütögetése a csapat és mások kárára, és nem utolsósorban az előregedés. De nézzük ezeket szépen sorban.

A gazdasági recesszió

A cég, hasonlóan az országhoz, nehéz gazdasági helyzetben volt. Reklámra, PR-munkára és arra, hogy hitelesen és tisztességesen eladhassuk magunkat, nem fordítottunk kellő energiát. Piackutatásra (az utazási szokások megváltozása miatt és az utazóközönség életkorára való tekintettel) nem is voltunk kíváncsiak, pedig ez fontos eleme lehetne az üzleti terveknek. Olyan patópál-urason folyt minden („ej, ráérünk arra még”). Pedig a városunk egyébiránt kivételesen helyzetben van, hiszen viszonylagos jólét mutatkozik. Itt, aki akar dolgozni, annak jut munkahely. Más kérdés, hogy sokan nem is akarnak, vagy csak irreálisan sok pénzért, túlbecsülve saját képességeiket. Na de ki ne szeretné ezt? Sok em-

Egy soha el nem hangzott

ber vásárolt új autót, akár erején felül is, mert meg akarta mutatni a külvilágnak, szomszédjainak, hogy neki erre is futja. Így korábbi utasaink egy része is már saját autóban utazik. Csak egy kis érdekesség: 12 éve költöztem a kertvárosba, egy igen hosszú utcába, ahol kb. 100 ház van. Akkor összesen tízben volt autó, ma ott tartunk, hogy mindössze csak két idős családnál nincs, a többi házban már van. Sőt, a többségében több is. Tehát nem lehet csodálkozni, hogy nem nagyon akarnak taxival utazni. Bár a „zéró tolerancia” azért valljuk be, használt a hétfégi taxizásnak. Tapasztalataim szerint Kecskeméten is él a magyar sajátosság (amit a külföldiek tartanak rólunk), hogy sirva érünk a forgóajtóhoz utolsónak, és mégis nevetve jövünk ki, már elsőnek. Többek közt erről ismerszik meg a magyar külföldön, hogy élelmes. Ugyanakkor ennek ellentmond, de azért az is igaz, hogy a rendszerváltás óta eltelt időben depressziós, pesszimista nép lettünk. Az egymás iránti gyűlölet és irigység nem tudom, fokozható-e még? És ez igaz a taxira is. Miért van az, hogy a magyar ember, ha sikereket ér el külföldön a saját szakmájában, akkor külföldi kollégái felállnak és megtapsolják. Büszkéek arra, hogy ez az ember az ő kollégájuk, és az ő sikere kö-



zös eredmény. Hát itthon ez valahogy másképp van. Itt a siker gyűlöletet, irigységet szül. 2007. Egy osztálytalálkozón kellett dolgoznom a másik munkahelyemen (vendéglátás), és elhülve hallgattam a sok siránkozó beszámolót az eltelt 25 évről. Mindenki beszélt a család-

Hulladéktároló edények a Budakeszi úton

Taxikollégánk szerint a XII. kerületi Labanc útról nem lehet kilátni a Budakeszi útra. Természetesen elmentünk a helyszínre. Teljesen jogos az észrevétel! Nagyon balesetveszélyes a helyszín a járdára kített hulladéktároló edények miatt! Megkerestük az edényeket kihelyező céget, a választ ti is olvashatjátok. Tulajdonképpen az illetékest jellemzi ez a tömör sületlenség. Egyéni érdekekről beszél meg közösségi érdekekről. Mi meg a balesetveszélyről beszélünk...

A KRESZ egyértelműen fogalmaz. Aki balesetveszélyes helyzetet teremt azzal, hogy például hulladéktároló edényeket helyez ki a járda szélére, az nem jól cselekszik. Ha pedig ezért baleset történik, akkor az illetékes bíróság elé kerül!

Juhász Péter

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Tisztelettel visszatérünk a Budapest II. Labanc u. – Budakeszi út torkolatban létesült szelektív hulladékgyűjtő szigettel kapcsolatos szíves levelére, és az alábbiakról tájékoztatjuk:

Fent nevezett helyszínen a szelektív hulladékgyűjtő szigetek kihelyezésének III/A. üteme keretében a Budapest Főváros Önkormányzata Városfejlesztési és Városképvédelmi Bizottságával kötött használati megállapodás alapján helyeztünk el hulladékgyűjtő szigetet.

Sajnálatos módon hulladékgyűjtő szigetek kihelyezésénél elkerülhetetlen, hogy egyéni szempontok miatt valakinek – lakónak, tulajdonosnak, bérlőnek, jelen esetben néhány taxinak – a sziget elfogadása problémát okozzon.

Társaságunk messzemenően szem előtt tartja az akceptálható ellenérvek figyelembevételét, ugyanakkor véleményünk, hogy a nagyobb közösség érdekei előnyt élveznek az egyén személyes preferenciáival szemben. Nevezett helyszínt a kerület előzetes javaslata, az engedélyezést végző mérnöki iroda, valamint a Főváros Közlekedési Ügyosztálya,



illetve Környezetvédelmi Ügyosztálya is felhasználásra alkalmasnak ítélte, és bár tagadhatatlan, hogy a sziget elhelyezkedése nem teszi lehetővé a Budakeszi útra történő megállás és kellő körültekintés nélküli kihajtást (és ezáltal némelyeknek bizonyos fokú kényelmetlenséget jelenthet), közlekedésbiztonsági és üzemeltetési szempontból nem látjuk aggályosnak a sziget üzemeltetését és nem látunk okot a megszüntetésére.

Varga László műszaki vezérigazgató-helyettes
Halász Géza kommunális igazgató
Fővárosi Közterület-fenntartó Zártkörűen Működő Részvénytársaság

elnöki beszámoló

ról büszkén (azért itt is volt, aki sikertelen), és a munkájáról, na meg a pénzről. Az egyik vendég – a sok közül – megleltette, hogy bizony milyen nehéz helyzetben van, mert hát munkanélküli pedagógus lett pár éve 3 gyerekkel és egy férjjel. Ugyanez a hölgy mesélte már egy pár pohárköszöntő után, oldottabban: most jöttek vissza a párjával és a gyerekekkel közösen az ausztriai síelésből. Eddig mindig kétszer síeltek: egyszer csak a barátokkal, és egyszer csak a család, közösen. A nyaralás pedig ugyanígy, kétszer, de mindég valamelyik tengerparton. Tudjátok, azért ezeket hallván elgondolkodik az ember, hogy milyen sanyarú is ez a sors...

De az ital azért az őszinteséget kihozza másköböl is. Ekkor bizony fény derülhet sajátságos rossz helyzetünk okára. Ilyenkor derül csak ki, hogy kinek-kinek mást jelent a rossz gazdasági helyzet, hiszen erről kezdtem írni, csak elkalandoztam kicsit.

A cégek vidéken sok esetben kevesebbet fizetnek az alkalmazottaknak, mint a fővárosban, éppen ezért nagyon sokan szolgálati gépkocsit és céges kommunikációs lehetőséget biztosítanak mintegy kiegészítésként az alkalmazottaiknak, így pótolva a kieső jövedelmet. Bár úgy hírlük, jövőre ez a kiskapu is megszűnik, és keményen kell majd adózni ez után is. No mármint, ha kap a dolgozó egy céges autót, akkor más irányú feladatokra is megkérlik a vállalatnál. Ezek a feladatok például a reptéri transzfer, ügyintézés, csomag- és küldeményszállítás. Ennek okán mi taxisok ezektől a fuvarfeladatokról elesünk. Ugyanakkor a külföldi multi-tulajdonosokra inkább az a jellemző, hogy a feladatokat külsős céggel oldatják meg, a hatékonyság érdekében. Mert a szakirányú végzettségű munkatársat, pazarlás futárfeladatokra a munkájából kivenni. Mert ők számolnak, és a taxiköltség kifizetése ésszerűbb, mint saját autót, sofőrt fenntartani, annak összes költségével együtt. Viszont ezek a cégek szeretnének kérni 3-4 megbízható embert a taxis cé-

gektől. Jó, megbízható munkatársakat állandó, de a taxiscégen keresztül munkák lebonyolítására, akik vállalják akár a rendelkezésre állást is.

Talán a fővárosi kollégák még emlékeznek, hogy nekik volt a filmgyári fix, a vidékiek pedig a megyei lapoknál voltak állandóra kihelelyezve. No de ha most egy taxicégvezető felvállalná, hogy a megrendelő ez irányú kérését teljesíti, akkor a többi taxis sértve érezne magát (néha jogosan). Annak ellenére, hogy véleményem szerint csak így lehet fix céges munkát szerezni a csapatnak. De lehet, hogy én és a megrendelő látjuk rosszul a problémát. Más lenne a helyzet akkor, ha egységes flottával, egyenruhában és – talán ez a legfontosabb – profi, egyforma hozzáállással, szakértelemmel, türelemmel rendelkeznének. Ez esetben mindenki egyenlő esélyekkel pályázhatna a fuvarokra. Mert véleményem szerint a taxizásnak több feltétele is van, és ebből a taxiautó csak egy. Mert bizony van személyi feltétel is, ami néha fontosabb a tárgyinál. Ha ugyanis megfelel a tárgyi feltételeknek az illető, lehet hogy emberileg ennek ellenére alkalmatlan. Persze fordítva is igaz. A kettő együttesen a legfontosabb. A szövetkezetben demokrácia van, ennek megfelelően mindenki fenntartja a jogot magának, hogy egyformán részesüljön a jóból, ám azért a rosszból csak a másoknak jusson. De kérdezem én, akkor hol van a megrendelő kívánsága? Talán azért az ő igénye az első, vagy tévedek? Mit tehet a cégvezetés, ha a szolgáltatási színvonal finoman szólva nem azonos szintű? Ha a tagok elvárásait nézzük, miszerint egyetemlegesen kellene

hozzájárulni a központ működéséhez, de ott, ahol a befizetők fele már másodállásos és csak hétvégén dolgozik, úgy gondoltuk, hogy tisztességesebb és kiszámíthatóbb, ha az egységes alaplíjra felül mindenki a felvett címek után fizeti a szolgáltatási díjat. Persze ez sok annak, aki sokat dolgozik, és ezáltal többel járul hozzá a közöshöz, de reális annak a másodosnak, aki csak keveset van kint. A havi működési költséget mindenképpen be kell szedni, mert működni kell! Tudom, hogy a mindenkori vezető döntéseit illik megkérdőjelezni, ez is a speciális magyar demokrácia része. Ez lehet a már említett MAGYAR sajátosság miatti okból, vagy személyes ellenszenv miatt, illetve egyéni sérelemből is. Erre mondta egy jó barátom, hogy „a demokrácia csak egy jó demokratőr irányításával működik”. Én nem vagyok egy „demokratőr” típus. Nincsenek meg bennem a diktatórikus hajlamok (pedig kellene) a párbeszéd emberének gondolom magam, de nem lehet mindenkinek megfelelni. Ha valakinek mondasz valamit, majdnem biztos, mire a harmadik placca ér, már tipikus kabátlopási esetnek tűnik.

A vezetés nem megfelelő hozzáállása

A szeptemberi megválasztásunkkor kissé kesze-kusza helyzetet örököltünk. Ennek kibogozása 1-2 hónapot vett igénybe. Ezután kellett hozzáfogni a saját üzleti stratégiánk megvalósításához. Hatalmas bizonyítási vágygal és hozzáállási készséggel fogtunk neki. Minden taxitársaságnál mérhető a hívások száma. Az elmúlt egy év minket igazolt, a 25-30%-os hívásszám-növekedéssel. A partneri kapcsolatok kiépítése személyes és írásos for-

Taxis szemmel Rodosz szigetén

Idén Görögországban, Rodosz szigetén nyaraltam. Természetesen – ez szakmai ártalom – közben figyelttem a taxiskollégák munkáját. Sajnos görögül – sem – tudok, így nem tudtam mélyenszántó riportot készíteni. Amit láttam, hogy minden taxi egyforma színű. Ráadásul mindegyiknek a tetejéről már messziről látszik, hogy taxi közeledik. A legfontosabb a tarifa. Ők egységesen számolnak. Egy kilométer egy euró. A szigeten kis távolságok vannak. A távolságok könnyen kiszámolhatóak. A 12 kilométerre levő utazási cél 12 euróba kerül. A 13 kilométerre eső 13 euróba. Nem értettem a tarifatablát, nem tudom, hogy létezik-e speciális tarifa, esetleges pluszszolgáltatásért. De alaphelyzetben az egy kilométer, egy euró

volt a lényeg. Ami még fontos volt számomra, az a tisztaság a taxikban. Kívül és belül egyaránt.

Meg persze a szolgáltatás. Előzékenyek, udvariasak. Éreztem: én – az utas – vagyok a fontos.

Tóth Tibor



Szép, tiszta autók, taxisok

A rezervátumban egy indián fekszik az úton, a fülét az útra tapasztva. A turisták köré gyűlnek.

– Chevrolet, floridai rendszámmal, fehér színű, horpadt a lökhárító, négy sápadarcú ül benne...

– Ezt mind hallás alapján állapította meg? – kérdezik csodálkozva.

– Dehogy, nincs két perce, hogy elűtött.

mában nagy és fontos feladat volt. A szerződéses munkák visszaszerzése nagy teher, de megoldható feladat. „Mindössze” meg kell győzni a partnereket, hogy szebbek, jobbak, pláne okosabbak is vagyunk a konkurenciánál, még akkor is, ha egyébként 15% -kal drágábban szolgáltatunk. Amennyiben megszereztük a munkát, akkor a legnehezebb feladat azt el is végeztetni, mert senki nem vállal szívesen csekkes fuvar. Hiszen annak nyoma van, és a pénzt sem rögtön kapja a kezébe a fuvaros. Csak halkán kérdezem az érintettektől: mikor érik már fel józan ésszel, hogy az átalányadózási formában 333 ezer forint/hóig nyugodtan minden belemehet az órába. Eddig még mindig csak minimálbérrel adózunk, és nem vagyunk áfások sem. Más: a technikai fejlesztés is elengedhetetlen volt, mert a mai világban internet-elérhetőség és más modern kommunikáció nélkül elszalad mellettünk a világ. Ezeket megteztük, de külső forrásokat is be kellett vonnunk, ezt nem adják ingyen. Mert a reklámozó partnerek bizony meg szabják, hogy a pénzükért mit várnak el. És itt jön a másik nagy dilemma: ha bevonsz reklámozó szponzort, egy oldalról jó fiú vagy, mert nem a tagoktól veszed el a fejlesztésre szánt pénzt. Másrésztől mégis csak diktátor vagy, mert a taxit, amit nem te vettél, felmatrikárod. Az érvek szerint ezt ugyanis magáncélra is használják, és nem szeretnék, ha más is látná, hogy ők egy bizonyos csapatban dolgoznak. Legfőképp talán azt is szégyellik, hogy taxisok. Akkor meztlábásnak kell állni, ahol majd nem mondja meg senki, hogy mit és hogyan kellene tenni a csapat érdekében. Talán fel sem fogják, mekkora munka meggyőzni a tisztelt megrendelőt, hogy milyen hatékony a taxireklám. Sőt, ha ez megvan, akkor ne csak bartelezni akarjanak, hanem fizessenek is érte. Persze mindenki tudja, hogy még egy vidéki taxiközpont logisztika-

kai fejlesztése sem két forint. Az eredményt nehezen elért sikernek tudja be a vezetőség. Közben az elavult, sérült, egyedi gyártású taxi-szabadjelzők cseréjét is megoldottuk. Úgy, hogy nem kellett szerszámgyártási díjat sem fizetni. A 65 euró/db árat is a közösből álljuk. Ez milliós tétel, ami már önmagában sem kevés. A flotta-telefonálási lehetőség mindenki előtt nyitott volt, de sokan a matrica kötelező viselése miatt (itt azért a szolgáltató lassú ügyintézése is közrejátszott) tiltakoztak. Holott a piacon megversenyeztetett szolgáltatókból a legjobb árat sikerült kicsikarni. A kártyás fizetés lehetőségének bevezetése is mindenki előtt nyitott volt, ám csak hatan éltek vele. Ennek elterjesztéséről tudtuk előre, hogy két nap alatt nem megy majd, de az „eredmény” alulmúlta a legpesszimistább várakozásainkat is. Ellenszenvet váltott ki, mivel megjelentek a kártyás megrendelések és a többség – aki ezt nem vállalta – sértve érezte magát. A vád szerint az ő pénzükön reklámoztuk ezt az új fizetési lehetőséget. Talán igazuk is lett volna, ha csak egy-két privilegizált személy kapott volna erre lehetőséget. De ez egész társaságnak elérhető volt. Arról nem mi tehetünk vele, hogy csak azok merték bevállalni, akik hittek az új szolgáltatás által létrejövő piaci előnyökben. Működésünk egy éve alatt sikerült elérni, hogy háromszor emelhetünk tarifát. Miközben nem éreztünk forgalom-visszaesést. Számításaim szerint

csak a régi és új tarifa közötti különbségből adódóan (régí tarifa 2007-ben: 300-200-50, új 2008. aug. 27-től : 360-250 -50), csak havi 1500 hasznos kilométerrel és napi 9 plusz alapdíjas óraindítással számolva, átlagosan havi 60-70 ezer Ft. a nyereség. Nem számolom a hívásszám-növekedésből keletkező többletet. De ez senkit nem szokott érdekelni, erről mélyen hallgat mindenki, mert csak a kiadások növekedését látják, és előfordulhat hogy a gázár emelését is a szövetkezeti elnök nyakába varrnák. (Különbön időnként már túlzónak is gondoltam ezt a tarifát, mert ha utas lennék, néha már én is sokallnám) Kötöttünk ezek mellett ingyenes internetszolgáltatási megállapodást. Kedvezményes nyelvtanfolyam lehetőséget is kiharcoltunk, de hiába. Gyakorlatilag 4 fő érdeklődő vitte el a könyvet és CD-t, hogy majd meghallgatja és talán elolvassa. Előzetes megállapodás született arról, hogy egy szoftverfejlesztő cég – mely az autópárhuz és a kommunikációban is világujdonságot alkotott – termékének referenciája lesz a Hírös Taxi. Ez összességében lehet, hogy egy év alatt nem sok, de azért nem is kevés. Legalábbis annak, aki objektíven szemléli a lehetőségeket...

A tagok közönye

A tagok jogosan várják el, hogy az általuk megválasztott vezető az ő érdekeiket képviselje, és a csapatért dolgozzon. Ez viszont csak akkor működik normálisan, ha a ta-

JELLEMZŐ FŐVÁROSI KRESZ-TÁBLA

Budapesten ámokfutást rendeznek a közlekedésszervezők, ez most már nyilvánvalóvá vált. Hivatkozhatnak itt 50 éves lemaradásra, vagy uniós pénzekre. Most kell elkölteni a pénzt, méghozzá azonnal. Metróépítés, szennyvízcsatorna-csere, útburkolatcsere. Mind-mind azonnal. És akkor az ilyen-olyan programok. Futóversenyek, rendezvények. Ez persze forgalomkorlátozással jár. Azonban a taxisok ezt nem szívesen veszik tudomásul, mert a kenyérüket veszi el.

Például az „Autómentes nap” alkalmából lezárták az Andrásy utat. Jó volt. Lehetett sétálgatni, beszélgetni az utca közepén. A keresztező mellékutakat szintén lezárták, hiszen az Andrásy út „sétáló utca” lett. Éppen ezért kitétek egy „ZSAKUTCA” táblát a Hegedű utca-Paulay Ede utca sarokra is. Tehát itt nincs tovább. Ez egy „Zsákutca”. Ugyanakkor a Hegedű utca „Egyirányú utca”, tehát aki idáig bejött, annak nincs visszaút! Vissza kell tolatni a Király utcáig! Viszont jöttek az autók folyamatosan. Ment a szentségtelenség, a káromlás, pedig egyszerű lett volna a megoldás. Ezt a „Zsákutca” táblát nem az „Egyirányú utca” végére, hanem az elejére kellett volna kitenni! Ha a Király utca felől már senki sem hajthatott volna be, akkor most senki sem szidná a közlekedésszervezőket. De nem így cselekedtek.

Kérdés, egyáltalán érdekli őket a jogos kritika, vagy tesznek rá? Egy táblát...

Mészáros Szabolcs

Hét dolog, amiben mi is versenyképesek vagyunk Európában:

1. A mi EU-csillagunk is legalább akkora, mint Németországé.
2. A magyar futballhuligánok ugyanannyi kárt tudnak okozni egységnyi idő alatt, mint az angolok.
3. Legalább annyi sört iszunk, mint a németek, legalább annyi bort, mint a franciák és legalább annyi töményt, mint a finnek.
4. A dolgok legalább akkora részét gyártják Kínában, mint bármely más tagállamban.
5. Ugyanannyi tengerpartunk van, mint Ausztriának.
6. Nálunk az EU-átlagnál jóval elterjedtebb a turbószolárium és a háromcsikos tréninggatyá.
7. A korrupció minimum akkora, mint Olaszországban.



gok hozzáállása is pozitív és segítőkész. Amennyiben a társaság belül klikkesedik, csoportokra oszlik és csak a fogást keresik a másik csoporton vagy a vezetőn, akkor megette a fene. Ez már majdnem olyan, mint a mai politikai helyzet. Ha ezen a hozzáállásunkon nem változtatunk, akkor borús jövő elé nézünk. Az előregedés országos taxis sajátosság, így nem csak a mi társaságunk problémája. Változtatni szeretnénk volna ezen is, de a közgyűlés leszavazta a fiatalítást. Sőt, befagyasztotta az új tagok jelentkezésének még a lehetőségét is. Pedig a vérfrissítés nagyon kellett volna így ötven felé. Ezt kudarcnak gondolom. A társaság átlag életkora 55 év körül van. Ezek az emberek már sok-sok év óta maszekok, és bizonyos értelemben képtelenek szigorúbb munkarendbe, vagy akár másfajta munkakörbe is beállni. Kényszervállalkozókká, saját maguk rabszolgatartóivá váltak. Sajnos tőlük nehéz megújulást várni. (Már én is észrevettem magamon, hogy bizonyos dolgokban lassabban reagálok mint 10 éve.) Másik probléma a fiskális munkarend. A taxi nem a reggel 7-től délután 5-ig való munkaidőről szól! Mi 24 órán keresztül, folyamatosan szolgáltatunk. Éjjel 3-kor is meg kell felelni a megrendelőnek. Lehetőleg ugyanolyan jó színvonalon, mint más időpontokban, mert a megrendelőért folytatott folyamatos konkurenciaharcban csak így maradhatunk talpon.

A konkurencia erősödése

A konkurenciát mi magunk teremtettük, létrejöttét a folyamatos egymás közötti int-

rikáknak és áskálódásnak köszönhetjük. Természetesen („úgy is megfullad rövid időn belül, mert már úgy sem éri meg”) erősödése a mi gyengességünket jelzi, aki erre magától nem jön rá, az rövidlátó. A piac sajátossága, hogy amikor mi magas lóról, néha „fikázva” végezzük el a munkát, akkor mindig lesz olyan, aki örömmel megcsinálja. Na nem nálunk, másnál, mert ott megéri! Ott, ahol a vezetés egypólusú. Ennek megfelelően, aki ott dolgozni akar, annak a tulajdonos utasításainak megfelelően kell hozzáállni a feladatokhoz, vagy mehet. És mert nincs társaság, aki felvennie a távozókat, ezért elvégzik a rájuk erőltetett kellemetlenebb dolgokat is. Ez kőkemény kapitalizmus, de ezt akartuk a rendszerváltás előtt. Most meg a demokrácia működési formája maga a szocializmus, és hát lássuk be, már csak pár helyen működik nagy népi „demokratórok” vezetésével a világban. A hallgatólagos megállapodások és az egymástól tartás miatt áremelésről évekig szó sem lehetett. A kis csapat sajátossága, hogy míg megerősödik, szeretne az olcsóságával magához csábítani nagyszámú utazóközönséget. Mert csak oda mennek az alvállalkozók dolgozni, ahol sok a munka. A tulajdonosokat kevésbé érdekli, hogy a fuvarok minősége (ára) milyen, csak darabszám legyen. Mi az elvelt esztendő alatt háromszor emeltünk, míg a konkurencia csak most augusztusban, egyszer, 3 év óta! Eleinte azt gondolták sokan, hogy ez így öngyilkosság, de szerencsére nem így lett. Elértük kőkemény munkával, hogy a másik

társaság is már megközelítőleg hasonló („de azért kicsit olcsóbb”) áron szolgáltatson. Igaz, ehhez sok meggyőző tárgyalás és egy kis „lázítás” kellett a másik csapaton belül. Remélem hogy mindenki számára ma már gazdaságos és elfogadható árakat sikerült kidolgozni. Ezzel a tarifával – már ha van munka – lehet keresni. Hol van már a két évvel ezelőtti 650–750 Ft-os átlag fuvarár? Most sikernek érzem a 900-1100 Ft-os átlagkanyar-árat. Persze így is előfordul, hogy némely személyek esernyőnek gondolják a taxit, de a kiállási díj, vagy a minimum 700 Ft-os tarifa már gazdaságossá teszi ezeket a fuvarokat is.

Végezetül néhány további gondolat

Úgy gondoltam amikor ezt a megtisztelő, de korántsem hálás feladatot elvállaltam, hogy lehet egy céget úgy is vezetni hogy a többség igényeinek meg lehessen felelni. Azzal is tisztában voltam, hogy mindig lesznek majd elégedetlenek is. Hittem, hogy majd kiállnak mellettem azok, akik rám szavaztak. Ez akkor jelentős többség volt, bíztam tehát abban is, hogy majd együtt, közösen előbbre visszük a cég szerkezt. Ma sokan a szememre hányják, hogy úgy kezelem a csapatot, mintha a sajátom lenne. Erre lehetnek büszke is, sőt más olvasatban ennek ellenkezője sértő is lehet. Mert ha egy ügyvezető vagy cégtulajdonos nem úgy vezeti a céget, mint a sajátját, azt rövid úton, mint a feladatra alkalmatlant eltávolítják, vagy csődbe megy a vállalkozás. Akárcsak a régi nagy szocializmusban, ahol számos nagy céget vezettek csődbe,

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB
GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhöz
- Szabályozás-ferrodolozás
- Autóalkatrész forgalmazás

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre
20%
Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre
15%

Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
Nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

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

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

VÖRÖS AUTÓRUGÓ®
Autórugó javítás, készítés
Lengéscsillapítók
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
3 Diamonds Kft.
www.autorugojavitas.hu

Mercedes Alkatrész
Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek.
RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: **280-51-67**
www.mercibolt.hu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

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

NORDEX TRADE Kft.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!
A féléves előfizetői díj **2.490 Ft**, az egyéves **4.980 Ft**, amit postautalványon
kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt,
nevüket és **PONTOS** címüket olvashatóan tüntessék fel!

Ez az Ön
hirdetésének helye

Kút, rajta tábla: „Csodakút, hajolj fölé és kívánj bármit, megvalósul”. Középkorú házaspár nézegeti, majd a férj a kút fölé hajol és suttog valamit. Ezután az asszony is

odalép, de túl mélyre hajol és belezuhan. Mire a férfi:

– Azannya! Ez működik!

* * *

Unoka kérdezi: – Nagyi, nem lát-

ta a tablettáimat? Az volt ráírva, hogy Extasy.

– Francba a tablettáiddal! Láttad azt a bazinagy sárkányt a konyhában!?

mert nem volt rend és fegyelem, hiszen „a gyár a miénk, akkor hazavisszük” munkamorál divott. Most is sokan ezt szeretnék: „szerezd meg a munkát, én meg lenyúlom a közösből”. Ismerős, ugye? Az elmúlt 24 év a taxizásban nem ad elég bizonyítékot az elhivatottságra. Egyébként 20 éve vezetek egy más irányú vállalkozást is, ami mások szerint sikeres. A vendéglátásra gondolok. Ezek mellett egyéb – nem is sikertelen – piaci próbálkozásaim is vannak. Kétségtelen – mindenki tudja rólam –, hogy kicsit szereplős, hiperaktív pali vagyok, és sosem elégszem meg a középszerű dolgokkal. Erre talán bizonyíték a csak taxisberkekben jó hírnek örvendő focikupák 9 éve. Sokat tettem azért, hogy országosan is elismert vidéki társaság legyen a Kecskeméti Hírös Taxi a maga örömeivel és keserűségeivel. Büszke vagyok arra, hogy jó barátaim és ismerőseim között tudhatom az ország elsőszámú taxicégeinek vezetőit, akiktől nem szégyelltem tanácsot kérni, tanulni és néha ötleteket csenni. Mert nem szégyen a jó, másoknál már bevált dolgokat megvalósítani. Az a blódság, ha büszkeségből nem élünk az ilyen lehetőségekkel. A szakmában vidéken, úgy hiszem, hogy elég hiteles a nevem. Más olvasatban mégis kudarcnak élem meg az elmúlt bő egy évet, amit vezetőként eltöltöttem a szakmában. Mert már

egyszer helyettesként megégettem magam, de úgy látszik, rossz tanuló voltam, mert ismét játszottam a tüzzel. Naiv voltam, mert elhittem, hogy ha magam jó példával járok elől, idővel mások is követni fognak. Ezt azért egy-két kollégánál sikerült is elérni. Ők már éltek a lehetőséggel, és nyitottak másfajta, extra szolgáltatás irányába. Amit ígértem és rajtam múltott, azt végrehajtottam, amit nem, azt már nem volt gusztusom az utolsó időben megcsinálni. Nehogy azt mondják, hogy még utoljára ezt is ránk erőltette. Tehát ezúton is megköszönöm a lehetőséget és a korábbi bizalmat, amit az elején rám ruháztatok. Magamnak is akartam bizonyítani, hogy lehet önös érdek nélkül, a minimális költségtérítésért becsületesen dolgozni, úgy, hogy annak rövid időn belül látszatja is legyen. Azért javaslom az utánam érkezőknek, amennyiben csak a taxiból élnek, akkor nagyon kérjék meg munkájuk árát. Mert ha a vezető sikeres akar lenni és eredményt is szeretne felmutatni, akkor nem fog tudni taxizni, legfeljebb csak hétfvégenként. Javaslom, a megfizetett vezetőtől számon kérhető és elvárható legyen, hogy tegyen is le az asztalra valamit. Először egy programot, ezt viszont kérjék is közvetve számon rajta. Úgy hiszem, igaz a mondas, hogy egy fenékkal több lovat nem lehet megülni (ez csak a csikósok-

nak sikerül, igaz, ők nem érnek rá ülni, inkább állnak), és én nem is vagyok csikós!

Az idő bebizonyította hogy más irányú pénzkereső dolgom látták – a családom mellett – kárát vezetői ambícióimnak. Az idő halad, és lassan már csak emlék leszek otthon. Ez az írás nem a siránkozás végett született. Eredeti címe „Egy volt szövetkezeti elnök gondolatai” lett volna. Bocsánat a terjedelemtől, mert így utólag olvasva lassan egy szakdolgozatnak tűnik, pedig még ilyen nem írtam. De így legalább beleordítás nélkül végig tudtam mondani gondolataimat, ami egy közgyűlésen soha nem sikerül. Annak ellenére, hogy tudom, az ordibálót minősíti ordibálása, a hangja a gyengesége is egyben. Én nyitott voltam az értelmes és őszinte párbeszédre, ez a taxiban, úgy látszik nem jön be. Mert ha e körben elmondasz valakinek egy kéket, az már a másik placcon kékeszöld, a harmadikon zöld, és mire visszakerül hozzád a hír, már magyarázkodhatsz, hogy miért piros, amit mondtál. Ezt követően pedig már hiába magyarázod a kék igazságát, az már hazugságnak tűnik. Maradok tehát a szövetkezet közösségének lelkes, de hallgató tagja, aki sok sikert és jó egészséget kíván minden taxis kollégájának Kecskeméten és az országban.

Tisztelettel:

Lossó Géza Kecskemét, Hírös-taxi 12

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ


| | Egészségbiztosítási Alap | Nyugdíjbiztosítási Alap | | Egységügyi hozzájárulás | Vállalkozói járulék |
|--|---|--|--|---|------------------------------------|
| | | TB-nyugdíj esetén | Magánnyugdíj esetén | | |
| Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 69 000 Ft | Járulékalap 11%-a 7590 Ft | Járulékalap 33,5%-a 23 115 Ft | Járulékalap 25,5%-a 17 595 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5520 Ft)</small> | Tételes összeg 1950 Ft | Járulékalap 4%-a 2760 Ft |
| Befizetési számlák elnevezése | APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek | APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek | | APEH Egységügyi hozzájárulás beszedési számla | APEH Vállalkozói járulék |
| Befizetési számlák számlaszáma | 10032000-06056229 | 10032000-06056236 | | 10032000-06056212 | 10032000-06056339 |
| Költségkenti elszámolhatóság | A járulékalap 5%-a 3450 Ft | A járulékalap 24%-a 16 560 Ft | | A teljes befizetett összeg: 1950 Ft | A teljes befiz. össz.: 2760 Ft |

A fenti összegek kétszeresét kell fizetni akkor, ha a minimálbér dupláját „veszi ki” a vállalkozó. (Az egészségügyi hozzájárulás, mint tételes összeg, nem duplázódik).

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 33,5% |
| Befizetési számlák elnevezése | APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek | APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek |
| Befizetési számlák számlaszáma | 10032000-06056229 | 10032000-06056236 |
| Költséghatóság elszámolhatóság | Járulékalap 5%-a | Járulékalap 24%-a |

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

| | Egészségügyi Szolgáltatási Járulék | Nyugdíjbiztosítási Alap |
|--|---|---|
| Járulékok alapja:  | 4350 Ft/hó (Tételes összeg: ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!) | Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.) |
| Befizetési számlák elnevezése | APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek | APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek |
| Befizetési számlák számlaszáma | 10032000-06056229 | 10032000-06056236 |
| Költséghatóság elszámolhatóság | Teljes befizetett összeg | Nem elszámolható |

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig kötelesek fizetni.

Múltkor ültem a kedvenc helyemen, a pultnál, egyszer csak besétál a leggyönyörűbb nő, akit valaha láttam. Gondolkodtam, hogy szólíthatnám meg, aztán küldtem neki egy üveggel a bár legjobb pezsgőjéből egy rövid üzenettel, hogy volna-e kedve meginni velem.

Elovasta, rám mosolygott, majd visszaírt: „Uram! Ahhoz, hogy önnel pezsgőzzek, a luxusvillája garázsában egy Mercedesnek, a bankszámláján legalább egymilliónak, a nadrágjában pedig pontosan 20 centinek kell lennie.”

Miután elolvastam, visszaírtam:

„Drága Hölgyem! Küldje vissza az üveget. A garázsomban egy Porsche, egy Ferrari és egy Mercedes áll, a 8 darab bankszámlámon pedig pontosan 2-2 millió található. Viszont soha, de soha, még a világ legszebb nője kedvéért sem fogok 5 centit levágnatni...”

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: ***www.taxisokvilaga.hu***

600 taxi ellenőrzését rendelte el brit a hatóság

Rejtélyes motortüzek

Egyelőre a gyártók sem találnak magyarázatot azokra a motortüzekre, amelyek az elmúlt hetekben a TX4-es brit, londoni fekete taxik jellemzőjévé vált. Személyi sérülés ugyan még nem történt, de mindez a brit fővárost is szimbolizáló taxik imázsára nem jó fényt.

A Transport for London (TFL), a londoni tömegközlekedésért felelős hatóság nehezen hozta meg döntését, miszerint elrendelte mind a 600 darab, 56-os rendszámú TX4-modellű bércocsi tüzetes ellenőrzését. Mindezt a lépést az váltotta ki, hogy az elmúlt hetekben egymás után több taxinak is kigyulladt a motortere. Igaz, ezen nem kívánatos események során szerencsére személyi sérülés nem történt, se gépkocsivezető, se utas nem szenvedett égési sérüléseket, de a tűz keletkezési okának kiderítése a hatóság nem merte felvállalni egy végeztes baleset kockázatát. Ráadásul miközben az elrendelt gépjárműveket sorra ellenőrzik, Londonban újabb négy, míg vidéken további tizenkét autó motorja gyulladt ki.

A taxisok nem értenek egyet az ellenőrzéssel, mondván a bevizsgálás ideje alatt kiesnek a forgalomból, ami számukra anyagi veszteséget jelent. Ráadásul, ha a TFL visszavonja a fuvarozáshoz elengedhetetlen engedélyüket, az beláthatatlan jövőt vetít előre. A tömegközlekedésért felelős hatóság szóvivője mégis arra kérte a fuvarozók képviselőit, hogy a biztonságos közlekedés érdekében mindenki tegyen eleget a határozatnak.

A vizsgálatok eddig nem jártak eredménnyel. Sem a gyártók, sem pedig az üzemeltetők nem találták meg a tűz keletkezésének okát, így az sem kizárt, hogy rövid időn belül lecserélik az egész flotta TX4-es modellt Angliában.

Cash

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: 9.00–17.00,

szerda, csütörtök: 10.00–17.00, péntek 9.00–14.00-ig.

| 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 | 4.000.-től |
| Elektronikus havi járulékbavallások | 1.700.-től |
| BTI-tagdíj (havonta) | 1.500.- |
| 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 |
| Február | 289.00 | 295.00 | 186.00 |
| Március | 292.00 | 296.00 | 189.00 |
| Április | 302.00 | 310.00 | 187.00 |
| Május | 298.00 | 315.00 | 187.00 |
| Június | 302.00 | 317.00 | 187.00 |
| Július | 312.00 | 333.00 | 188.00 |
| Augusztus | 317.00 | 337.00 | 187.00 |
| Szeptember | 305.00 | 326.00 | 193.00 |
| Október | 302.00 | 315.00 | 188.00 |

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 tárgyhónapban 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

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. – 2008.03.31. | 7,50% |
| 2008.04.01. – 2008.04.28. | 8,00% |
| 2008.04.29. – 2008.05.26. | 8,25% |
| 2008.05.27-től | 8,50% |

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



Szembetűnő, sokoldalú, biztonságos és praktikus

DODGE JOURNEY

Úgy tűnik, egyre több egyterűvel jelentkeznek az autógyárok, ez pedig bizonyos szempontból a taxisokat is érdekelheti, hiszen sokan szeretik a többfunkciós autókat. Az új Dodge Journey a piaci igényeknek megfelelően merész, sportos külsővel és sokféleképpen alakítható, rugalmas utas- és csomagterrel készül. Egyaránt fellelhető benne a szabadidő-terepjárók praktikuma és a személyautók hasznos sokoldalúsága. Az okos, rugalmas ülésrendszert és csomagteret kínáló belső tér kétféle kivitelben kapható: ötüléses elrendezés tágas raktérrel, illetve 5+2-es ülés kialakítás azokra az esetekre, amikor több utassal utazunk. A padlóba és az első utasülés párnája alá rejtett méretes tárolórekeszek, valamint a takarékos és erőteljes hajtásláncok kombinációja sokoldalú, funkcionális járművé varázsolják a Dodge Journey-t.

Az innovatív és okos megoldások hosszú listáján olyan tételek szerepelnek, mint a színes képernyős navigátor, a hűtött italtartó rekesz a kesztyűtartóban, a foltokkal szemben ellenálló, szag- és portaszító, könnyen tisztítható és kopásálló YES Essentials kárpit, a tolatókamera, a kivehető, tölthető LED-es zseblámpa a csomagterben, az opcionális, színes monitoros hátsó utastéri szórakoztató rendszer és a négy darab 12 voltos csatlakozó.

Az 50/50 arányban osztott harmadik ülésor használaton kívül a csomagtér padlójába hajtható, teljesen sík rakteret kínálva. A 90 fokban nyitható hátsó ajtókon át könnyű beszállni a harmadik ülésorba, és ez a gyermekülések behelyezését is megkönnyíti. Az összehajtható első ülés párnája alatt 273x222 mm-es tárolódoboz található, az ülés hátoldala pedig ledöntve asztalként funkcionál. Az első ülések mögött két tároló található a padlóban, amelyekben akár 12 darab 330 ml-es üdítődoboz tárolható, jégkockák között. A második ülésor egyetlen kézmozdulattal csúsztatható előre, megkönnyítve a beszállást a harmadik sorba. Az ötüléses modellekben a második ülésor mögött egy további, a háromrészes padlóba rejtett rekesz található. A csomagtérpadló egyik felét kopásálló szőnyeg, másik oldalát műanyag borítja, ami a piszkos tárgyak szállítása után könnyen tisztítható. Az 5+2 ülésrendszerű modellek harmadik ülésora mögött a padlóban rejtett tárolórekesz található. A második ülésor támlája ledönthető, ekkor dupla pohártartóként és tárolóként funkcionál.

A vásárlók eltérő igényeinek kielégítésére a Dodge Journey a nemzetközi piacokra többféle motorral és váltóval készül, hazánkban csak kétliteres turbódízel motor lesz rendelhető, amely teljesítmény, nyomaték, végsebesség, gyorsulás és fogyasztás szempontjából rendkívül versenyképes teszi. Teljesítménye 103 kW (140 LE), nyomatéka 310 Nm. Hatfokozatú kézi váltóval 6,5 litert fogyaszt száz kilométerenként vegyes üzemben, az új dupla kuplungos hatfokozatú automatával pedig 7 l/100 km a Dodge Journey étvágya.

A kétliteres turbódízel motorral hajtott Dodge Journey egy új duplakuplungos Getrag váltóval is választható lesz. A hagyományos négysebességű automatához képest az új szerkezettel akár 6 százalékos fogyasztáscsökkenés is elérhető. A dupla kuplungos váltó a manuális váltókban alkalmazott alkatrészekre épül.



FREKVENCIAÁTÁLLÁS a Nádor Rendszerházzal

A frekvenciaátálláshoz kapcsolódó szolgáltatásaink:

- URH rádió rendszerek tervezése, engedélyeztetése
- új, kedvező árfekvésű átjátszó berendezések, rádiók szállítása
- telepítés, üzembehelyezés

AKCIÓ!

MAXON PM 100/160 rádió



- 4/99 csatorna
- frekvencia tartomány: VHF, 146-174 Mhz
- 1-25 W max. kimenő teljesítmény
- programozható csatorna raszter 12,5/25 kHz
- beépíthető kerettel, kézimikrofonnal, tápkábelrel, kódadó nélkül

Részletekért érdeklődjön elérhetőségeinken!

NÁDOR RENDSZERHÁZ KFT. 1141 BUDAPEST, ÖV UTCA 3.
TEL: (1) 470-5013 FAX: (1) 470-5011
E-MAIL: MARKETING@NADOR.HU WWW.NADOR.HU

MORFONDÁRIÁK

Nem megmondtam? Máris október van. Az idő ugyan még jó, viszont helyzet van. Ugyan már. Miket beszélnek? Helyzetek. Ráadásul kicsoda helyzetek? A T. képviselő hölgyek, urak helyzetet teremtenek, hogy azután helyzetbe hozzassák leginkább magukat, vagy mást. Beszélnek itt valami szakértői kormányról. Micsoda? Hogy gondolják? Mihez értenek? Megmondom. A zsebekhez. Ha jól tudom, az EU-hoz tartozunk egy kis ideje. Akkor miért nem érvényesek ránk is a brüsszeli direktívák? Itt van például az úgynevezett MOPEDAUTÓK jogi megítélése. Az EU-ban tudtommal semmi gond ezekkel a járművekkel. Asszonyok, lányok, fiatalok, idősök jönnek, mennek ide-oda. Ahol például két rivális csapat éppen tüzharcot vív egymással a legkülönbözőbb automata löfegyverekkel. Szarban is voltak a rendőrök a helyszíneléskor. Ugyanis a kilőtt lőszermaradványokat sem tudták rendesen összeszedni. Magyarul, több volt a lyuk, mint a hüvely. Vagy fordítva. Azért lássuk be, ilyesmi egy rendes lőtéren nem fordulhat elő. Egy közepesen korrupt jogállamban meg az nem fordulhat elő szerintem, hogy ezeket a „harcosokat” három év múlva simán kiengedik, mert a bíróság képtelen egy elsőfokú ítéletet hozni. Bravo! Ahogy a lopásra szokták mondani: aki kicsit lop, az hamar megbűnhődik. Aki meg tízmilliókat, az megússza. Kiváltképpen itt az EU peremén. Mint ahogy a szerencsés motoros is megússza a vonattal való találkozást. Hát istenem! Az a „rohadt” fényesorompó tilosat mutatott ugyan, de ki gondolta volna, hogy jön a vonat, fő az, hogy megússza. A mozdonyvezető is. A média meg az ilyenekből csinál hőst. Az egyik kereskedelmi rádióban (ami mellesleg politikai is) pedig a műsorvezető hölgy azt fejtegeti, hogy ő mennyire nem szereti a gyalogosokat meg a kerékpárosokat. Teszi ezt egy közlekedési műsorban. Tényleg. Így néz ki a demokrácia? Nagyon nem tetszik ez nekem. Sajnos az a baj, hogy nem tudom megmondani, mi lenne a jó. Vagy akár csak egy kicsit is jobb. Mint a liberálisok. Na most kívülről keverik Igen. Most már szabadok. Én azt szeretném, ha teljesen szabadok lennének Mert hol van a szabadság? Kint. A házon kívül. Ott aztán nem érhetik olyan kudarcok őket, mint az egészségügy reformja során. Azért valaki jól járt a sok kis érték-megőrző kazetta eladásával. Esetleg az eladásával is. Hurra! Most

meg majd jön a konvergencia program. Tessék mondani, muszáj nekünk ilyen nyakatekert kifejezéseket keresgelnünk a lexikonokban? Ilyesmit egy vacak keresztretjvénybe sem szoktak betenni. Na meg „Robin Hood” adó. Most meg Európában vagyunk. Van hasonló személy a mi saját történelmünkben is. Kicsoda- kicsoda? Hát a Rózsa Sándor, vagy a Vidróczki. Persze az is lehetséges, hogy az indián közmondások helyett az angolszász mesevilággal próbálnak jobb hangulatot teremteni. Ne a hangulatot javítsák, hanem az életet. Adják meg a jogot, hogy megvédhessem magam, és a javaimat! Ne lopják el a síneket a vonat elől. Igaz, hogy a vasúti vonokat meg a görék adták el, ócskavasnak. Tényleg, a Robin Hood adótól kinek lesz jobb? Vagy rosszabb? Szerintem ez nem kérdés. Azért van ötletem, hogy miként lehetne a költségvetést egy kicsit helyrebillenteni. Abba kéne hagyni az elkeveredett harcot a KORUPCIÓN ellen. Nem harcolni kellene ugyanis. Megszüntetni! Tényleg ez az, amikor a képviselő nem hazudik. Ki kellene írni minden közintézetben, az országházban, hogy az öntudatos képviselő nem fogad el és nem ad csúszópénzt. Meg nem hiányzik, nem alszik, nem nyomkodja a másik gombját, etc...etc. A más nőjét, azt még megvitatjuk. Egyébként is ez a „harc” kifejezés mindig bosszantott egy kicsit. „Békeharc, Harc a butaság ellen, a korrupció ellen, a szegénység ellen. Ezek számomra teljesen értelmetlen kifejezések. A kapitalizmus ellen is harcoltunk. Tessék, ez lett a vége. Megérte. Valakiknek biztosan. Hej, de én itt csak mondom a magamét aztán a taxisokról még egy szót sem szóltam. Na. Szóval az itt a baj, hogy fel van borulva az értékrend ebben az ágazatban. Mi a helyzet napjainkban? Kedves UTAS hívja a kedvenc szolgáltatóját. Tudja, hogy hol lakik, tudja azt is, hogy nem lehet a kapuja közelében sem várakozni, de azt elvárja, hogy a taxis a várható fuvardíj többszörösét kockáztassa a szabálytalan várakozással. A cím ugye ki-megy. Torna, időszűkítés, kolléga megnyeri majd nyargal a címre mert a püderos kolléga esetleg odaszalad időt mérni. Ezt talán nem is ragoznám tovább. Napjainkban ez a taxizás árnyékos oldala. Finoman szólva. Sötétíti az árnyékot az un. lenyúlás. Pedig a kettő összefügg egy kisé. Eddig az utast ugyanis nem érdekelte, hogy mikor érkezik a taxi, és ő mikor dönti el, hogy lefáradjon a „sík ideg” kollégához Ha szigorúan veszem, ez még a balesetveszélyt is fokozhatja. Most pedig képzeljük el ugyanezt a fuvar, de lenyúlva. Mármint a kedves utas által lenyúlt taxis szemszögéből nézve. Az utas inntől kezdve feltehetőleg pontosan egyeztet a taxisával. Taxisunk a cím közeléből rácsörög kedves utasára. Utas leballag, tízig számol és ott a kocsi. Kényelmesen beszáll és még ma is falják a kilométereket, vagy egymást. Persze nincs kizárva az a lehetőség sem, hogy egy éber rendőr, miközben taxisunk megadja az elsőbbséget a zebrán átkelni kívánó gyerekocsit toló kismamának, eldönti magában, hogy eljárást kezdeményez taxisunk ellen. Az sajnos nem tűnik fel neki, hogy ezen idő alatt őt vagy hat jármű is elnyargalt a belső sávban. Természetesen történnek ezen események napjainkban, a zéró tolerancia jegyében. Ja, és még valami. Tudtommal van ma már oly „CÉG” ahol ezt a fajta kisajátítást az utassal egyeztetve természetesen jóváhagyják. Ezennel kívánok minden taxisnak baleset, és szabálysértésmentes közlekedést.

Tisztelettel:

Kapitány

Áll a székely a bíróságon:
 – Na, hogy is volt az az eset? –
 kérdi a bíró.
 – Tekintetes bíró úr, az ügy volt, hogy eszem a banánt a biciskámmal. Eldobom a héját. Gyűn a román. Elcsúszik, és zsupsz bele, pont a biciskámba! Osztt még vagy hatszor!



UCB
 INGATLANHITEL
 A BNP PARIBAS company

- LAKÁSCÉLRA, akár önerő nélkül is
 - SZABAD FELHASZNÁLÁSRA
 - KEDVEZŐTLEN HITELEK KIVÁLTÁSÁRA már 1,2% kamattól

1 000 000 Ft akár 6 519 Ft / hó törlesztő részlettel!

Személyre szabott ajánlatok az Ön igényei szerint, FIX törlesztő részlettel is!
 Részletekről érdeklődhét: a **0670/500-3400** telefonszámon

UCB Ingatlanhitel – az európai jelzáloghitel specialista

THM: 4,32–11,2 % A hirdetés tájékoztató jellegű, nem minősül nyilvános ajánlattételnek!

Küldj egy receptet!

Tisztelt Kollégák!

Tollat ragadtam ismét, hogy néhány finom falatról elmélkedjünk. Előbb az elmúlt napok eseményeiről szerettem volna írni, de most, hogy leültem a géphez, hát azzal kell kezdenem, amitől az imént elfáradtam. Am aztán el is kényeztettem az ízlelőbimbóimat. Gyönyörű szép, bőrös kacsahajat kaptam, amit feldaraboltam, közepes lángon kisütöttem, amíg a tepertője arany-sárga nem lett. Kiszedtem a zsírból, sóztam gyengén, a zsírt leszűrve üvegbe öntöttem, ha kihűl, jó lesz az bármire. Nos, a kacsatepertőt meg frissen, ropogós kenyérral, szeletelt lila hagymával, zöldpaprikával elkezdtem kóstolgatni, hát nem volt kellemetlen, az biztos. És mindez megkívánt egy jó fröccsöt végezettül. Nos, csak ezek után tudok rátérni az előző napok eseményeire.

Mivel itt a szüret ideje (nálam már megvolt) a szomszédom nekiállt 600 kg szőlő darálásának és préselésének. Tudtam, hogy ebben elfáradunk és megéhezünk, ezért a jó időt kihasználva, beigértem egy jó bográcsolást a végére. Vettem szép, sovány sertéscsülköt, vagy másfél kilót, meg egy 80 dekás füstölt csülköt is mellé.

Ezeket mind felkockáztam. A bográcsba feltettem egyszerre jó adag aprított hagymát, paprikát, paradicsomot, némi füstölt szalonnát és kevés fokhagymát párolódni. Kisvártatva hozzáengedtem a húsokat is, persze a cupákos csontokkal együtt. Mikor már erősen rotyogott saját levében, csak ekkor kapott sót, borsot, őrölt köményt, kevés kakukkfűvet, majoránna és jó adag szegedi piros paprikát. Tüzeltem alá szorgalmasan, s mikor a kóstolás már biztató volt, ekkor megkínáltam 30 dkg gombával, majd a végjátékban 3 deci vörösborral. Már nem tüzeltem tovább, mire a parázs alábbhagyott, szinte csak némi zsarátok piroslott az alján, hát kész volt a mű, s megérkeztek a pincéből a szomszédok is. Nos, a vacsora előtti szüreti áldomás idei meggyapalinka volt, a pörkölt mellé főtt krumpoli és puha kenyér járt, némi saját eltevésű csípős paprikával. Elkísértük az egészet tavalyi fehér boros fröccsel, persze, csak az emésztés elősegítése végett. Eddigre beesteledett, csillagos volt az ég, virágos a jökedv, nóta az nem volt, ki-ki hazaballagott s elszenderedett. Hát ezek voltak az elmúlt napok legfontosabb eseményei.

Tisztelettel:

Szoós István City 22

A rác ponty után pedig jöhet az idény másik finomsága, a **szilvás gombóc**. Hozzávalók: 1 kg burgonya, 20-30 dk liszt, 1 evőkanál búzadara, 2 evőkanál olaj, 1 tojás, só.

A héjában megfőtt burgonyát elkeverjük az olajjal, liszttel, sóval, egy tojással összegyúrjuk és jól kidolgozzuk. Ha kész, gyúródeszkán kb. fél cm vastagra nyújtjuk és kb. 8 cm-es kockákra vágjuk. Mindegyik közepébe egy szem kimagvált szilvát teszünk.

A szilvába egy szem makkacukrot rakunk és szórunk rá őrölt fahéjt. A gombócokat összehajtogatjuk – gömbölyűre formázzuk – lisztes kézzel, és sós forró vízben addig főzzük, amíg a víz tetejére feljönnek.

Leszűrve leöblítjük, és zsiradékban pirított zsemlemorzsa forgatjuk. Ha az ízeket még fokozni akarjuk, akkor a zsemlemorzsa helyett – ahogy a „tót atyafiak” (vagy anyafiak) csinálják – forgassuk meg darált porcukorral elkevert mákban.

A hatás egyenesen bombasztikus lesz. Ilyenkor összel már megcsap a karácsonyi mákos-beigli és a vörösboros aszalt szilva előszele, illetve előillata, de erről majd akkor.

Jó étvágyat:

Gyurisán Tamás
Fótaxi 895

IX. Országos Taxis Kispályás Labdarúgókupa KISKUNHALAS



Mindenki hozott egy pótlabdát a meze alatt, ám a játékvezető biztosította a rendet (rendőr százados)

Szeptember 6-án megint elérkezett a várva várt nagy nap. Megmérhettük tudásunkat és tehetség/telenség/günket a foci-pályán, immáron a kilencedik alkalommal. A rendezvénynek a kiskunhalasi Halas Taxi szervezésében, a városi tűzoltóság adott otthont.

A pálya remek, az idő tülontúl is jó. 33 fok árnyékban – ám ahogy Rejtőnél olvashattuk: hol van itt árnyék? Nem baj, csak játszassunk. A szokásos ígéretések után „csak” 7 csapat indult a tornán. Köszönet illeti a megjelenteket, akik szakitottak időt a sportra és a ba-

rátság ápolására. Reggel 10-re már kész volt a sorsolás, mire észrevettük hogy nincs itt a csoportba előre besorolt Fótaxi csapata. A tavalyi címvédő bajai csapat is, úgy látszik csak otthon nagylegény, a távolság – pedig csak 55 km – legyőzte őket. Ugyanis reggel 6-kor – a vezetővel együtt – három és fele voltak az indulásnál, így otthon

maradtak. Ugyanígy járt a Fótaxi, a Kaposvár és a Szeged gárdája. Sajnálhatják! Az „A” csoportba a rendező halasi gárda, a kecskeméti Hírös-Gong Taxi, a Budataxi és a Taxi 2000 csapata, a „B” csoportba a Budapest Taxi, a szekszárdi Gabriel Taxi és a békéscsabai Thermál Taxi került.

Izgalmas és folyadékbevitelben is gazdag mérkőzéseket vívtak a csapatok, de sajnos az esti forgatagban a jegyzőkönyvek elvesztek, és az eredményeket nem szeretném megmásítani. A csoportok végső sorrendje a következő lett – ezt már tudom:

Az „A” csoport: 1 Hírös Taxi, 2. Halas Taxi.

A „B” csoport: 1 Budapest Taxi, 2. Gabriel Taxi (Szekszárd).

Ezután következtek a döntők és a helyosztó meccsek, ha még nem égtünk volna meg /és ki/ teljesen. Így csapatonként csak 5-5 meccset játszottunk, bírjuk ám még! A helyi csapat hetesekkel alul maradt a fővárosiakkal szemben, míg a Hírös városiak (egyesek szerint vén trotytyok) izgalmas, néhol már testi küzdelmeket sem nélkülöző meccsen sima győzelmet arattak a szekszárdiak felett.

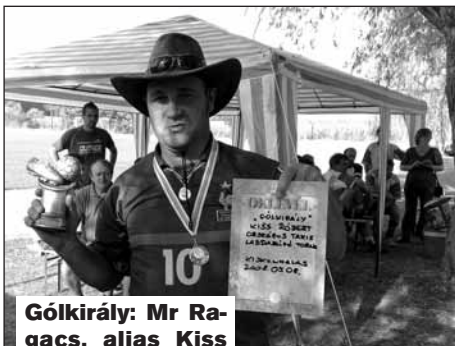
A döntőben a kecskeméti egy sikertelen megmozdulás révén (öngól) kikaptak a Budapest Taxitól, és csak a második helyet szerezték meg.

Az **idei bajnok** tehát az Öcsitaxi által vezérelt **Budapest Taxi** lett, megérdemelten. A harmadik helyért a helyiek simán legyőzték a szekszárdi gárdát. Így két megyei csapat is felállhatott a képzletbeli dobogóra.

Az ezüstérem tehát a Halas Taxié lett (Kiskunhalas), a bronz pedig a Hírös Taxinak (Kecskemét) jutott. Nem voltak izgalommentesek a helyosztók sem. Itt alakult ki a végső sorrend: 4. Gabriel Taxi (Szekszárd), 5. Budataxi (Budapest), 6. Taxi 2000 (Budapest),



Budapest Taxi, 2008 bajnoka



Gólkirály: Mr Ragacs, alias Kiss Robi vendégjátékos, Kecskemét

7. Thermál Taxi (Békcéscsaba)

A **gólkirály**: Kiss Róbert, alias Ragacs Kecskemét (vendégjátékos).

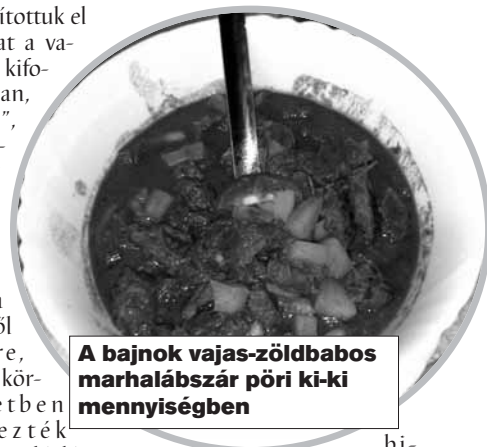
A **torna legjobb játékos**: Kulik Richárd, Budapest Taxi.

A **legjobb kapus**: Juhász Péter, Halas Taxi.

Ennyit a meccsről. Köszönet azoknak a játékosoknak, akik akár csapat nélkül is eljöttek, csak a „buli kedvéért” és kerestek maguknak helyet a játékhoz. A továbbiakban a megszokott mederben folyt az esti történet. Ezt megelőzően azonban egy kis

termál-fürdőzéssel lazítottuk el a megfáradt izmainkat a vacsora előtt. A szállás kifogástalan szállodában, reggelivel, „ifával”, számlával 5000 Ft/fő-re jött ki, ami korrekt ár volt. A vacsorát a Halas Taxi egyik volt kollégája éttermében, a Tölgyfában, a szállástól 25m-re, a

fürdőtől 20 m-re, kitűnő környezetben rendezték meg vendéglátóink. Itt magas színvonalú és kedves kiszolgálásban volt részünk. A vacsora minden képzeletbeli mennyiséget és minőséget felül múlt: füstölt szalonánán pirított marhalábszárpörkölt, belefőzött zöldbabbal és burgonyával, bográcsban. Elmondhatatlanul FENOMÉNÁLIS volt! Természetesen a szokásokhoz híven a nevezési díj tartalmazta a vacsora árát, aki ezt nem várta meg, bánhatja. Este élőzene szórakoztatta a megfáradt seregeket. Később már csak a töb-



A bajnok vajás-zöldbabos marhalábszár pörki ki-ki mennyiségben



Az elmaradhatatlan jókedvű vacsora



A hazai rendezők: a Halas Taxi

zött zöldbabbal és burgonyával, bográcsban. Elmondhatatlanul FENOMÉNÁLIS volt! Természetesen a szokásokhoz híven a nevezési díj tartalmazta a vacsora árát, aki ezt nem várta meg, bánhatja. Este élőzene szórakoztatta a megfáradt seregeket. Később már csak a töb-

bi-ek elmondására hagyatkozom mert megfáradtam...

Igy másoktól értesültem a fürdő éjjel 2-kori kinyitásáról, és bizonyos disco-járatokról. Mert a szerv azért rajtunk tartotta a szemét a ZÉRO tolerancia jegyében.

En - nem csak - a magam nevében köszönöm a halasiaknak ezt a szép napot, és remélem, hogy jövőre Kecskeméten, a X. Taxis Jubileumi Labdarúgó kupa-n ennél is sokkal többen leszünk. Bízom abban is, hogy legalább ilyen jól érezzük majd magunkat. Bár volt olyan személy, akit azért mindenki hiányolt, de ő igazoltan, esküvő miatt volt távol (gratulálunk, Józsi!).

Maradok tisztelettel:

egy idősező szemüveges úr



Lazítás közben

Öregfiúk nagypályás labdarúgó-bajnoksága

6x6 Taxi - ReFeri 2-0 (2-0)

Budapest, X. Kőér utca, 30 néző. Vezette: Ember Tibor (jól)

6x6 Taxi: Lipták, Bereczki, Török, Kincses, Szabó, Varga, Farkas, Wukovics, Novakov, Tyukodi, Jakab

ReFeri: Jakab, Martinek, Lengyel, Tamássy, Koch, Zalasch, Bánki, Kömpf, Csorba, Mészáros, Csibra,

Gólszerzők: Novakov, Jakab

Jók: Novakov, Wukovics (a mezőny legjobbja), illetve Bánki, Csibra

A taxisok a játékezők csapatával csaptak össze a bajnokság elején. A rutinosabb csapat magabiztosan győzött. Érdekesége volt a mérkőzésnek az „átfedések”. Több játékező egyben több taxis egyben játékező is.

Ugyanis a játékezők tartalék kapusa a City Taxi taxisa. Ugyanakkor a 6x6 Taxi egyik meghatározó játékező „másodállásban” labdarúgó játékező... Cukkolták is eleget: „Nem szégyelled, megad? Rugdosod a kollégáidat?” Érdekes egyébként a taxis - labdarúgó játékező párhuzam. Cserna László, a volt FIFA bíró, a FÓTAXI taxisa. Győr Zoltán, az Öregfiúk bajnokság legjobb játékezője, a TELE 5 taxisa. Közben Járner Gabi

a BLSZ egyik legjobb játékezője, a City Taxi gépkocsivezője.

A következő időszakban folyamatosan ellátogatunk a taxis csapatok bajnoki mérkőzéseire. Ne feledjük a tiszteletet parancsoló listát:

6x6 Taxi, Öregfiúk Kiemelt csoport, FÓTAXI Közép-csoport, PEPITA TAXI Területi csoport. Old Boy's bajnokságok: FÓTAXI és PEPITA taxi.

Juhász Péter

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

**Francia vagyok, mérgelődhetem.
Ponthoise-i Párizs volt szülőhelyem.
Most hát egy kenderkötéltől fejem
megtudja majd, hogy mit nyom fenekem.**

Ez itten a híres *Quatrain*, François Villon francia költő négysoros versesckéje. Kendtek közül bizonyára sokan ösmerik, esetleg más fordításban, merthogy többféle magyarázata létezik ám. Például a „seggem” változat. Álnokul ide írhatnánk, hogy azt azért nem közöljük, mivel illetlen. A zord igazság pedig az, hogy az ilyen változatok jogdíjasak. A föntit József Attila fordította.

Magáról a feneké sulyát ily szorongatott helyzetben joggal érző költőről igen keveset tud az irodalomtudomány, azt a keveset meg honnét is szerezte: hát Villon költeményeiből, no meg a rá igen jellemző módon a korabeli bírósági jegyzőkönyvekből.

Az írók, költők – szerteszéjjel az egész világon – általában rendes, böcsületes és tisztességes emberek, többnyire igen jámborak, mondhatnánk otthonülő természetűek. Ha egyiknél-másiknál fel is üti fejét némi deviancia vagy ilyen-olyan különködés, az még elfogadható határokon belül. A derekbóját meg egyenesen példaképnek állíthatnánk mindkét nembeli serdülő ifjúságunk elé. De e havi költőnk, Villont nem tanácsos.

1431-ben született Párizsban, igen szegény szülektől. Éppen ebben az évben égették meg Rouenban a francia nemzeti eszme leánykáját, Jeanne D'Arc-ot, vagyis költőnk élete nagyjából egybeesik a korábban nem létező egységes francia királyság megerősödésével. Amde Párizs még nem főváros, és még irgalmatlanul messzi van attól, hogy a Fény városa legyen. Ekkoriban meg tán éppen a Sötétség, amiből messzire kiviláglik a világhíres Sorbonne egyetem. Ide írta be Villont nevelőapja, egy derék és jámbor életű pap, akinek a költő – tisztelete jeleként – a nevét fölvette. Merthogy eredetileg nem is így hívták.

Igen jóeszű fiú lehetett, és szorgalmas a tanulásban. Az akkoriban már négy nyelven oktató egyetemen a szigorú követelmények ellenére derekasan megálta a helyét, tanulmányában elérte a magiszteri fokozatot, ami annyit jelentett, hogy akár maga is taníthatott volna.

De nem ezt tette.

Vélhetően diákcimborái hatására, buzdítására, nem persze a maga kedvtelésére egyre gyakrabban kereste fel a párizsi kocsmákat és bordélyházakat. Ebből még nagyobb baj nem is lett volna – édes istenem, hát melyik diák nem indul el e kettő kipróbálására! Hanemhát egyre nagyobb kedvet kapott a hamiskártyázásra, majd cimborásan összevevődve rablásokba fogtak – szóval a mi emi-

nens diákunk züllött felfele igencsak nagy rátermettséggel és tehetséggel. Egy nő miatt összevész egy pappal, azt hasba szúrja, oszt menekül. Amde elfogják – kész csuda, hogy kegyelmet kap. Megint rablónak áll, majd menekül, elkapják, halálra ítélik, – ám egy közbejött királyi esemény kapcsán ismét kegyelmet kap. Kifoszt egy templomot – ez akkoriban halálos bűn volt –, el is ítélik az akasztófára, ám de tessék, láss csudát, kegyelemből számúzik.

VILLONRÓL MEG A VASTAG MARGOT-RÓL SZÓLÓ BALLADA

**Ha szeretem a szép lányt szolgálom,
nem kell azért bugrisnak vélnetek.
Javai finom óhajra valók,
csókjáért kardot, pajzsot viselek.
Fazekat happolok, ha emberek
jönnek, ellépek borért csendesen.
Kerül gyümölcs meg sajt. S ha rendesen
fizetnek, mondok: Jól ityeg bizony!
Csak jöjenek, ha dürgésük leszen,
e bordélyba, hol szállásunk vagyon.**

**De megvannak a vijjogó bajok,
ha pénz nélkül jön Margot hálni meg.
Szívem halálra gyűlöli. Fogod
mindjárt kabátod, szoknyád, réklidet,
gyapjú gyanánt a zalogba vihedd!
S kezét csipőre téve bög nekem
az Antikrisztus, hogy Jézusra, nem,
ő nem teszi! Hát jól képen kapom, –
az orra fölött hordja kézjegyem
e bordélyban, hol szállásunk vagyon.**

**Majd megbékélünk; szellent rám nagyot
– dagadtabb, mint a dongó – fölnevet,
combom csapkodja, Gogó-t meg gagyog,
öklével birizsgálja fejemet.
Mint bunda, alszunk, lévén részegek.**

**S kelünk. Korog a hasa. Kényesen
fölmászik rám, nyögök keservesen,
a deszkánál is laposabbra nyom,
ledérkedéssel tönkre így teszen
e bordélyban, hol szállásunk vagyon.**

Ajánlás

**Vihar, fagy, dér, – megvan kenyerelem!
Így vesz az ember gubát az eben.
Lóg rajtam, pénzt megéri velem.
Lotyó, kurafi: passzolunk nagyon!
Ocsmányoké ez ocsmány szerelem.
Mincs emberségünk, hát ne is legyen
e bordélyban, hol szállásunk vagyon!**

Három napot kér a tisztelt bíróságtól, hogy elbúcsúzzon barátaitól, vélhetően nem csak a lotyóktól és zsvány cimboráitól, aztán kibaklat a város kapuján, és alakját végleg elnyeli a sötétség. Nem tudjuk mikor és hol halt meg, hol nyugszik, és hogy nyugszik-e egyáltalán.

Eseményekben és élményekben igencsak dús életének leghűbb és legőszintébb krónikása éppen ő maga.

Igaznak vélik majd kendtek is ezt az állítást, ha elolvassák e havi versünket, melynek címét franciául is ideírjuk: *Ballade de Villon et de la grosse Margot*, mert ez így előkelően hangzik és ellensúlyozza a vers kissé vas-kosságát – ugyancsak József Attila igen ihletett fordításában.

Szó se róla, nekem például nem csinál sürgető gusztust a vastag, más fordításban kövér Margot-hoz. De vérbő igazi korabeli párizsi életkép ez, némi invitálással a Margot-ból „befolyó” anyagiak reményében. Az Ajánlás első hat sora kezdőbetűi lefele olvasva kiadják a költő nevét – ezt az okosok akrosztikonnak nevezik, gyakran éltek vele a korabeli költők.

A vers születésekor költőnk státusza – vagy mondjuk így: foglalkozása – kétséget kizáróan bizony a kitartottság, nők futtatása, magyarul: a striciség volt. Ősi mesterség ez is, akár a futtatottaké, kérkedni azonban nemigen szoktak véle.

Villon se kérkedik hanem kertelés nélkül őszintén bevallja: kedvére való ez az állás, ahol egy személyben lehet e bájos hölgy PR-menedzsere, gazdasági igazgatója és humán erőforrás-gazdálkodója. Meg különben is: „Vihar, fagy, dér, – megvan a kenyerelem!/Így vesz az ember gubát az eben...”

Hogy mi csintalanság és rosszaság volt benne, azt leírtuk. A jót is le kell írunk: igen nagy költő! Időnkénti bűnbánatából fakadó versei is legalább annyira őszinték, mint a Margot-ról és magáról szóló fenti vers.

Ilyen alaplóból – de szigorúan csak az őszintesége alapján – akár mai politikus is lehetne, nemdebar?

Car's Angels Kft.

Taxi gépkocsivezetőként dolgoznál, esetleg saját autóval, de még nem tudod, hogyan és hol? Esetleg nem vagy egyéni vállalkozó? Gyere hozzánk, mi alkalmazunk szerződéses jogviszonyban, fő- vagy mellékállásban. Üzemben tartás, autó és hitel illetve okmányirodai ügyintézés, biztosítás valamint autót vásárlási tanácsadás.

06-70/561-8915 • 06-70/583-8715
carsangels@freemail.hu

MAZDA6 Sportkombi



azért, mert elromlott. Nem! Csak a társaságnál szóltak neki, hogy ez már nagyon idős járgány, cserélni kellene. Pedig sok alkatrésze még eredeti! Szinte hihetetlen, a



Ahogy az a tájékoztatókból is kiderül, a Mazda6 újjászülött. Méghozzá nem is akárhogyan. Az inspiráló és sportos vezetési élmény kiegészült a minőségi anyagok és a felsőfokú összeszerelési minőség által biztosított exkluzív érzéssel. Az alacsony fogyasztási értékek mellett a károsanyag-kibocsátás is tovább csökkent. De nézzük a Mazda6 Sportkombit egy kicsit részletesebben. Ki hallott már olyat, hogy egy kombi elegáns lehet? Pedig az. Stílusa vonzza a tekintetet. Az autó hossza 4785 mm, szélessége 1795 mm. A csomagter 477 literes. A saját tömege 1380 kg, össztömege 2020 kg. A motor

2 literes, 16 szelepes, 4 hengeres, 108 kW-os (147 LE). A leadott nyomaték 4000-es fordulaton 184 Nm. Mért vegyes fogyasztása 7,8 liter volt, ami az inkább városi használat mellett egy ekkora autótól igencsak barátinak mondható. A 3 oldalas felszereltségi lista ismertetése helyett inkább egy mazdás hír: néhány hete tudtam meg, hogy egy kolléga 16 évvel ezelőtt vett egy akkor már 3 éves Mazda 6-ot. Ezt most az idén decemberben adja el. Nem



megtett kilométerek száma közelít az egymillióhoz. Saját statisztikája szerint csak a hátsó ülésen közel 35 000 ember ült. És nem kellett kicserélni, még az eredeti.

Kétségtelen, ez nem csak a Mazda

gyár érdeme, hiszen ehhez kiváló vezetői képességekkel is kell rendelkezni. Mégis ez egyben a Mazda6-ot is dicséri. Ki tudja, talán az új Mazda6 Sportkombival is elérhető lesz a 7 számjegyű megtett kilométer.



Pontosvesszők

„Itt van az ősz, itt van újra...” Igen, már október játszadozik gondolatokkal, érzéseinkkel, formálja hangulatunkat, változatos reakciókat kiváltva belőlünk – egyéni vérmérséklet szerint. Mivel még nem érkezett töletek tematikus írás, így egy régebbi novellámat osztom meg veletek, hangulatában kapcsolódik az őszhöz, melankolikus, nosztalgikus, humorral vegyített. Amolyan múltidéző, amikor még futottak a jó öreg „pupos” Warszawák... Én még emlékszem rá, egy időben volt plexi is a taxis körül.

Az írás viszont csak egy fikció, annyi igaz a cselekményből, hogy egy Béla nevű régi taxiscimborám mesélte, megutaztatta a „pupiban” az idős vidéki bácsikát a kalaptartón...

A treffen

Béla már fél óra állt a sor elején, a treffen. Üres tekintettel nézett ki a fejéből, nagyon teli volt a hőcsukája. Régen ezen a droszton soha nem kellett ennyit ácsorogni, akkor még jól mozgott a Keleti. Néha négy-öt liftet is megcsinált hét órára. Most meg... Ötörk jött ki, négyen már itt álltak előtte, ők elfogytak másfél óra alatt. – Én meg már itt szívok két órája, aztán sehol sámlí – mormogta félhangosan. Unalmában vizsgálni kezdte az egyik

óriásplakátot, de olyan elmélyülten, mintha ma látta volna először. *Már megint micsoda akciók... Csak legyen pénze a hülyéjének – a magamfajta taxinak –, gondolta bárgyún, és megvizsgálta brifkóját. Akárhogy számolta, előlről, hátulról kezdve, nyolcezer és hétszáz volt benne, meg némi apró. Tekintete visszatévedt a plakátra, hátradőlt az ülésben, a reklámhölgy rákacsintott egyet, kettőt, hármat... Szeme elhomályosult, a betűk összefolytak...*

Benyomott egy Tulipánt a szája

sarkába, elgondolkodva nyúlt a gyufaért, ami rendesen a taxióra tetején a cigi mellett szokott lenni, egy széles befőttesgumival leszorítva.

Most azonban sehol sem találta. Lenézett a műszerfal alá, elsőre megállapította, hogy ráferne egy alapos belső takarítás az öreg „púposra” – a Warszawára. Éppen meglátta a gyufát a radiátor előtt, amikor mintha az ég dördült volna meg, akkorát döngött a kocs oldal. Ijedtében rögtön lefejelte a kormányt, szódásüvegtalp szemüvege meg – valahová – a gyufa mellé eshetett. Mire végre kitapogatta szemüvegét, és mint egy távcsöves ürge, ki tudott kémlelni a kormány alól, még kétszer döngött a kocs oldal.

– *Mi a rohadt...!* – kezdte, de ekkor már rájött, hogy senki sem csattant neki az autónak, hanem egy kucsmás, bajszos, prémes kabátos öreg áll a jobb első ajtónál, és épp újra le akar sújtani fokoszerű botjával. Ahogy csak tudott, kimászott a kocsiból, és ráordított az öregre:

– *Mit csinál maga fater, legyen már*

észen! Ez nem a szürke számár, bár a színe hasonló.

– *Jó napot, osztán meg erő égítség! – válaszolt az öreg. – A többi kocsi munta, ho verjem meg az ódalát, mer kend tán megalutt itten a. Egyébkint meg Karácson Bandi vónék Poroszloról.*

Béla mérgesen mérte végig az öreget, megtapogatta a „pupos” ajtaját, de a két milliméteres lemez állta a sarat, még a festék sem pattant le róla. Az öreg széles vigyorral nézett rá, pirospozsgás arca kerek volt, apró gombszemei kíváncsian csillogtak.

– *Osztán, mir olyan nagy hangja van? Jó, előbb meg míg alutt, há csak felibresztettem.*

Béla nyelt egy nagyot, rájött az „öreg” vele egykorú, ötvenes lehet.

– *Mit akar? – kérdezte valamivel nyugodtabban.*

– *Há, in nem akarok semmit, de muszaj vót gyünni, mer az asszony beteg lett, amikor meghallotta a hírt. A kit fájín fíjam meg Kelet-Nímetországba dógozik Fridrics-hágenbe, maj csak karácsonyra gyünnek meg szabadságra.*

Mi van az áfa után?

Bár sokak szerint szakmánk válságban van, mégis akad néhány olyan taxis vállalkozó, aki bevételét nem tudja az áfa határa alatt tartani (2007-ig négymillió, 2008-tól ötmillió forint bruttó éves bevétel). A szinte már kizárólagosan céges – tehát számlás, csekkes, bankkártyás – fuvarozás eredményeként megnőtt a komolyabban regisztrált bevételek aránya (bár a taxis vállalkozók természetesen a taxiórában lévő készpénzes bevételeiket is maradéktalanul nyilvántartják...), így ma már néhány esetben az éves bevétel túlmegy az alanyi áfamentes határon. Megtörténhet ez egyetlen autó esetén is, és szinte biztosan megtörténik, ha a vállalkozó több gépkocsival, több alkalmazottal végzi tevékenységét.

Az áfakörbe való belépés történhet önkéntes alapon – vagyis a vállalkozó nyilatkozik hogy áfás szeretne lenni-, és történhet annak okán, hogy az adott adóévben bevétele túllépte az alanyi áfamentes határt, jelenleg az ötmillió forintot. A határ átlépésének évében csak a határ feletti összeg után kell forgalmi adót fizetni, a következő évben azonban már az első forinttól. A költségek áfájának visszaigénylésére is ez a fenti szabály vonatkozik. Az áfahatár átlépéséről az adóhivatal felé bejelentést kell tenni, az esedékességet követő 15 napon belül. A nyilatkozat nyomán az adóhivatal határozatban állapítja meg a vállalkozó adószámának változását. Egyéb módosítás hiányában csak az adószám hátulról számított harmadik számjegye változik 1-ről 2-re.

Az áfa mértéke 20%, tehát minden bevételünk 20%-ot áfaként be kell fizetnünk (levonva a költségek utáni visszaigényléseket – de erről majd később). Ez azt jelenti, hogy egy 1200 forintos fuvarból csak 1000 forint lesz a nettó bevétel, a 200 forint általános forgalmi adóként fizetendő be. Talán úgy is lehetne fogalmazni, hogy az áfakörbe való belépéssel minden ezerkétszáz forint bevételből 200 egy újabb adóként elvész számunkra. Valahogy nyilván kompenzálni kell ezt a kiesést, tehát a vállalkozó azt a racionális döntést hozza, hogy tarifáját 20%-kal megemeli, és még így is csak „pénzénél marad”, sem nettó bevétel, sem jö-

vedelme nem emelkedik. Igen ám, de mit tehet akkor, ha valamely társaságnál kötött tarifával kell dolgoznia? Nos, gyakorlatilag semmit, a társaságok a tarifa megállapításánál nem tesznek különbséget a szerint, hogy valaki áfás, vagy sem. Tudomásul kell vennie vállalkozónknak, hogy az 1000 forint bevételéből 167 forint áfa, neki csak 833 marad. (A bruttó összegből visszaszámolva az áfa 16,67%) Az utasnak pedig közömbös, hogy a taxis által adott számlán alanyi mentes, vagy 20%-os áfa van feltüntetve, hiszen még ha áfás taxissal utazik, akkor sem tudja visszaigényelni az erre a szolgáltatásra kivetett forgalmi adót, mert a vonatkozó rendeletek tételesen tiltják ezt (ami szintén megérne egy dühöngést...).

Na jó, de mi van a visszaigényelhető forgalmi adókkal? Hát sajnos nem sok. Első lépésben tisztáznunk kell, hogy az áfakörbe tartozó taxis egyébként milyen adózási formát választott személyi jövedelemadó szempontjából. Ha ugyanis átalányadózó – a törvény nyolcmillió forint éves árbevételig engedélyezi ezt a formát a mi szakmánkban – akkor költségnyilvántartás nem kell gyűjtenie, hiszen a bevétel 80 százaléka automatikusan költségnek minősül, 20%-a pedig a személyi jövedelemadó-köteles jövedelem. Ha emellett „beleesett” az áfa körbe is, akkor viszont mégis csak célszerű gyűjteni költségnyilvántartást, hiszen – bár költségként továbbra sem érvényesítheti azokat –, ha áfa befizető, akkor ezek után a tételek után az áfa visszaigénylésére jogosult. Ha már eddig is tételes adózó volt, akkor a költségnyilvántartás csak kiegészül a forgalmi adó szempontjainak megfelelően. De lássuk, mi minősülhet egy taxis esetén költségnek. Elsősorban az üzemanyag, mint egyik legnagyobb tétel. Erről azonban a törvény úgy rendelkezik, hogy áfatartal-

ma személygépkocsik esetén nem igényelhető vissza. A taxis pedig ugyebár személygépkocsival szolgáltat... A másik nagyobb tétel maga a gépkocsi, annak értéke és annak az értéknek az áfája. Itt már bizonyos korlátozott lehetőségek mellett van mód az általános forgalmi adó visszaigénylésére, sőt a szabályozás szigorja 2008-tól csökkent (lásd e számban az adóhivatallal áfa-ügyben folytatott levélváltást), ám véleményem szerint az egy darab gépkocsival szolgáltató egyéni vállalkozó részéről ez még nem elég motiváció. Maradnak tehát az egyéb tételek, melyekből visszaigényelhető lenne az áfa, de ezek már tényleg annyira minimálisak, hogy szinte említést sem érdemelnek. Talán egy kivétellel, már ami a társasági tagdíjnak az áfás részét illeti, ez ugyanis elég magas és rendsze-

Az előző számban megjelent cikket, amely szerint üldöz bennünket a politika, szeretném számszakilag egy kissé kijavítani, ill. ki egészíteni. Elhangzott több helyen is az interjúban a négymillió forintos áfa határ kifejezés. A valóságban azonban 2008-tól az alanyi áfamentes tevékenység határa ötmillió forintra emelkedett. Egy másik téves számadat az áfa 25%-ban való megjelenése. A valóságban az áfa százaléka a nettó bevételre vetítve 20% (a bruttóból visszaszámolva 16,67%). A számszaki adatokon túli következtetéssel azonban mélysegesen egyet kell értenem: az valóban a súlyos, és semmivel sem magyarázható diszkrimináció, hogy egy egész szakmát megfosztanak egyik legnagyobb költsége, az üzemanyag áfájának visszaigényelhetőségétől...

res havi összeg. Más komolyabb áfás költségtelet, ami a taxis vállalkozókat illeti nem találtam. Amiből viszont nem lehet áfát visszaigényelni, az van bőven: a postaköltség, a különböző illetek, amit kocscserénél kell fizetni, az adók és a járulékok, a frekvenciadíj stb. Összefoglalva tehát: amíg áttételesen ilyen diszkriminatív módon szabályozzák a taxis szakma áfakérdését, addig egészen egyszerűen nem éri meg azt választani, vagy „beleesni”, mivel előnyök nem, csak hátrányokat hordoz, és jövedelmünk nagymértékű csökkenését eredményezi az áfakörbe való tartozás. Lehetőség szerint ötmillió forint éves árbevétel alatt maradni egyéni vállalkozóként – természetesen az adójogszabályok maximális betartásával – tehát okos és ésszerű döntés.

Nagy Zoltán

– Akkor meg mi a szarért veri a kocsi oldalát? – nekem ezzel el kell számolni.

– No, ha iccer alszik, akkó míg mit vár?

– Haver, húzzál el innen, mert arébb raklak!

– Nem kő engem pakogatni, nem vagyok kódús! Megfizetem én magát, ha meg tudunk ígyezni. Elintizem a dógom, oszt míg haza is kő maj vinni Poroszlóra.

– Mi a túró az a Poroszló? – pörgött Béla agya. Lehet, hogy egy jó kis húzós vidék? A kucsma Bandi – vagy micsoda –, meg mintha gondolatolvasó tanfolyamról került volna ide, a szent Keleti drosztra, már nyöszörögte is:

– Egyszázötven kilométer az tesvírek között is.

– Miről lenne szó? – kezdte már engedékenyebben Béla.

– Há, először mennyünk, aztán maj mondom! Itt a papíron a címe: Lot-tó l-gaz-ga-tó-ság.

Béla csak nézte a levelet... Ez a manus, ez nyert hatszáznegyvenezret?

– Figyelj, haver, ez komoly?

– Há, nem? Akkó minek gyünnék in ide potyára?

Berakta az első ülés elé a kucsmás batyuját, bőröndjét az ülésre tette.

– Na, üljön be, menjünk – szolt Béla. Annyira azonban nem engesztelődött ki, hogy mondta volna a kucsmásnak ne a kalaptartón csücsüljön, mert, ahogy az rálépett a küszöbre, onnan azonnal fellépett az ülésre, s úgy kuporgott a hátsó kirakatban, mint kocsi a bakon. Így mentek át a

városon. A kucsmás delutánra elintézte a formaságokat, nagy vászonkendőbe kötötte a pénzt, úgy tette bele zsíros bőrkofferébe.

– Na, ugyi megmuntam én, oszt mán mehetünk is haza e!

Poroszló felé már tegeződtek – mindketten. Béla azt számolgatta magában, hogy ennyi pénzből hány doboz Tulipánt tudna venni. Valahogy úgy jönne ki, hogyha még élnék háromszáz évet, akkor sem szívnám el – gondolta végig. Egy dülöt leágazásánál megálltak, mert Karácsonra rájött a vizzelhetnék. Béla nézte a bőröndöt. Csend volt, sehol semmi mozgás, csak a kucsmás szuszogott nagy igyekezetében. Hirten elhatározással lenyúlt az ülés alá, előhúzza a méretes szerelővasat... Valami nagyot koppant a kocsi ajtaján.

Riadtan kapta fel a fejét. Észrevette, hogy kifolyt nyála a kormány alá csöppent. Balra nézett, ott csak az óriásplakát volt... Jobboldalt viszont egy kucsmás öregember verte az ajtót – fokoszerű botjával.

Várom továbbra is az olvasók irodalmi színvonalú, vagy afelé tendáló írásait – verset, rövidebb novellát, esetleírást, groteszket, abszurdot, humort, prózaverset, tankát, haikut, szonettet stb... Remélem, sokan külditek el célzott, taxis témájú, és egyéb írásaikat email címemre: czila01@gmail.com A szerzőknek tartalmas írásokat, kedves műzsát, az olvasóknak pedig kellemes perceket kívánok!

(tokio170)

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

2007-es évjáratú 211-es Mercedes 220 TDi fekete, plastic változat, 37000 km-rel, extrákkal, taxinak vizsgáztatva eladó, részletre is elvihető.

Erd.: 06/30-910-6461 telefonszámon.



Könyvet veszek minden mennyiségben. Házhoz megyek, illetve hagyatékot vásárolok.

Telefon: 06-30-742-4558.

Főtaxi, Barna Imre



Eladó Kőbánya-Óhegyen 113 m²-es sorházi lakás, amely 1989-ben épült gázbeton téglából. Kétszintes, felső szinten 3 szoba, fürdőszoba, WC, nagy előtér, alsó szinten amerikai konyha nagy nappali, mosdó,



kamra, nagy terasz. A lakás cirkófűtéses, részben felújított, külön kéményes rusztikus kandalló, felső szinten beépített gardrob található. Első, hátsó kert, közös

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Autópálya”. Az autópályán a párhuzamos közlekedés szabályait kell alkalmazni.

2. Helyes a „C” válasz. A megcsúszás következtében a mellső kerekek az oldalvezető erőket már nem képesek átvinni a talajra. Bármilyen kormányzás esetén a jármű nem tér ki a haladási irányából, így nem tudjuk a kanyar ívét követni.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Lakó pihenő övezet”. Az ilyen helyen az utak keresztezése egyenrangú. A taxi más gépkocsit csak jobbról előzhet meg az útkereszteződésben, amikor a jármű balra bekanyarodik.

4. Helyes a „B” válasz. A jelzőtábla azoknak a járművek a behajtását tiltja, amelyeket elől és hátul megjelöltek narancssárga alapszínű, felirat nélküli vagy felirattal ellátott veszélyt jelző táblával.

5. Helyes a „B” válasz. Ha öt percen belül nem jön az megrendelést adó utas, akkor a taxi várakozónak minősül, és így a jelzésnek megfelelően ezért fizetni kell.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Veszélyes lejtő”. Lejtőn való fékezéskor az első tengelyen még jobban megnő az egyébként is nagy tengelyterhelés. Ilyenkor a hátsó tengely kerekeinek gumibroncsai alig képesek oldalvezető erőt átvinni az úttestre, ezért a jármű megcsúszhat.

7. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Legkisebb követési távolság”. A KRESZ nem jelöli meg kivételként az emberi vagy állati erővel vont járműveket.

8. Helyes a „B” válasz. A szabály ebből a szempontból nem tesz különbséget külön megvilágított és világítás nélküli úttest között.

9. Helyes a „B” válasz. Mindig csak szabályosan, biztonságot adó sebességgel

szabad haladni, úgy, hogy a vezető ura maradjon a járművének.

10. Helyes a „B” válasz. Olyan gépjárművön, amelynek a teherbírását csak a szállítható személyek számával határozták meg, személyenként 10 kilogramm rakomány is szállítható.

11. Helyes az „A” válasz. A gépkocsi sebességének a növekedésével a légellenállás négyzetes arányban lesz nagyobb.

12. Helyes a „C” válasz. A fiatal gépkocsivezetők teljesítő- és észlelési képessége jobb az átlagosnál. Problémát sok esetben a nagy kockázatvállalási hajlam és a kevés tapasztalat jelent.

13. Helyes a „C” válasz. Előzésekör, autópályára való felhajtáskor szükség lehet a motor maximális teljesítményének a kihasználására.

14. Helyes az „A” válasz. A képen látható helyen a terelővonalakkal a megállóban tartózkodó menetrend szerint közlekedő autóbussz kikerülését kívánják segíteni. Az így elkerített részen más jármű is áthaladhat, de ez esetben az irányjelzőt értelemszerűen kétszer is használni kell, továbbá adott esetben az ott közlekedőnek még elsőbbségadási kötelezettsége is keletkezhet.

NEKROLÓG

Fájdalommal búcsúzunk **Mészáros István kollégánktól**, akit 58 éves korában ragadott el a gyilkos kór.

1992 óta dolgozott a **Tele5 Taxinál**. Csendes, rendes, megbízható kolléga volt. Olyan ember, aki amíg



köztünk volt, fel sem tűnt, de most, hogy eltávozott, érezzük hiánya az éjszakás csapatból.

Pisti, nyugodj békében, az örök világosság fényeskedjék Neked!

Emléked megőrizzük!

Tele5 Taxi csapata

zöldterületek és két kocsibeálló van. Irányár: 27 Mft.

Érdeklődni lehet a szerkesztőségben
Egyed Zsuzsánál a 280-1864
telefonszámon, vagy a
06/20-992-9964 mobilszámon.



Eladó Chevrolet Lacetti combi, digit klímával, 2,5 év garanciával, taxinak vizsgáztatva.

Erd.: 06/20-969-1557



Michelin Alpine 225/5516, 7 mm-es téli gumi eladó. Ár: 20 eFt/db.

Erd.: 06/20-545-3786, Tele 195.



225/55/16-os téli gumi keveset futott gyári BMW alufelnivel eladó: 39 000,- Ft/db.

Érdeklődni lehet: 06/20-99-77-122.



Bérbeadó 1 éves Suzuki Ignis taxinak vizsgáztatva.

Érdeklődni lehet: 06/20-395-8886



Eladó 2002. 08. havi Mercedes 220 CDI combi, ezüst, automata. Irányár: 3,2 Mft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8226



4 db. 195x65/15-ös, egy szezon alatt használt Goodyear téli gumi acélfelnin eladó.

Erd.: 06/20-934-6762 telefonszámon.



Papagáj újszerű állapotban eladó 10 000 Ft-ért.

Erd.: 06/70-70-1313-2



Mercedes E211-es típus 220 CDI aut., 2003. novemberi, 260 000 km, fekete, full extrás (navigáció, ortopéd ülés, telefon kihangosító, stb.) 4 200 000 Ft, részletre is.

Baranyi Zoltán Tel.:70/326-9337

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