

**XIX. évf. 4. sz.**

**2009.**

**Április**

## TARTALOM

Új tulajdonosok a Buda Kft.-ben	9.
Ismét a cégautódadoról	12.
Bealkonyul a mezítlábasoknak?	12.
Lazább lett a gyeplő?	16.
Szigorú szabályok az Unión belül	17.
Quadok és mopedautók a közutakon	18.
Szigorodtak a banki feltételek	18.
10 éve történt	21.
A City Taxi Szövetkezet válasza a válságra	22.
Defibrillátor a City-központban	22.
A matematika evolúciója	24.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Fizetés híján fejelés	26.
Küldj egy receptet!	27.
Megbeszélés a TFTSZ szervezésében	31.
Több mint hetven áldozat	32.
E5, E10	32.
Találtunk egy verset	33.
Hősök vagyunk?	34.
Figyeljünk a térfelnyelő kamerákra!	34.
Citroën C3 Picasso	35.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	37.
A taxis és a hiéna	38.
Továbbra sincs információáramlás az etikai bizottságok között	40.
Benzinmotorok E85-ös üzem	43.
Biztonsági autó a taxiállomáson	46.

## Konferencia a kamarában

# Versenykülönbségek a személytaxi-szolgáltatásban

Ahogy ezt előző – márciusi – lapszámunk 3. oldalán meghirdettük, április 7-én a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara /BKIK/ a Magyar Taxis Szövetséggel /MTSZ/ közösen konferenciát rendezett a Krisztina körüli székházában.

Európa szerte egyre inkább beleilleszkedik a tömegközlekedésbe, addig Magyarországon még a Széchenyi Egyetem jegyzetében is így hangzik a közforgalmú közlekedés definíciója: „... közforgalmú közlekedés alatt olyan szolgáltatást értünk, amely az utazási



**A konferenciát Szatmáry Kristóf, a BKIK elnöke nyitotta meg**

## 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:**

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

A szervezők fel kívánták hívni az érintett minisztériumok, illetve a Gazdasági Versenyhivatal figyelmét néhány olyan problémára, mely bizony egyre komolyabb versenyhátrányt okoz a taxis szakmában tevékenykedőknek. A konferenciára meghívták a Pénzügyminisztérium (PM), a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium /KHEM/, illetve a Gazdasági Versenyhivatal /GVH/ képviselőjét, hogy az adott témában tartson előadást a megjelenteknek. A vitaindítót dr. Horváth György, a Magyar Taxis Szövetség elnöke tartotta. Először azt a problémát tárta a hallgatóság elé, hogy miközben a taxiközlekedés

igényeket kollektív módon a közlekedési eszköz közös használata mellett, menetrend alapján egészíti ki. (dr. Horváth B. docens)”.  
Ennek az elavult személetnek már jelentősen ellentmond az 1998-as AB-határozat, mely megállapítja: „A személytaxi-szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközleke-

## Havi aforizma

Mi lesz ebből az országból, ha észreveszi, hogy a hazugok országa? Nem vagyunk már optimisták, s jó előre sajnáljuk azt, aki ezt hangosan megmondja. Föltétlenül megkövezzük, s az ország tovább hazudik önmagának s úgynevezett vezéreinek. Hogy a vezérek is hazudni fognak, arról talán kár is elmélkedni. Mit tudnak ezek mást, mint hazudni, ámbár azt igazán jól tudták, s jól tudják mindörökké ámen.

Ady Endre, 1908

# 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

dési eszközök igénybevétele helyett vagy amellett, a menetrendtől eltérő útvonalakon, vagy időpontokban is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségletek teljesítését (782/B/1998. AB határozat).” Vagyis praktikusabb, ha legalább a szakma megpróbál használható, korszerű definíciót megfogalmazni, ami talán úgy len-

taxikkal bonyolítanak, mert ez jelentősen kisebb kiadás a költségvetésnek, mint az egyéb megoldások.

Ahogy dr. Horváth György rámutatott, paradox árhatások is sújtják a szakmát. A kereslet-kínalati egyensúly felbomlása sok vállalkozónál áremelést okoz, hiszen kevesebb fuvarból kell megélnie. Az önkormányzatokról szólva példaként említette, hogy 2000 májusában egy BKV vonaljegy ára 95 Ft. volt, 2009-ben 290 Ft. Vagyis az áremelkedés 305%-os(!), miközben a taxis szolgáltatás maximált ára 2000. május 1-jétől változatlan! Ehhez nem kell külön k o m m e n t á r , mondta.

A következő részben az árak kialakításáról beszélt az MTSZ elnöke. Az egységes taxiár kialakítása, a különféle azonos díjele-

ettől eltérően, ennél megengedőbben ítél egy konkrét esetben: „39: Mindazonáltal az információcserére irányuló megállapodások automatikusan nem tiltottak, hanem csak bizonyos körülmények között. 40: Az információk versenytársak közötti cseréje és terjesztése, valamint egy átlátható piac megteremtése semleges, vagy akár pozitív is lehet a piac versenyszerkezete szempontjából. Közismert, hogy a vállalkozások társulásai rendszeresen összegyűjtik az árakra, a teljesítményre, a kapacitásra és a beruházásokra vonatkozó információkat, hogy azokat tagjaikkal megosszák, akik felhasználhatják ezeket saját stratégiájuk megszervezése



**Antal Attila, a BKIK Ipari Tagozat elnöke támogatja a taxisok kezdeményezését**

ne helyes az előadó szerint, hogy: „Közforgalmú közlekedési eszköz az, amelyet az utazási feladatok megtartása mellett, díjfizetés ellenében bárki igénybe vehet és az ilyen személyszállításra a jogszabály az eszköz üzemeltetője számára szerződés-kötési kötelezettséget állapít meg. A közforgalmú közlekedési eszköz menetrend szerint, vagy utazási igény bejelentése (megrendelés) alapján közlekedik. A taxi közforgalmú közlekedési eszköz!” Vagyis a taxi közforgalmú, de nem tömegközlekedési eszköz, ami világszerte egyre jobban integrálódik a városi közforgalmú közlekedés rendszerébe. Amennyiben a közlekedéspolitikai megfontolások oldaláról nézzük a dolgot, ez a jó megoldás az igények és a kapacitások hatékony megfeleltetéséhez. Akkor, amikor az ún. „szórványigények jelentkeznek, atipikus időpontokban”. Ahogy az előadó célzott rá, nem érdemes 20 tonnás buszt indítani néhány emberért, ha ez a feladat másképpen is megoldható. Sem helyben, sem a helyközi személyszállításban. Ugyanakkor Magyarországon a taxi - igen helytelenül - még ma is luxusszolgáltatásként jelenik meg, emiatt pedig nem integrálódott a közforgalmú közlekedésbe. Még az olyan állami vagy önkormányzati feladatok ellátására (szociális szállítás, mozgáskorlátozott szállítás) sem veszik igénybe, melyeket Nyugat-Európában már

mek alkalmazása ugyanis sokszor mérül fel igényként a taxisok részéről. Nos, mint ahogy azt kivetítve is láthattuk a hatályos törvény így fogalmaz: „Sérti a Tptv. 11. §-t, ha versenytársak díjmelés szükségességéről tárgyalnak, nyilvánítják egymás előtt ezen szándékukat, azt közös célnak tekintik, különösen ha ezt követően egységes mértékkel, vagy egységes összegre emelik díjaikat, vagy annak egy meghatározó elemét. (GVH Vj-114/2002/67).” A Tptv. 11. § (1) bekezdése szerint tilos a vállalkozások közötti megállapodás és összehangolt magatartás, valamint a vállalkozások társadalmi szervezetének, a köztestületnek, az egyesülésnek és más hasonló szervezetnek a döntése (a továbbiakban együtt: megállapodás), amely a gazdasági verseny megakadályozását, korlátozását, vagy torzítását célozza, vagy ilyen hatást fejthet, illetve fejt ki”.

Vagyis a magyar versenyjog így szabályoz, de az előadó szerint az EU Versenybírósa



**Dr. Horváth György vitaindító előadásában több szabályozási problémára is rámutatott**

érdekeiben. Ahogy azt az ítélkezési gyakorlat megjegyzi: a gazdasági szereplők közötti átláthatóság egy valóban versengő piacon hozzájárul a kínalati oldalon a verseny fokozásához...(C238/05. sz. ügy).”

A magyar versenyszabályozás után a Magyar Taxis Szövetség elnöke az áfa-rendszer anomáliáira tért át. Egy szemléletes példával kezdte. Szerinte ugyanis: „Az áfa-körbe tartozó taxis vállalkozók helyzete ahhoz az atlétához hasonló, akinek a futópályán lévő sporttársaival a stadion körül futva kell versenyeznie! De vajon vállalná-e valaki ezt a versenyt? Az adórendszer a klasszikus értelemben vett taxivállalat működését ellehetetleníti. Az áfa-visszaigénylés feltételrendszerében találunk kifogásolható, negatív diszkriminációt magában foglaló szabályozási elemeket, amelyek a piacon szereplők közötti versenyegyenlőséget érintik. Ugyanis az Áfa Tv.



**A konferencia levezetője, Sipeki József, a BKIK Személyszállítási Szakmai Kollégium elnöke**

**Megbetegszik a férj. Feleségével elmegy az orvoshoz. Az orvos megvizsgálja, majd behívja a feleséget egy négy szemközti beszélgetésre.**

– Asszonyom, a férjének megártott a stressz. Segítenie kell neki.

– Hogyan segíthetek?

– Először is a táplálkozás: minden reggel főzzön zsírmentes ételt, ebédre húst, vacsorára sok gyümölcsöt. Aztán a pihenés: ne veszekedjen vele, ne kritizálja. Lehetőleg sok



**Keller László, a PM államtitkára, többek között az Unió belüli áfa-előírásokról beszélt**

ves: nem vonható le a taxiszolgáltatást (a Központi Statisztikai Hivatal Szolgáltatások Jegyzékében – a továbbiakban: SZJ-60.22.11) terhelő előzetesen felszámított adó. (124. § (2) bekezdés d.) pontja)."

Ennek megfelelően a vitaindítóban megjelent egy táblázat, amely összehasonlítja az áfát fizető, és a mentes körbe tartozó vállalkozó bevételeit.

Áfa-körbe tartozó		Áfa-körbe nem tartozó	
Gk.üza.stb.ktg. =	100 egység	Gk.üza.stb.ktg. =	100 egység
Áfa:	20 egység	Áfa:	20 egység
Élőmunka ktg:	30 egys.	Élőmunka ktg:	30 egys.
Önktg: 150 Egys.	Haszon 10	Önktg.: 150 Egys.	Haszon 10
Tarifa nettó:	160 egység	Tarifa nettó:	160 egység
Utastarifa:	192 egység	Érvényesíthető tarifa:	192 egység
Ebből marad:	<b>140 egység</b>	Ebből marad:	<b>172 egység</b>
Áfa teher:	52 egység	Áfa teher:	20 egység

124. §(1) szerint nem vonható le: a.) a motorbenzint terhelő előzetesen felszámított adó, b.) az egyéb üzemanyagot terhelő előzetesen felszámított adó, feltéve, hogy az személygépkocsi üzemeltetéséhez szükséges, az a.) és b.) pontokban nem említett egyéb terméket terhelő előzetesen felszámított adó, feltéve, hogy az személygépkocsi üzemeltetéséhez fenntartásához szükséges; d.) a személygépkocsit terhelő előzetesen felszámított adó (kivéve, ha a járművet igazoltan egészben, vagy túlnyomó részben – 90% - taxiszolgáltatás nyújtása érdekében használják). Nem vonható le továbbá: a személygépkocsi bérbevétele, a személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához szükséges szolgáltatást, a parkolási szolgáltatást, az úthasználati szolgáltatást terhelő előzetesen felszámított adó sem! Miközben az élőmunka költségét kivéve, a taxis tevékenység szinte valamennyi költségeleme áfával növelten jelenik meg az önköltségben és így a szolgáltatás árában, jön az újabb feketele-

A látványos példát követően kiderült, hogy a Pénzügyminisztériumban a személygépkocsi költségek ilyen kezelését a vállalkozási célon kívüli magánhasználat lehetőségére tekintettel indokolják. Kérdés, lenne-e megoldás a jelenlegi helyzetre? Dr. Horváth György kínált előadásában rögtön három is:

- A taxiüzemeltetéssel kapcsolatos költségeket terhelő áfa levonhatóságának lehetővé tétele, a gépkocsihoz hasonló módon, vagy
- A taxiszolgáltatást terhelő áfa visszaigényelhetővé tétele az utas számára, vagy
- A taxiszolgáltatás tárgyi áfa-mentes körbe sorolása a tevékenység jellegére tekintettel.

A vitaindító vége felé az előadó visszakanyarodott a taxik igénybevételeinek bővítése irányába. Mert ennek a tömegközlekedést jól kiegészítő szolgáltatásnak kétségtelen előnyei megfogalmazhatók:

- Az utazási igényekhez térben és időben jobban igazodik, mint a menetrend szerinti (tömeg)közlekedés,
- Ugyanígy (vagy majdnem ugyanígy) viselkedik, mint a személykocsi, sőt ha a taxi igénybe veheti a buszsávot, még gyorsabb is, mint az „egyéni” személykocsi,
- Nincsenek parkolási és helyismereti problémák a használatakor,

## BTI-hírek

Május 31-ig esedékes az iparüzési adóbevallás elkészítése és beküldése. Szívesen segítünk mindenkinek, aki nem kíván foglalkozni vele. Miután ez a fajta bevallás még csak félig elektronikus – vagyis számítógéppel elkészíthető, de kinyomtatva papír alapon nyújtandó be – a személyes megjelenés az aláírás miatt elengedhetetlen.

\* \* \*

Irodánkban lehetőség van adó- és járulékcsekkek megrendelésére. Elkerülhető a hivatalban történő sorbanállás, a megrendelés alapján az APEH postacímre küldi a névvel, címmel, adószámmal ellátott befizető csekket. Ez a szolgáltatás kizárólag a bankszámlanyitásra nem kötelezett vállalkozók részére biztosított, vagyis az alanyi áfamentes egyéni vállalkozók élhetnek vele.

\* \* \*

Május 20-a a határideje a magánszemélyek személyi jövedelemadó-bevallásának. Szívesen segítünk rokonok, barátok, ismerősök adóbevallásának elkészítésében, ha ők nem boldogulnak vele.

- A rászoruló (idősek, akik bármilyen okból járművet nem vezethetnek, mozgásukban korlátozottak, éjszaka utazni akarók, nem fertőző betegek) számára biztos és biztonságos mobilítási lehetőséget jelent.

Végül nézzünk néhányat azokból a feltéte-



**Morvayné dr. Vigh Katalin: – A jelenleg használt taxitarifák nem indokolják a maximált ár emelését**

lekből, melyeket a Magyar Taxis Szövetség elnöke fontosnak tart a szakma helyzetének javítása érdekében:

A szakmai szervezetek huzamosabb ideje egyetértenek abban, hogy szükséges a taxis piac szabályozása és hatékony ellenőrzése. A szabályozás irányuljon a kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtésére, a versenykülönbségek felszámolására.

- Kínálati oldalon szabályozza a piacra lépést az adott terület adottságai szerint, biztosítva a hatékony működés lehetőségét.

meccset nézessen vele. Fontos a szex is, lehetőleg hetente többször csinálják. Ne szőljön neki erről a beszélgetésről, mert ez tovább rontaná a helyzetét. Ha ezt a következő 10 hónapban betartja, meggyógyul, ellenkező esetben sajnos meghal.

Visszamegy a feleség. Férje megkérdezi:

- Na, mit mondott a doki?
- Azt, hogy meg fogsz halni!



• Az árszabályozás segítse a keresletnövekedést, de ne lehetetlenítse el a vállalkozásokat.

• A taxiállomások kijelölésével és használatának szabályozásával tegye lehetővé a szolgáltatáshoz való biztonságos hozzáférést.

Az előzőekben a taxiközlekedés és ahhoz kapcsolódóan a rugalmas közlekedési rendszer egyes elemei kerültek bemutatásra. Ahhoz, hogy a taxiszolgáltatás piacán változás történjen, a döntéshozók részéről szemléletváltás szükséges. A problémák megoldása céljából egy sor jogszabályhoz hozzá kell nyúlni, ami nem kis szakmai előkészítést, érdekegyeztetést, türelmet igényel. Azonban a feladat végrehajtása nagyban hozzásegítené a magyar közlekedési közszolgáltatás-megrendelőket, hogy az adófizetők pénzének ésszerűbb felhasználásával lehessen jobb minőségű szolgáltatásokat nyújtani. A vállalkozók pedig a jövedelempozíciójuk javulása révén nagyobb részt vállalnának a közterhekből.

Dr. Horváth György után Keller László, a Pénzügyminisztérium államtitkára következett „A taxiszolgáltatás kezelése az adórendszerben. Áfa. Cégautóadó” c. előadásával. Tekintettel arra, hogy a PM ez irányú döntését e hasábkon rendszeresen közöljük, a részletek ismertetésébe nem bocsátunk bele. Ugyanakkor az államtitkár úr rávilágított arra, hogy az áfa-kérdéskörben Magyarország csak az EU előírásai szerint járhat el. Ez pedig szinte alig ad az országnak saját mozgásteret. A cégautóadó bevezetéséről, annak mértékéről a napi(heti)-sajtó is írt sokat, a Taxisok Világa pedig már sorozatot indíthatna az ezzel kapcsolatos anyagokból, tehát Keller László szavait nem ismétljük el. Ugyanakkor az előadás végén lehetett kérdezni. Nos, egy győri kolléga „rendesen elmagyarázta” az államtitkár úrnak, hogy a taxisnak az autó a munkaeszköze. Ugyanígy, mint a péknek a kemence, a marósnak meg az esztergapad. Ám ez utóbbiak visszaigényelhetik a termelőeszköz és az annak működtetéséhez szükséges energiaár afáját, a taxis ezt nem teheti sem a benzín, sem a gázolaj áfájával. Ha egy vállalkozás az általa készített termék előállításánál taxit vesz igénybe, akkor nem a taxis a végfelhasználó, vagyis az áfa ez esetben is visszajárna, ha konzekvensen tekintene a PM erre az adóra. Az államtitkár a helyszínen nem válaszolt a kolléga felvetésére, de írásban választ ígért. Ha megjön, közöljük.

A következő előadó Morvayné dr. Vigh Katalin volt a Gazdasági Versenyhivatal (GVH) részéről. Megpróbálta a hallgatóságot meggyőzni arról, hogy a GVH a lakosság és a tiszta piaci viszonyok megóvása érdekében dönt időnként igen szigorúan. Véleménye szerint a taxispiacon a szabályozásnak ott van helye, ahol az utasok leginkább váratlan, kiszolgáltatott helyzetbe kerülhetnek. Például a pályaudvarokon. Ezen a helyeken még azt is elképzelhetőnek tartotta, hogy az önkormányzat pályázatot

írjon ki. Amikor a repülőtéri megoldást pozitív példaként említette az árszabályozásra és a kiszolgálás színvonalára, a hallgatóság morajlani kezdett. Ezt ennek a szakmának nehéz jó példaként „eladni”. Érdemes megemlíteni az előadó véleményét a főváros által évek óta nem emelt maximált tarifáról. A vezető főtanácsos asszony rávilágított, hogy a fővárosban jelenleg is nagyon sok taxis dolgozik 160-180 Ft közötti viteldíjjal, ami azt jelenti, ennyiből ki lehet termelni a megfelelő nyereséget. Indokolatlan a maximált tarifa emelése, mert a többség továbbítási díja nem is közelíti meg ezt a plafont, amit ezek szerint a 2000-ben történt szabályozáskor emeltek nagyon magasra. Na ezzel aztán nehéz lenne vitatkozni. Mindenesetre egy-egy tarifacsökkentés előtt erre is kellene gondolni. Ugyanakkor az az előadás végére kiderült, hogy a GVH sok kérdésben hajlandó lenne konzultálni, ha a taxis oldal is úgy kívánná.

Végül Kováts, Endre a Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium főtanácsosa előadása következett. A főtanácsos úr végigvette a jelenlegi szabályozás eleme-



**Kováts Endre főtanácsos a taxinak a közforgalmú közlekedésbe történő integrálását elképzelhetőnek tartotta**

it. Elismerte, sok helyen lehetne és kell is korrigálni, mert bizony több mint másfél évtizede változatlanok a szabályok. Ami a hallgatóságnak is pozitív üzenet volt, az előadó lehetségesnek látta a vezető előadásban kért szemléletváltást. Elismerte, a taxinak a közforgalmi közlekedésben jóval nagyobb szerepe lehet a jövőben. Így még a költségvetés terheit is csökkenthetik az illetékesek. Ehhez viszont nagyon sok jogszabályt, rendeletet kell majd módosítani, ami a legnagyobb igyekezet mellett is időigényes feladat, viszont érdemes belekezdeni.

A konferencia résztvevői végül egy közös záródokumentumot fogalmaztak meg.

### „Versenykülönbségek a személytaxi-szolgáltatásban” konferencia

#### Záródokumentum

A BKIK VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály és a Magyar Taxis Szövetség által 2009. április 7-én rendezett konferencián az alábbi megállapításokat tettük:

- A konferencia alapvető célját elérte, lehetőséget nyújtott a szakma és a döntéshozók álláspontjának kifejtésére, a nézőpontok ütköztetésére.

- Egyetértés mutatkozott a megjelentek körében a tekintetben, hogy a taxiszolgáltatást indokolt a lenne a közforgalmú közlekedés részévé tenni, ezáltal lehetőséget biztosítva a költségvetési források hatékonyabb felhasználására.

- Különösen fontos lenne a gazdasági visszaesés közepette a kereslet és kínálat egyensúlyát a szabályozás korszerűsítésével

is befolyásolni. A változtatás konkrét módját illetően a szakma és a közigazgatás álláspontja nem mindenben egyező, szükséges tehát további konzultációk szervezése.

Felhívjuk a szakmában tevékenykedők figyelmét, hogy a konferencia teljes diaanyaga megtalálható a BKIK honlapján. Az érintett tárgykörben várjuk észrevételeiket, javaslatukat, hogy az elkövetkező szakmai konzultációkon azokat a szakmai javaslatainkba megfelelően beépíthessük.

#### Elérhetőség:

[rab.krisztina@bkik.hu](mailto:rab.krisztina@bkik.hu),  
1/488-2154, 30/383-7679

*Antal Attila s.k.*

*a BKIK Ipari Tagozat elnöke*

**A bölcsészhallgató egy hosszúra nyúlt ivászat után meginvitálja az ivócimborákat a lakására, levezetni a bulit. Ahogy körbejárják a lakást, kiszúrnak hogy az egyik szobában van egy hatalmas fémgong, mellette egy jókora ütővel. Kérdik a házigazdát:**  
- Hát ez meg mi?

- Ez kérlek szépen egy beszélő óra!  
- Beszélő óra? Hát ezt meg hogy...?  
A házigazda felkapja az ütőt ráhúzza a gongra egy isteneset, hatalmas dördüléssel. Mire a fal túloldaláról beszél valaki:  
- A k\*va anyád, hajnali fél három van!!

A korábbi vezetéssel

## ÚJ TULAJDONOSOK A BUDA KFT.-BEN

*A Tele5 Taxinál március közepén olvasták be az általánost: a Buda Kft.-t még januárban eladta tulajdonosa. A hír bombaként robbant, hiszen testvére üzletrészét Pásztor György nem is olyan rég vásárolta meg. Akkor pedig nyilván baj van – gondolták sokan. Mi lesz a céggel, a taxisok és családjuk megélhetésével, a befizetett kaucióval? Azóta lassan egy hónap eltelt, a kedélyek megnyugodtak, mégis sok kérdés maradt, melyekre választ várnak a taxisok. A válaszokért Sipeki Józsefet, a Buda Kft. új ügyvezető igazgatóját kerestük meg.*

• **Elsőként engedd meg, hogy gratuláljunk a kinevezésedhez! Ugyanakkor nem titok, hogy a bejelentést követően a telefonod szinte izzott, annyian hívtak a „mi lesz most velünk” kérdéssel. Elterjedt, hogy a korábbi tulajdonos pénzügyileg túlvállalta magát, becsődölt és fizetőképtelenné vált. Ugyanakkor ennek jelei nem látszanak sem az irodaházban, sem a címkijárási ponton. Mit tudhatunk meg a részletekről?**

• Köszönöm szépen a gratulációt és rögtön szeretnék ezúton is megnyugtatni mindenkit, semmilyen csődről vagy csődközeli helyzetről nincs szó! A korábbi tulajdonos és az új pénzügyi befektetők között létrejött meg-

egyezés okairól nem tisztem nyilatkozni, erről őket kérdezsd. Azt viszont nyomatékosan leszögezem: a Buda Kft.-nél nincsenek pénzügyi nehézségek! Sőt, az új befektetők komoly tőkeerőt képviselnek, és szerencsénkre fantáziát látnak ebben az üzletágban. Így a jövő és a fejlődés is biztosított minden dolgozónknak és alvállalkozónknak.

• **Ezek szerint az új tulajdonosok választhattak volna más céget is befektetési céllal?**

• Bizonyára, bár erről engem nem tájékoztattak. Azt viszont tudom, hogy a döntés elsősorban azért esett a Buda Kft.-re, mert itt folyik olyan szintű fejlesztés, amely felkeltette az érdeklődésüket. Fantáziát láttak

ugyanis a most kiépülő magas szintű technikai háttérben, mely szerintük – és szerintünk is – elengedhetetlen feltétele a megbízható és korszerű szolgáltatásnak. Támogatják a félcsendes – és reményeink szerint a közeljövőben megvalósuló csendes - címkijárási pont épülő fuvarközvetítést, valamint az erre a beruházásra épülő központi elszámoló rendszert is. Azt hiszem, ez volt a végső lökés, ami miatt úgy döntöttek, hogy megvásárolják a Buda Kft.-t. Nyilvánvaló, hogy a már megkezdett, valamint a közeljövőre tervezett fejlesztések nagyon sokba kerülnek, amihez hozzá kell járulniuk, de ezt tudják, mert így vették meg a céget. Ez is bizonyítja, hogy anyagilag minden rendben van a Buda Kft. körül. Remélem, az érthetően gyanakodó kollégákat is meg tudom nyugtatni, a munkája, a kauciója mindenkinek biztonságban van. Emellett természetesen megkötött szerződéseink minden pontját – mint ahogyan idáig is – betartjuk. Ha ez irányban az új befek-

tetők a későbbiekben változtatni akarnak, az csak kölcsönös akarattal lehetséges. Tudomásom szerint egyébként a Buda Kft. történetében arra még nem volt példa, hogy a szerződéses fegyelem bármilyen módon sérült volna.

• **Tekintettel arra, hogy a pénzügyi-gazdasági válság a taxisokat is éppoly mértékben sújtja, mint egyébként általában a szolgáltatásban dolgozókat, milyen tanácsokat tudnál adni a kollégáknak? Milyen terveitek vannak a visszaesés enyhítésére?**

• A recesszió sajnálatos módon a szolgáltatóiparban érződik a legjobban. A taxisoknál ezt senki nem tudja jobban, hiszen nap mint nap látják a 10-20%-os kihasználtsággal működő szállodákat, panziókat, a lezárt emeleteket, hallanak az elbocsátott dolgozókról. De az éjszakások sem tudnak pozitívumokat sorolni, a korábban jól menő különféle szórakozóhelyek konganak az ürességtől. Aki utazási irodákkal van kapcsolatban, az sem hall biztató híreket. Az emberek nem jön-



Sipeki József, a Buda Kft. ügyvezető igazgatója a székelly főváros taxisáival is jó viszonyt alakított ki

Egy férfi egy szűk hegyi úton, szerpentinen vezet. Vele szemben halad egy nő. Abban a pillanatban, amikor összetalálkoznak, a nő átkiált az ablakon keresztül: „disznó!!!”.

A férfi rögtön visszakíált: „Kurva!!!”

Mindketten folytatják az útjukat, majd a következő hajtókanyarban a férfi beleütközik egy úttesten álló óriási disznóba...

Ha a férfiak végre képesek lennének meghallgatni a nőket...

nek, és nem is utaznak a korábban megszokott mértékben. A pénzügyi lufi kipukkadt Nyugaton és Keleten egyaránt. Nálunk is, sőt... De ebbe ne menjünk bele. Csak azt szerettem volna érzékelteni, hogy a probléma a budapesti taxitársaságokat jelentősen meghaladó szintű. Sajnos bizonyára azzal sem mondok újat kollégáinknak, hogy a szolgálta-

tások igénybevételén a legegyszerűbb spórolni. A kenyeret, tejet meg kell venni, a különféle csekket fel kell adni, nincs mese. Amit el lehet hagyni, azt jelenleg a komplett szolgáltatási szektor tömöríti. Ráadásul ez nem csak a magánszemélyeknél, hanem cégszinten is így működik. Vagyis kevesebben és kevesebbet utaznak, ám emellett még az árakat is

lefelé vinnék, ha rajtuk múlna. Én úgy gondolom, az egyik legnagyobb feladata taxinak és fuvarszervezőnek egyaránt, hogy az előttünk álló példátlanul nehéznek ígérkező időszakot túléljük. Tudjuk, hogy a lízing, vagy részletfizetési feltételek drasztikusan romlottak, emelkednek a saját rezsiköltségek, ugrásszerűen megnövekedtek a megélhetés

költségei. Ám – bár ez elsősorban mindenkinek jut eszébe – ez igaz a fuvarszervező irodákra is. Itt is vannak egekbe emelkedő energiaszámlák, bérköltségek, a fejlesztések lízingdíjai stb. A probléma közös. Amit tehetünk, hogy a befolyó pénz lehetséges részét visszaforgatva fejlesztünk, hogy minél több megrendelőnk legyen. Vagy ha úgy adódik, a kö-

## A befektetői csoport képviselője

# MAJOR CSABA

• **Hogyan kerültél a befektetők látókörébe és mi a feladatod a Buda Kft.-nél?**

• Rendszerben, kezdjük az elején. Dolgoztam többek között az Egyesült Államokban, ahol

hazai referenciáim és információim jók, ráadásul irányukba is rendelkeztem bizonyos garanciákkal. Ezért ennek az üzletnek lebonyolításában az én segítségemet kérték. Tudták, hogy épp szabad vagyok, megkérdezték, elvállalnám-e a feladatot, s igen válaszomra megbíztak a lebonyolítással. Így én vagyok az, aki Magyarországon képviseli ezt a befektetői csoportot. Ha lehetőségem lenne, inkább investoroknak hívnám őket, mert ebből a szóból egyértelműen kiderül, hogy milyen szándékkal is szálltak be ebbe az üzletágba. Jelestül, az üzleti konstrukciónkban meglátták a fantáziát, a lehetőséget és a profitabilitás szempontjait is. Így azt a követke-

zetést vonták le, hogy érdemes a cégbe investálni, mind anyagi, mind szellemi erőket egyaránt.

• **Téged a Buda Kft. dolgozói nem tegnap láttak először. Tavaly már a cégcsoport érdekében kezdted itt dolgozni?**

• Természetesen! Engem azért helyeztek ide, hogy átvilágítsam a céget gazdaságilag és az emberi erőforrás tekintetében egyaránt. Feladatomból volt egy olyan anyag elkészítése, amiből egyértelműen kiderül: megéri-e megvenni a kft.-t, vagy sem. Vizsgálódom minden szempontból egyértelműen jó eredménnyel zárult. Az összes vizsgálati faktor abszolút pozitív minősítést kapott! Úgyhogy nagyon egyszerű volt a befektetői csoport döntése, egyértelmű és egyöntetű szavazással azonnal a vételi szándék mellett döntöttek. Pontosan azért, hogy ez a cég a továbbiakban még jobban prosperáljon, a magyar piacon minőségi munkát tudjon produkálni, természetesen a megfelelő megtérülési mutatók mellett.

Mindössze egy komolyabb akadály merült

fel, a tulajdoni viszonyok nem feleltek meg az investoroknak. Ez a Pásztor testvérek között tavaly elrendeződött, így ennek megszűntével az üzlet megkötött.

• **A befektetőnek lehet a jelenlegi gazdasági viszonyok között számottevő haszna?**

• Egy befektető természetesen 2009-ben Magyarországon is azért fektet be, hogy annak valami eredménye legyen. Nyilván nem azonnal, de azért belátható időn belül. Még olyan áron is, ha döntése további investíciókat is igényel.

• **Ki vezeti most a Buda Kft.-t? Ki dönt és milyen hatáskörben?**

• E tekintetben szinte nincs is változás a korábbi időszakhoz képest. Ennek ellenére két személyt szeretnék megemlíteni. Az első természetesen az eredeti tulajdonos, Pásztor György úr. Az investoroknak volt vele kapcsolatban egy szigorú feltétele a vásárláskor. Nevezetesen, hogy az ő neve, szakmai ismerete és a piacon elfoglalt helye egyben garancia arra, hogy a cég gond nélkül tud tovább működni, egyöntetű, egységes arculata nem bomlik meg. Pásztor úr az elmúlt évtizedekben elég jelentős munkát végzett azért, hogy ezt az egészet kézben tudja tartani, és a management szintjét is kezelje. Ezért különböző konstrukciókon gondolkodtak, végül úgy döntöttek, hogy felkérjük szaktanácsadónak és egyben üzleti garanciának. Ő számukra és a taxisok számára is biztosíték a további fejlődésre. Nem áruolok el titkot azzal, hogy bizonyos pénzügyi megoldásokkal van az üzlet körülbástyázva éppen azért, hogy a Pásztor úr teljes mértékig, minden tudását latba vetve ezt a céget építse továbbra is. A másik személy pedig – miután a hatalmi rendszeren belül bipoláris elosztást szeretnénk – Sipeki József, aki ügyvezető igazgatója lett a cégnek. Gondolom, nem kell bizonyítani a szakmának, hogy tudása, tapasztalata alapján a fejlődés biztosított. Ügyvezető igazgatói státusban, teljes jogkörrel, ezentúl a teljes managementet vezényli a szokott rendszerben és egy olyanfajta irányítással, amivel én is egyetértetek. Végül szeretném ezt a lehetőséget megragadni arra, hogy köszönetet mondjak a Tele5 Taxi kollektívájának azért, hogy nagy szeretettel és odaadással fogadtak! Egyben reményemet fejezem ki, hogy a kezdeti meglepődést kellemes csalódás követi majd a közeljövő tapasztalata alapján.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

• Én köszönöm a megkeresést!



**Major Csaba: – Az investorok, ha kell, további beruházásuktól sem riadnak vissza**

különféle külképviseleti szervezeteknek voltam megbízottja. Cégalapításokat, válságmegoldásokat és cégépítéseket végezhettem, így széles körű kapcsolatrendszer alakult körém. A Buda Kft. jelenlegi pénzügyi befektetőivel is ekkor hozott össze a sors. Ők tudták, hogy a

**Az üzletember nagyon gyengének érzi magát, így elmegy az orvoshoz. Az orvos megvizsgálja, majd azt mondja:**

– Sajnos, önnek vesztettsége van, ami ebben a stádiumban már többnyire halálos kimenetelű.

– Doktor úr, adna nekem papírt, ceruzát?

– A végrendeletét akarja megírni?

– Nem, egy listát akarok csinálni, kit kell megharapnom.

\* \* \*

**A szőke nő boldogan újságolja a bátrnőjének:**

– Ezzel a gáztűzhellyel jó vásárt csináltam! Három hete gyújtottam meg a lángot, és még most is ég!



vetkező nehezen megjósolható események hatására a lehetséges csökkenés csak minimális legyen. Ismétlem: ezt az időszakot első sorban túl kell élnünk! E mellett bízni kell abban, hogy a gazdaság – remélhetőleg nem túl hosszú időszak után – elindul felfelé. Addigra a Buda Kft.-nél készen lesz egy olyan komplex rendszer, amely – én úgy gondolom – záloga a fejlődésnek.

**• Végül, nem tudom kikerülni sokak kérdését: a szakma egy része elindult a legegyszerűbb fuvarszerezés irányába. Vagyis elkezdte csökkenteni árait. Az utcai és a szerződéses viteldíj is jelentősen zuhant néhány cégnél. Ez pedig rövid idő alatt visszalökheti a tarifákat a korábbi szintre, miközben ma már a megélhetés, a talponmaradás nagyságrendekkel többbe kerül. Mindenkinek, a taxisoknak is. Beszálltok ebbe a harcba?**

• Szívem szerint azt mondanám: soha! De én is megtanultam az alapigazságot, miszerint soha ne mondd, hogy soha. Ugyanis elő-

fordulhat, hogy a piac egy ilyen lépésre egyszerűen rákényszerít bennünket. Például, amennyiben a konkurencia számottevő része elkezd leengedni utcai, vagy szerződéses árait, akkor ebből nyilvánvalóan a Buda Kft. sem tudja kivonni magát. A látványos öngyilkosság egyszer már – hasonló okból – a Gábrriel Taxinál bekövetkezett. Ilyenben még egyszer nem szándékozom részt venni. Tehát az egészen biztos, hogy a mai napon, amikor ez az interjú készül, a Buda Kft.-nek szent elhatározása, hogy nem csökkenti az árait. Szerintünk ugyanis nem ez a megfelelő válasz a fuvarpiac beszűkülésére. Ha a többi budapesti taxitársaság is karakán marad, és nem lép rá erre az olcsó és önpusztító útra, akkor a Buda Kft. biztos tartja jelenlegi árait. Ez az út körülbelül 6000 taxist vinne bele egy elkerülhetetlen csődspirálba. Mert az csak az egyik oldala a dolognak, hogy most leengedik a tarifát 20 vagy 30 forintra. Kérdés, ha a többiek is ezt teszik, ez esetben tovább mennek lefelé, hogy még olcsóbbak legyenek?! Meddig? A másik

oldal a visszajövetel. Még egyszer ugyanide visszajutni, ahol ma vagyunk a tarifákkal, esetleg éveket tart majd. Ennyi idő sokaknak nem áll már a rendelkezésére. Én úgy gondolom, a tarifacsökkentés egy ilyen recessziós időszakban a lehető legnagyobb arcátlanság a szakmával szemben. Az olcsóbb tarifa bevezetése nem megalapozott a kiadások ugrásszerű növekedése miatt sem. Ám – még egyszer hangsúlyozom – a

Buda Kft. csak egyik szereplője ennek a piacnak, aminek árkiállítását befolyásolni nem tudja és nem is akarja. A jelenleg egyetlen megoldásként hirdetett szabadpiaci verseny pedig sok furcsa döntésre kényszerítheti a vállalkozásokat is, de meglátjuk. Mi mindenesetre figyeljük a tendenciákat, és ha kell, azonnal lépünk magunk és taxisaink érdekében.

**• Köszönöm a tájékoztatást!**  
- kó -

## APRÓHIRDETÉSEK

\*Egyedülálló férfi keresi kimondottan hajlékony testű, sörfőzde-tulajdonos szupermodell ismeretségét, ingyenes koncertjegyekre való jogosultság és új tapasztalatokra nyitott lány ikertestvér előny!

\*Eladom az Internet teljes másolatát 5689 db DVD-n (vagy 2 DVD-n pornó nélkül).

\*Világhírű vonósnegyes keres elsőhegedűst, másodhegedűst és csellistát.

\*Fiatal, jóképű üzletember vagyok, hat autóm, két mobilom van, és egy nyaralóm a Karib-

tengeren. Nem keresek senkit, csak dicsekedni akartam.

\*Én egy negyvenhárom éves szép arcú, kissé molett, de arany szívű kozmetikusnő vagyok. Kereselem azt a jóképű, hatvan feletti, vékony, magas, intelligens, híres színészt, aki a Darvas Iván.

\*Mellnagyobbítás kézzelírtéval! Sikertelenség esetén azonnali pénzvisszafizetés!

\*Egyszer használt, felbontatlan ejtőernyő eladó.

\*3 szobás, tetőtérbeépítéses családi ház, utcára néző nagymamával eladó.

## Tanácsadóként tovább alkalmazzák

# PÁSZTOR GYÖRGY MEGVÁLT A BUDA KFT.-TŐL

**• A Tele5 taxisai között általános megdöbbenést keltett a március közepén beolvasott hír, mely szerint a Buda Kft. tulajdonosi köre még januárban megváltozott. Vagyis magyarul: három hónapja eladtad a céget. Akkor miért volt fontos testvéred kivásárlása néhány hónapja?**

• A válasz igen egyszerű. Az elmúlt évben egy külföldiekből álló befektetői csoport komoly üzleti előnyöket tartalmazó ajánlatával keresett meg. Ennek megvalósításához elengedhetetlen volt a tulajdonosi szerkezet egyértelművé tétele. Vagyis meg kellett vásárolnom testvérem üzletresztét ahhoz, hogy a szerződést aláírhassuk.

**• Mit lehet tudni erről a külföldi csoportról? Csak a pénzüket kívánják a megfelelő helyre befektetni, vagy a szakmai irányítást is átveszik?**

• Ők csak pénzügyi befektetők, akik képviselőjükön keresztül a céget még a szerződéskötés előtt alaposan átvizsgálták. Ennek eredményeképpen döntöttek el, hogy pénzüket befektetik e területre és ebbe a cégbe. Természetesen a megfelelő megtérüléssel számolva. Szerintem eleve jó hír, hogy van, aki komoly üzleti fantáziát lát e szolgáltatásban és a Tele5 taxiban. Ez így utólag igazolja az elmúlt időszak erőfeszítéseit, átalakításait. A szakmai vezetést pedig nem csak meghagyták, hanem meg is erősítették pozíciójában, a bizalom jegyében. Bennünk látják ugyanis befektetésük zálogát.

**• Ezek szerint amikor eladtad a céget, nem hagytad figyelmen kívül, hogy döntésed több mint 800 taxist és családját érintheti majd kedvező vagy kedvezőtlen módon.**

• Természetesen ez esetben az eladó és a vásárló érdeke egybeesett. Alapkövetelményem, vagy ha úgy tetszik, elvárásom volt a vevők felé, hogy kollégáinkat e lépés ne érintse kedvezőtlen módon. Hasonló elvárásai vannak a vevőnek is, hiszen csak a taxisokkal valósítható

meg a tervezett fejlesztés. A hozzánk kötődő kollégák jövője tehát biztosítva van. A befektetői csoport stabil anyagi háttérrel rendelkezik, így nem csak a további működés lesz zavartalan, hanem a szükséges fejlesztések is folytatódnak. A mai viszonyok között pedig ez a



**Pásztor György: – A kollégák a továbbiakban is megtalálják a központban, e tekintetben nincs változás**

legfontosabb szempont. Ami pedig személyemet illeti: minden kolléga megtalál továbbra is a központban, mert tanácsaimra, tapasztalataimra igényt tart az új tulajdonosi kör is. Én ezt a feladatot elvállaltam, más irányú üzleti tevékenységemet az új munkaköröm nem zavarja.

**• Sok sikert az új feladatodhoz!**



# ISMÉT A CÉGAUTÓADÓRÓL

## és biztosan nem utoljára...

Sokan egyszerűen nem hitték el, hogy ilyen simán be lehet vezetni egy nem is olyan kis összegű új adónemet. Sokan azt hitték, hogy rájuk biztosan nem vonatkozik, „kérem, itt valami tévedés lesz!” Aztán kezdtünk utánajárni az igazságnak. A hatóságok eleinte – a törvény kihirdetése után közvetlenül, a tavalyi év végén – nem kívántak még szóban sem nyilatkozni, nem hogy írásos anyagot adni. Kérdéseinkre a törvény szövegét idézték, de hát éppen ebben voltak véleményünk szerint többféle-képpen értelmezhető kifejezések. Kénytelenek voltunk saját jogszabály-értelmezésünkre hagyatkozni, és az olvasókat eszert-tájékoztatni.

A kérdések viszont továbbra is fennálltak: mi van, ha átalányadós, ha evás, ha nem számol el amortizációt, saját tulajdonú kocsit, de cégformában taxizik stb. A legérdekesebb az volt, amikor egy vidéki kolléga arról érdeklődött, hogy mi a teendő, ha gépkocsijára nem számol el költséget. Mármost, hogy egyáltalán nem.

Ez utóbbinak kapcsán kaptunk egy észrevételt egy bekéscsabai taxitársaságtól:

### Tisztelt Szerkesztőség!

Februári számukban jelent meg a cégautóadó ismertetése, és emellett egy bekeretezett cikk, melynek lényege: A tételes elszámolási egyéni vállalkozó minden esetben köteles cégautóadót fizetni az adott hónapra, ha a taxiórájában adtak van. (Bevétel, utas v. össz km.)

Ez az információ téves!

Bent voltam az APEH-ben és a következőket tudtam meg:

– Az egyéni vállalkozó magánszemélynek számít, mivel az SZJA-törvény szerint adózik.

– Magánszemély csak akkor köteles cégautóadót fizetni, ha az adott hónapra költséget számolt el.

– Ha költséget számol el, azt arra a napra teheti:

– amely napra a bizonylatot kiállították,

– vagy amely napot az útnyilvántartásban (taxióra) rögzítették.

Valószínű innen a félreértés. Vagyis én vezethetek útnyilvántartást, de ha nem számolok el költséget a kocsira, nem kell adót fizetnem!

Ez azért sem mindegy mert ha pl. nyugdíjas vagyok, a jövedelem után 9,5+18, kb. 30% levonást fizetek.

1. Elszámolok 15 000 Ft gk. költséget, fizetek 15 000 Ft cégautóadót, nullán vagyok.

2. Nem számolok el költséget, van 15 000 Ft jövedelem, fizetnivalóm 15 000\*0,3=4.500 Ft, és nem 15.000 mint az első esetben.

Mivel az első fiz. határidő 2009. ápr. 20, kérem minél hamarabb közöljenek az újságban helyreigazítást.

Üdvözlettel:

Litauszky György,  
UNIO Taxi, Bekéscsaba

Tulajdonképpen tényleg! Eddig ez a lehetőség fel sem merült! Mármost, hogy valaki nem számol el költséget, pedig tehetné. Az előző információk bizonytalansága és pontatlanságai miatt, valamint a – többek között e fenti levélben is – felmerült újabb kérdések okán ismételt állásfoglaláskérésrel fordultunk az APEH sajtóosztályához:

### Tisztelt Sajtóosztály!

Az új cégautóadóval kapcsolatban a taxis vállalkozók körében a szakajtóban megjelent magyarázatok mellett is sok további kérdés merül fel.

Az 1991. évi LXXXII. törvény 17/A § szerint az adó tárgya: „...az a személygépkocsi, amely után a számvitelről szóló 2000. évi C törvény szerint költséget, ráfordítást, illetve az szja-törvény szerint tételes költség-számolással költséget, értékcsökkenési leírást (a továbbiakban költség, ráfordítás, értékcsökkenési leírás együtt: költség) számoltak el.”

Különböző tájékoztatókból és jogszabály-értelmezésekből megtudhattuk, hogy a 2009-től hatályos cégautóadó nem vonatkozik az átalányadó, valamint az evaalany egyéni vállalkozókra.

A tételes költségelszámolást alkalmazó taxis vállalkozóknál viszont továbbra is felmerül több kérdés, ezekben kérem most konkrét válaszukat:

Tárgya-e a cégautóadóról szóló törvénynek az a gépkocsi amelyet:

- **Költségátalány alkalmazásával** (üzemanyagköltség + 9 Ft/km) taxis egyéni vállalkozó üzemeltet.

- **Amortizációt, értékcsökkenési leírást nem érvényesítő**, tételes költségelszámolást alkalmazó taxis egyéni vállalkozó üzemeltet.

- **Társas vállalkozásban üzemeltetett, de az alkalmazott magánszemély tulajdonában lévő** gépkocsi.

Felmerült továbbá egy újabb kérdés egyes vidéki olvasóink részéről. Azt kérdezik, hogy amennyiben munkaviszony mellett vállalkozóként ugyan tételes költségelszámolásra kötelezettek, de a minimális bevétel hozó vállalkozásuk mellett nem számolnak el a gépkocsira semmiféle költséget, hogy vonatkozik rájuk a cégautóadó?

Ismereteink szerint a vállalkozók bevételeiket teljes egészében kötelesek bevallani, ám költségeiket – nem kötelező jelleggel – csak „érvényesíthetik”. A kérdés tehát:

- **Kell-e cégautó adót fizetni, ha a**

Folytatás a 15. oldalon

## Bealkonyul a mezítlábasoknak?

Mint köztudott Budapest jelenleg körülbelül 5500 taxis dolgozik. Ebből – szintén hozzávetőlegesen – 4000 kolléga a 12 taxitársaság valamelyikénél. A „maradék” 1500 taxiból 1000 becsülettel, tisztességgel dolgozik valamelyik területéről, Rákoskeresztúrról, vagy a VII. kerületi Péterfy Sándor utcai SZTK-tól. 500 pedig a három vasútállomástól (Keleti, Nyugati, Déli), a két autóbusszállomástól (Népliget, Népstadion) indul. Szándékosan nem írtam, hogy dolgozik, mert erre inkább a rabol ige lenne alkalmasabb de ez egy újabb témakör, ami úgy látszik, a főváros vezetésének nem is nagyon nyomja a lelkét...

A maffiózókról van szó természetesen. Ők már nem változnak. Ezeket az embereket a hatóságnak, a hivataloknak kellene eltávolítani a taxis szakmából, de nem teszik 25 éve! Pedig milyen egyszerű lenne: be kell ülni a taxiba, abba amelyik nem indul el 5000 forint alatt és a fuvar végén számlát kell kérni. Aztán meg feljelenteni...

De a hatóság láthatóan csak a (!) társaságbeli taxikat ellenőrzi. Ahol nincs gond vagy árdragítás. A maffiózók viszont tovább rontják a tisztességes mezítlábasok hírét. Ez viszont nem tesz jót az ő üzletüknek. Mit tehetnek? Be kell állni a sorba. Abba kell hagyni a „mezítlábas” taxizást.

Figyelem nap mint nap a fejleményeket. Újabb és újabb kollégák mennek el taxitársasághoz. Például az I. kerületi Batthyány téren újra van élet! De eltűntek a taxik a VIII. kerületi József körút-Baross utca sarokról is, ahonnan 6 kolléga dolgozott éveig, ám közülük öten beléptek taxitársaságokhoz. Egy idő után elfelejtenek visszajárni, mert megélnék több helyről is. A világ változik, alkalmazkodni kell a kihívásokhoz.

Tasnádi Áron

### AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

**06 20 9 441 186**

Budapest területén belül bárholnan  
bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás  
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

Szabó úr üzleti útra repül Sydneybe.

A repülőn egy pap mellett kap helyet, akivel jól elbeszélgetnek.

Egy idő múlva jön a stewardess és megkérdezi, hogy vacsora előtt milyen aperitifet kérnek.

Szabó egy whiskyt rendel, a stewardess kiszolgálja, majd a papot

is megkérdezi, de az felháborodik:  
– Kisasszony, inkább hagyom, hogy megvadult ribancok erőszakoljanak meg, mintsem, hogy alkohol érintse az ajkaimat!

Erre Szabó visszaadja a whiskyt a stewardessnek, aki nem érti:

– Valami baj van az italával, uram?

– Nincs velem semmi gond, csak nem tudtam, hogy van választék...

\* \* \*

*A rendőr megállítja az autóst:*

– Uram, harmadszor figyelmeztetem, hogy folyik a hűtővíze!

– Biztos úr, harmadszor is csak azt tudom felelni, hogy ez egy lo-csolókocsi!

**TAXIRENSZÁM**  
és  
**TAXIGÉPKOCSI**  
bérelhető  
**06 30 559-1294**

**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**

**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!

### FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhoz
- 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**

### 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

### AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.  
Teljeskörű gépjármű körügyintézés,  
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.  
**Taxi, rendszámok bérbeadása.**

**www.gepjarmukarrendezes.hu**

Tel.: 06-209-960-250

  
**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.

### Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2670 Ft**, az egyéves **5340 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

Folytatás a 12. oldalról

személyszállító (taxis) vállalkozó – bizonyos hónapokban, vagy akár a teljes adóév során – **a gépkocsira költséget nem számol el?**

(Hangsúlyozottan olyan esetekről van szó, amikor a munkaviszony melletti vagy nyugdíjas vállalkozó olyan alacsony bevételt realizál, ami esetenként még a befizetendő cégautóadó mértékét sem éri el...)

Személyszállító vállalkozó olvasóinkat szeretnénk korrekt módon tájékoztatni e sokakat érintő ügyben, így mihamarabbi válaszukat köszönettel vennénk.

Tisztelettel: **Nagy Zoltán, újságíró**  
**Taxisok Világa**  
**30/989-4279**

\*\*\*

Hamarosan csengett a telefon, és az APEH szakértője igen készségesen és részletesen válaszolt a felmerült kérdésekre, válasza összecseng a levélíró által kapott információval is. Vagyis, ha a vállalkozó nem számol el költséget a gépkocsijára, akkor nem kell cégautóadót fizetnie. Ezt a témát azonban először igen nehéz volt elfogadtatni az adóhivatal szakértőjével, mindenképpen életszerűtlennek és nem megalapozottnak tekintette azt, hogy valaki – bár tehetné – nem számolja el költségeit, hanem inkább adót és járulékot fizet utána. Végül aztán, hosszas érvelésem után ezt is belevette az állásfoglalás szövegébe. Az értetlenség nyilván abból adódott, hogy aki útnyilvántartást vezet, az logikusan költséget fog elszámolni, hiszen különben miért bajlódna az útnyilvántartással...

A szóban adott válaszok után kérésemre az írásos anyag is hamarosan megérkezett:

*A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (továbbiakban: Gjt.) 17/A. § (1) bekezdése alapján adóköteles többek között az a személygépkocsi, amely után a szja-törvény szerint tételes költségelszámolással költséget, értékcsökkenési leírást számolnak el.*

*Tételes költségelszámolásnak minősül az is, ha a magánszemély útnyilvántartás alapján számol el költséget az üzemanyagra és üzemeltetésre tekintettel, függetlenül attól, hogy értékcsökkenési leírást nem számol el. Amennyiben tehát az egyéni vállalkozó az üzemanyagköltséget akár számla alapján, akár az üzemanyag-fogyasztási norma és az APEH által közzétett üzemanyagár alapján számolja el, vagyis ilyen esetben a személyszállítási tevékenységet folytató egyéni vállalkozó (taxis) is köteles cégautóadót fizetni.*

*A Gjt. 17/C. § 82) bekezdése alapján, ha a magánszemély a tulajdonában lévő személygépkocsi használatát másnak átengedi, és a használó a személygépkocsival összefüggésben költséget számol el, akkor a magánszemélynek cégautóadó fizetési kötelezettsége keletkezik.*

*Amennyiben a magánszemély tulajdonos a személygépkocsi használatát ellenérték fejében nem magánszemélynek engedi át, akkor az adókötelezettség az átengedést követő*

*hónap első napján keletkezik, abban az esetben azonban, ha ingyenesen engedi át az említett személy számára, akkor az adókötelezettség annak a hónapnak az első napján keletkezik, amelyet megelőző hónapban a költségelszámolás megtörtént.*

*A használó a költség első ízben való elszámolásának tényéről és időpontjáról az ezen időpontot követő 8 napon belül köteles a tulajdonost írásban értesíteni.*

*A Gjt. 17/C. § (5) bekezdése alapján a cégautóadó kötelezettség megszűnik annak a hónapnak az utolsó napján, amely hónapban a magánszemély tulajdonos utójára számolt el költséget.*

*E rendelkezés értelmében, tehát a levelében jelzett személyszállítási tevékenységet végző egyéni vállalkozó esetében is megállapítható, hogy azon hónapok vonatkozásában nem keletkezik cégautóadó fizetési kötelezettség, amely hónapokban a személygépkocsival összefüggésben költséget nem számol el. Amennyiben az egyéni vállalkozó egyáltalán nem számol el költséget, akkor cégautóadót nem kell fizetnie, felhívom a figyelmét azonban arra, hogy amennyiben 2009. január hónapban tételesen számolt el a költségeivel a magánszemély, akkor február hónapra cégautóadó fizetési kötelezettsége keletkezett.*

Két, eddig homályos részre tehát immár fény derült: egyrészt, hogy a tételes elszámolónak akkor is cégautóadó fizetési kötelezettsége van, ha értékcsökkenést nem számol el a gépkocsira (vagyis nem „viszi be” a vállalkozásába), másrészt viszont ha valaki semmiféle költséget nem számol el a gépkocsira, akkor cégautóadót fizetnie nem kell. Ez utóbbi témát, vagyis hogy a vállalkozó nem számol el költséget, az adó-

hivatal szakértője, mint említettem „életszerűtlennek” nevezte, amivel talán egy főfoglalkozású vállalkozó esetén egyet is kell értenünk. Minimális bevételt produkáló munkaviszony melletti, vagy nyugdíjas vállalkozók esetén azonban szóba jöhet, mint költségszökkentő megoldás. Ennek érdekében készítettem egy összehasonlító számítást, jelezve benne, hogy hol van az a határ, ahol még megéri költségeket nem elszámolni, és így cégautóadót sem fizetni.

Az eredmény a következő: nyugdíj melletti vállalkozó, ha jövedelmét vállalkozói kivét formájában veszi ki, továbbá összevont jövedelme alapján nem lépi át a 18%-os szja határt, és 1600 ccm feletti autója van, 53 917 Ft havi költségig jobban jár, ha költségeit nem számolja el, hanem ez után is megfizeti a közterheket, viszont cégautóadót nem fizet. Ugyanebben az esetben, de 1600 ccm alatti gépkocsinál ez a határ 25 160 Ft.

Ha a nyugdíjas vállalkozó nem nem személyi jövedelemként („háztartási kivét”), hanem osztalékként számolja vállalkozása nyereségét, akkor ez a határ 1600 ccm feletti kocsinál 28 430 Ft, alatta 13 268 Ft. Munkaviszony melletti vállalkozóknál osztalék alapon történő jövedelem kivétel szintén e fenti összegek érvényesek. Ha azonban a munkaviszony melletti vállalkozó személyi jövedelem kivét szerint számolja jövedelmét, és összevont, vagyis a főállásával együtt számított jövedelme a 18%-os adósávban marad (1 700 000 Ft éves jövedelemig) úgy 24 794 Ft-os határig éri meg költségeit nem elszámolni 1600 ccm feletti gépkocsinál. Kisebb autó esetén ez mindössze 11 570 Ft

Ismét csak változnak a számok, ha a

<p>Ma végre megtudtam, mi a marketing. Gondoltam, megosztom veletek is. Tehát női szemmel a marketing:</p> <p>Látok egy fantasztikus férfit egy partin. Odamegyek hozzá, és azt mondom: Fantasztikus vagyok az ágyban.</p> <p>Ez a Direct Marketing.</p> <p>Látok egy fantasztikus férfit egy partin. Odamegyek hozzá és megszerzem a telefonszámát. Másnap felhívom, és azt mondom: Szia, fantasztikus vagyok az ágyban.</p> <p>Ez a Telemarketing.</p> <p>Barátaimmal vagyok egy partin és meglátok egy fantasztikus férfit.</p>	<p>Egyik barátnőm odamegy hozzá és rám mutatva így szól: Ő fantasztikus az ágyban.</p> <p>Ez a Reklám.</p> <p>Beülök az autómba, lassan hajtok a városban és a nyitott ablakon át minden járókélnök odakiáltom: Fantasztikus vagyok az ágyban!</p> <p>Ez a Spam (kéretlen reklámküldemény).</p> <p>Látok egy fantasztikus férfit egy partin. Felállok, megigazítom a blúzom, odamegyek hozzá és töltök neki egy italt. Adok neki tüzet, amikor látom, hogy nem találja az öngyújtóját. Felajánlom, hogy hazaviszem, mert a közelében lakom,</p>	<p>majd ezt mondom: Mellesleg, fantasztikus vagyok az ágyban.</p> <p>Ez Public Relations (PR).</p> <p>ÉS ITT A LÉNYEG!</p> <p>Látok egy fantasztikus férfit egy partin. Ő odajön hozzám és így szól: – Hallom, fantasztikus vagy az ágyban.</p> <p>Ez a Brand Recognition (Márkafelismerés).</p> <p>És ha az aktus után azt mondja: Hááát, tényleg fantasztikus vagy az ágyban!</p> <p>Akkor az a vásárlói elégedettség.</p> <p>És ha elvesz feleségül, akkor az a márkahűség!</p>
--	---	--



munkaviszony melletti vállalkozó összevont jövedelmeit tekintve már belesik a 36%-os adósávba, mert akkor nagyobb autó esetén 19 108 Ft, kisebb autónál 8 917 forint az a határ, ami alatt jobban jár, ha nem számol el költséget az adott hónapban, hanem fizeti a rá eső közterheket, de nem fizet cégautóadót.

Fenti elszámolásoknak persze még számtalan variációja létezik, itt inkább csak a nagyságrendeket próbáltam meg érzékelteni.

Felmerülhet a kérdés, hogy akkor érdemes-e a költségekkel „trükközni”. Például oly módon, hogy a vállalkozó csak minden második hónapban számol el költséget, így megússza a cégautóadó felét. Nos, a lehetőség adott, érdemes azonban a vonatkozó szabályokat maximálisan betartani. Készpénzes kiadási számla például azzal a nappal számolható el költségként, amely napon kiállították, azt a következő hónapra „átvinni” nem lehet.

(A számítás során a következőket vettem figyelembe: személyi jövedelemadó 18, ill. 36%, nyugdíjas vállalkozó nyugdíjjáruléka 9,5%, másodos vállalkozó nyugdíjjáruléka 33,5%, másodos vállalkozó eü. járuléka 9%, valamint mind másodos, mind nyugdíjas esetén, ha osztalék alapon adózik, 16% vállalkozói nyereségadó, 25% osztalékadó, 14% EHO az osztalék alapra, továbbá ahol szükséges volt a minimumadó 0,32%-os mértéke.)

Néhány további megjegyzés LGY-től (amelyekkel jómagam is mélysegesen egyetérték):

- Nagyjainknak ott fenn halvány lila fogalmuk sincs hogy egyeseknek mennyiből kell havonta megélniük. (Havi 15 000Ft egy vállalkozásnak nem komoly tétel – nyilatkozta a Kossuth rádióban egy APEH-vezető)

- Állandóan az utolsó pillanatban hozzák meg a törvényeket, megfosztva ezzel mindenkit az ésszerű döntés lehetőségétől. (L. pl. a tavalyi kötelező vállalkozói nyereség (is).)

- A cégautóadó törvényben vették a fáradtságot hogy megkülönböztessék az Otto motort a Wankeltől(!) (1600 ccm löket, ill. 1200 ccm kamratérfogat), de nem tértek ki a dízélre. Így szerintük egy 1.7-es dízel már nagy koscinak számít.

Nagy Zoltán

**A beteg letolja a gatyáját és csupasz fenekét a szemorvos felé fordítja.**

- Jóember! Tudja ön, hogy hol van? A szemorvosnál!

- Tudom, tudom. De látja a doktor úr azokat a kis szőrszalakat a fenekem körül?

- Igen, látom.

- És azok végén a pici kis gombócot?

- Azt is látom!

- Nahát! Ha azokat megpróbálom leszakítani, könnybe lábad a szemem!

\* \* \*

- A férfi olyan, mint a hűtőtáska. Töltsd meg sörrel, és bárhova magaddal viheted.

**Százalékok helyett konkrét értékek**

# Lazább lett

**Az objektív felelősség fogalmával közel egy éve kellett megismerkednie a hazai közlekedőknek, mint ahogyan a köz-igazgatási eljárás intézménye 2008. május elseje óta 352 302 honfitársunk életében okozott kisebb nagyobb meglepetést. Az április elején kiadott kormányrendeletnek köszönhetően a gyorsajtás elbírálása nem százalékban megadottak alapján történik, hanem konkrét sebességtartományok szerint. Első ránézésre kedvezőbb a rendszer a szabályokat túllépőkkel szemben, de...**

Vannak, akik a kormányrendeletben foglalt sebességhatárok módosítását a közlekedési morál, a baleseti statisztikák javulásával hozzák összefüggésbe, míg megint mások úgy fogalmazzak, a százalékban meghatározott forma jogilag aggályos, ezért változtatott rajta a jogalkotó. Az eredmény tekintetében az ok másodlagos. Tény, hogy előfordulnak olyan szituációk, ahol nem bünteti oly mértékben az új kormányrendelet a vétkezőket, mint az előző. Am egyelőre nem tudni miért, de ez a jogszabály csak a 2009. évre érvényes, mert a rendelet 9.§ (4) bekezdése így szól: „Ez a rendelet 2010. január 2-án hatályát veszti.” Vagyis kaptunk, közel nyolc hónapot, hogy lazábbnak érezhessük a gyeplőt, mert, mint az időzetből kiderül, ez csak erre az évre érvényes. Ugyancsak pikantériája a rendeletnek,

hogy a 9.§ (2) bekezdésében ez áll: „A 2.§ és a 8.§ 2010. január 1-jén lép hatályba.” Vagyis, egyetlen napig lesz érvényben. No mindegy, nem jogászokdunk tovább, a 69/2009. (IV.2.) Kormányrendelet melléklete számunkra érdekesebb, még ha néhány hónapig is lesz iránymutató. Az 1. számú melléklet konkrétan tartalmazza, mely sebességelőírások határain belül mit érdemel a rajtakapott bűnös a különböző túllépésekért.

Az elektronikus média teleharsogta az országot, miszerint ezentúl lakott területen belül, ahol az 50 km/óra a legnagyobb megengedett sebesség, ott az új rendelet alapján 65 km/órától mérnek és szankcionálnak a hatóságok. Aki ilyen helyen 50 helyett 65-75 kilométeres sebességgel közlekedik, az 30 ezer forint büntetésre számíthat. Nos a statisztikai adatokat alapul véve, a legtöbb gyorsajtás ebben a tartományban történt korábban is, és az előző szabályozás is hasonló volt, csak ott százalékban. Nem tudom kinek nem sikerült ezt kiszámolni, de az 50 km/óra határértéknél a 30-50%-ig történő gyorsajtás szintén 30 ezret ért. Egy kis matek, s lám ugyanazon sebességtartomány jön ki, mint amit az új rendszer nevesít. Tehát itt nincs változás, a legtöbb gyorsajtót ugyanolyan mértékben fogják bírságotlani, mint korábban. Az vitathatatlan, hogy akik ettől gyorsabban hajtanak, azok kedvezőbb elbírálás alá esnek, mint a régi százalékos rendszerben, de előbb lássuk a táblázatot.

## 50 km/óra sebességig

a./ 15 km/óra felett 25 km/óraig	30 000.-
b./ 25 km/óra felett 35 km/óraig	45 000.-
c./ 35 km/óra felett 45 km/óraig	60 000.-
d./ 45 km/óra felett 55 km/óraig	90 000.-
e./ 55 km/óra felett 65 km/óraig	130 000.-
f./ 65 km/óra felett 75 km/óraig	200 000.-
g./ 75 km/óra felett	300.000.-

## bírság összege forintban

## 50 km/óra felett 100 km/óra sebességig

a./ 15 km/óra felett 30 km/óraig	30 000.-
b./ 30 km/óra felett 45 km/óraig	45 000.-
c./ 45 km/óra felett 60 km/óraig	60 000.-
d./ 60 km/óra felett 75 km/óraig	90 000.-
e./ 75 km/óra felett 90 km/óraig	130 000.-
f./ 90 km/óra felett 105 km/óraig	200 000.-
g./ 105 km/óra felett	300 000.-

## bírság összege forintban

## 100 km/óra sebesség felett

a./ 20 km/óra felett 35 km/óraig	30 000.-
b./ 35 km/óra felett 50 km/óraig	45 000.-
c./ 50 km/óra felett 65 km/óraig	60 000.-
d./ 65 km/óra felett 80 km/óraig	90 000.-
e./ 80 km/óra felett 95 km/óraig	130 000.-
f./ 95 km/óra felett 110 km/óraig	200 000.-
g./ 110 km/óra felett	300 000.-

## bírság összege forintban

## a gyepplő?

E táblázat segítségével bárki kiszámolhatja, hogy egy nem várt fotóért mennyit kell majd fizetnie. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy lakott területen belül, amennyiben az általános szabály érvényesül – 50 km/óra a megengedett legnagyobb sebesség –, úgy 65 kilométerre fogják a készüléket beállítani a sebességmérést végzők. /És akkor itt, most ne foglalkozunk a mérési hibahatárértékekkel, ami műszerenként változó, de ebben a tartományban 1-3 km/óra benne lehet, így a 65 sem annyi lesz, hanem 68, biztos, ami biztos. 100km/óra mérése fölött pedig elérheti a 3-5 százalékot is stb./ A sebességellenőrök a jövőben nem puszta rend őrei lehetnek, hanem a közterület-felügyelők éppúgy, mint az út kezelőjével szerződésben álló gazdasági szervezetek, vállalkozások is. A bírságot a Magyar Államkincstár számlájára kell befizetnie a vétkes gépjármű üzemen tartójának, ám

az Országos Rendőr-főkapitányságnak /ORFK/ a szerződésben foglaltak alapján 60 nap elteltével akkor is ki kell fizetnie a gyorsajtót bemérőnek a ráeső hányadot, ha az be sem érkezett az Államkincstár kasszájába.

No de visszatérve a sebességekhez. Lakott területen kívül 90 km/óra a megengedett sebesség, így ezen helyeken 105 a határ, az autótutakon 110 km/órával lehet haladni, ott 130 fölött mérnek, míg az autópályán 130 km/óra legnagyobb sebesség helyett 150 km fölött „villan a vaku”. Megint érdemes egy kicsit az előző táblázati értéket átszámítani, ahol lakott területen kívül 20-30% közötti érték, átszámítva sebességre 108-117 kilométeres sebességtartomány volt, szemben a jelenlegi 105-120-szal. Autótút és autópálya esetében 10-20% közötti a korábban az első sebességtüllépési határérték, ami 121-132 km, illetve 143-156 km jelentett a jelenlegi pedig, au-

tót esetében 130-145 kilométeres, míg autópályán 150-165 kilométer/órás sebességet takar. Mindezeket szem előtt tartva nyomhatja ki-ki a gázpedált.

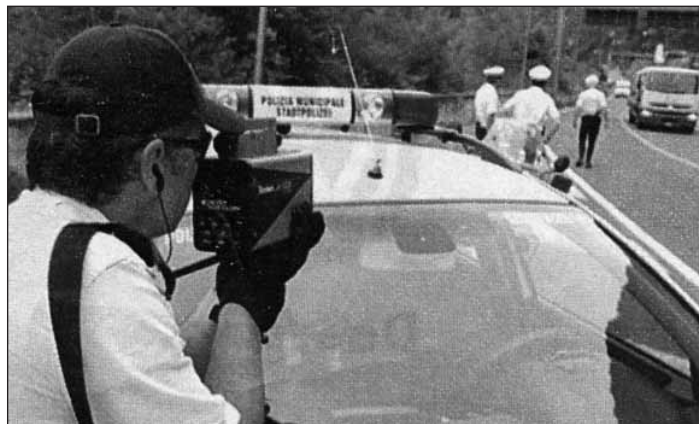
Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy a sebességkorlátozások helyszínein az adott értékhez tartozó előírások a mérvadók, így ha autópályán 80 km/órás korlátozó táblával szembesül a gépjármű vezetője, akkor ott 95 km/órától lép életbe a szankció. Tekintettel arra, hogy a módosítás alapvetően a gyorsajtásokra vonatkozóan fogalmaz meg új határértékeket, nem szabad megfeledkezni a még hatályban lévő egyéb szabályokról sem, amelyek közül például a vasúti átjáró előtti megállás figyelmen kívül hagyása /KRESZ 39.§/ továbbra is 100 ezer forintot ér, vagy a vasúti átjáróra vonatkozó ráhajtási szabályok megszegése 300 ezer forint büntetést von maga után. A fényjelző készülék előtt megállási kötelezettség /KRESZ 9.§/ feledése 50 ezer, míg a továbbhaladás tilalmát felülbírálóknak 100 ezer forintot érhet egy-egy döntésük. A megállásra és várakozásra vonatkozó szabályok /KRESZ 11.§, 40.§, 41.§/ megszegéséért 30 ezret számlázhatnak ki, míg a behajtási tilalom, valamint a kötelező haladási irány „elnézéséért” 50-50 ezer a tarifa /KRESZ 14.§, 15.§/. Aki az autópálya leállósávján halad, az 150 ezer, aki megfelelő indok nélkül megáll az autópályán vagy a leállósávon /KRESZ 36.§, 37.§/, az 100 ezer forint bírságra számíthat. Ezeket az érvényben lévő előírásokat nem érinti a kormány legújabb rendelete.

Persze ahhoz, hogy a kedvező baleseti statisztikák tovább javuljanak, mindenkinek célszerű betartani a KRESZ vonatkozó szabályait. A legfrissebb adatok szerint 2009. év első negyedében 15,82 százalékkal kevesebb személyi sérüléses baleset történt útjainkon, mint az előző év hasonló időszakában. A halálos balesetek száma 175-ről 158-ra, mintegy 9,71 százalékkal csökkent, a súlyos sérüléses esetek száma ennél is jelentősebben 1233-ról 996-ra változott, ami 19,22 százaléknak felel meg. A könnyű sérüléses esetek 13,63 százalékkal mérséklődtek 2487-ről 2148-ra.

A közlekedési balesetek okai alapvetően nem változtak. Első helyen emelhető ki a gyorsajtás /1063/, ezt követi az elsőbbségi jog meg nem adása /821/, és harma-

Gyorshajtásért akár 600 ezer

## Szigorú szabályok az Unión belül



Mint minden évben, idén is közreadta az ADAC Motorwelt (a német Autóklub lapja) az európai körképet, azaz melyik országban mennyi büntetést kell fizetni egy-egy adott közlekedési szabálysértés esetén.

Rövid megjegyzés. Tartunk az euró-övezet felé, ezért mostantól „euróban” közöljük a büntetési tételeket. Az idősebb kollégák tudják a régebbi információkból, hogy van olyan ország, ahol nem egy adott összeg a büntetési tétel, hanem az alkalmazkodik a havi nettó fizetéshez!

Juhász Péter

**Két férfi ül az orvosnál, egyikük kezébe temetve az arcát zokog. A másik megkérdi:**

**– Hát maga meg miért sír?**

**– Vérvizsgálatra jöttem, emiatt meg fogják szűrni az ujjamat.**

**Erre a másik is elkezd zokogni. Megkérdi az első:**

**– Mi a baj?**

**– Én meg vizeletvizsgálatra jöttem...**

Ország	Ittas vezetés	Gyorshajtás 20 km/h	Gyorshajtás 50 km/h	Telefonálás vezetés közben	Parkolási tilalom figyelmen kívül hagyása
Ausztria	220-tól	20-tól	2180-ig	50	50-től
Csehország	900-tól	40-tól	170-től	40-tól	35-től
Dánia	1 hónap	70-270	300-tól	70	70
Franciaország	135-től	90-tól	1500	35-től	10-től
Hollandia	250-től	100-tól	300-tól	150	50-től
Horvátország	135-től	70-ig	670-től	70-től	40-től
Lengyelország	145-től	10-től	80-tól	40-től	20-től
Németország	500-tól	35-ig	240-tól	40	10-70
Olaszország	540-től	155-től	300-tól	155-től	35-től
Spanyolország	300-tól	90-tól	360-tól	90-től	90-ig
Svájc	380-tól	110-től	600-tól	65	25
Szlovénia	180-tól	50-től	300-tól	120-tól	40-től

dikként a kanyarodás szabályainak be nem tartása /397/. A személyi sérüléssel járó balesetek mintegy 70 százalékát személygépkocsi-vezetők, 10 százalékát tehergépjármű-vezetők, 1 százalékát buszvezetők idézték elő. A motorke-rekpárosok és segédmotor-kerékpárosok részaránya egyaránt 2-2 százalék, a kerékpárosoké 6, míg a gyalogosoké 7 százalékra tehető az ORFK Országos Baleset-megelőzési Bizottság 2009. évi első három hónapjának adatai alapján. Ugyancsak e tájékoztatóból tudható az is, hogy a zero tolerancia bevezetése óta, vagyis 2008. január 20. és 2009. március 31. között összesen 9717 vezetői engedélyt vontak be a hatóságok, ezek közül 9354 volt a magyar, és 363 a külföldi. Az objektív felelősség alkalmazásával 2009. március havában összesen 37 631 közgazgatási határozat született, míg 2008. május 1-jétől – amióta e szabály érvényben van –, 352 302 határozat született. A közgazgatási határozatok túlnyomó részét a sebességtúllépés miatt kiszabott bírságok alkotják. S ha már az új kormányrendeletet taglalunk, akkor zárásként egy szigorítás, amelyet fontosnak érzett a jogalkotó hangsúlyozni: 1.§ „Az (1) bekezdésben meghatározott bírságot kiszabó határozat méltányosságából történő módosításának, visszavonásának nincs helye.”

k.z.t.

### Csak rendszámmal és jogosítvánnyal

## Quadok és mopedautók a közúton

2009. április 1-jétől változtak a négykerékű segédmotoros kerékpárok – quadok, illetve mopedautók – közúti forgalomban való részvételének szabályai. Kötelezővé vált az újonnan használatba vett, a közúti forgalomban való részvételre alkalmas kivitelű quadok, illetve a mopedautók rendszámmal való ellátása. Aki már rendelkezik ilyen járművel, 2009. július 1-jéig kell eleget tennie a forgalomba helyezési kötelezettségnek. A szabályozás rendelkezik arról is, hogy az L6e kategóriájú, elsődlegesen terepmotorozás céljára készült quadok legalább „A1” vagy „B” kategóriás” jogosítvány birtokában, és így csak 16 éves életkortól vezethetők a közúti forgalomban.

A mopedautók vezetéséhez – a járművezetői felkészültségből fakadó biztonsági kockázat csökkentése érdekében – „B” kategóriájú jogosítvány szükséges (minimum 17 éves kor).

A közúti közlekedésben is használni kívánt négykerékű segédmotoros kerékpárok – quadok, illetve mopedautók – hatósági forgalmi engedéllyel és rendszámmal való ellátását a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 2009. április 1-jén hatályba lépett módosítása írja elő. Ezzel biztosítható, hogy az ellenőrzés hatékonyabbá váljon, hiszen a nyilvántartásba vétel alapján lehetővé válik a járművel elkövetett szabálysértés esetén az üzembentartó azonosítása, és ezáltal az elkövetett szabálysértések – elsősorban a fokozottan védett természeti értékek rongálásához kapcsolódó cselekmények – szankcionálása is eredményesebben biztosítható. A járművek rendszámmal való ellátása ily módon lehetővé teszi, hogy a természeti területről kihajtó quad-használót a közúti forgalomban a rendőrhatalóság azonosítsa, ellenőrzés alá vonja, illetve üzembentartóját az „objektív felelősség” elve alapján megfelelő szankcióval sújtsa.

A közúti forgalomban való részvételre csak azok a quadok alkalmasak, amelyek teljesítik a közösségi EK rendelet típus-jóváhagyási követelményeit, vagyis a kifejezetten terepmotorozásra, sportolásra készülő quadok továbbra sem vehetnek részt a közúti forgalomban!

Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium  
Kommunikációs Osztály

Hitel akár svájci frank alapon is

## Szigorodtak a banki feltételek

**Az utóbbi hónapok slágertémája a hitelpiaci válság, mely többek között nagyon nehéz helyzetbe hozta az európai járműértékesítés résztvevőit is. Eladót és vevőt egyaránt. Az eladott autók darabszáma a világ nagy részén drámai módon visszaesett. Magyarországon is. Ugyanakkor a taxisoknak az autó a munkaeszköze, amit időnként muszáj cserélni. Mert elhasználódott, és minél öregebb, annál többet kell már ráköltetni. Nem beszélve az „anyacég”**

**jogos, vagy esetleg időnként túlzott igényeiről. Miután ez most nem egyszerű mutatvány, így aki teheti, halasztja, tologatja a váltás időpontját. Vannak viszont e témakörben visszatérő kérdések, melyek megválaszolására a taxisok között népszerű cégcsoport képviselőjét kerestük meg. Vértesi György a Chevrolet Gombos értékesítési vezetője, de az Opel Gombosnál felmerülő finanszírozási kérdéseket is jól ismeri.**

velük. Bizonyos alapfeltételek megteremtése esetén – rajtuk keresztül – a finanszírozás a taxisok felé is megoldható.

• **Ez így kicsit homályosan, sejtelmesen hangzik. Mit kérnek pontosabban a bankok?**

• Nagyon fontos változás a taxis számára, ha hitelben, kölcsönben, vagy esetleg lízingben törli a fejt, hogy az ő oldaláról a megfelelő háttér legyen biztosítva. Ez azt jelenti, hogy a hitelintézetnek átadott adatok valóságtartalma megfelelő és a bank oldaláról leinformálható legyen. A hitelt kérőnek ne legyen törlesztőrészlet-elmaradása, vagy bedőlt hitelügylete. Fontos változás továbbá, hogy a bank megvizsgálja a taxis környezetét és adózási szokásait is. Vagyis APEH folyószámla-kivonatot és jövedelemigazolást kérnek az ügyféltől. Itt elsősorban az a lényeg, hogy a folyószámla-kivonat ne legyen negatív, látszódnak, hogy az igénylőnek van adózott jövedelme. Legyen tehát normális adófizető, így kiszámítható ügyfele lehet a banknak is. A hozzáink forduló taxisok a legtöbb esetben itt véreznek el. Mi elmondjuk a lehetősegeket, ám sokan felénk sem

• **Tényleg annyira rossz a helyzet, amennyire ez a napsajtóból árad?**

• Sajnos a helyzet valóban nem szívdéítő, ám néha túlzásokat is lehet olvasni, hallani, ami további gondokat okozhat. De kezdjük az elején. Először is azt kell megérteni, hogy a finanszírozás feltételei a

korábbi gyakorlathoz képest valóban megváltoztak. A bankok alaphelyzetben is már 20%-os induló összeget kötnek ki, és e mellett maximum 96 hónapos futamidőt adnak az ügyfeleknek. Lássuk be, ez végül is közelíti a realitásokhoz. Mert egy taxit – ha azt tényleg fuvarozásra használják – 8 évnél to-

vább nem lehet gazdaságosan üzemeltetni. Figyelembe véve a jármű természetes elöregedését, a valós futásteljesítményt, ennyi idő eltelével mindenféleképpen cserélni kell. Vagyis a feltételrendszernek ez a része szerintem most a normális. A korábbi „0” forintos induló és a 120 hónap volt ettől eltérő, bár kétségtelenül kihasználta eladó és vevő egyaránt az ebben rejlő lehetőségeket, amíg lehetett. Azt viszont én is időnként elképedve hallom, hogy nem lehet a járművásárlást megfinanszírozni. Ez tévedés, nem igaz! A hitel továbbra is megoldható. Van egy-két olyan bank, amely nagyon komolyan foglalkozik a taxis ügyfelekkel is. Ezek a Gombos márkák számára partnerbankok. Megállapodásunk alapján szerződésben állunk

Szent Péter ül az irodájában, egyszer csak benyit egy ember:

– Ber... – mondja, majd visszalépve becsukja az ajtót. Szent Péter értetlenül néz. Néhány másodperc múlva ismét nyílik az ajtó, és ugyanaz az ember lép be:

– Ber... – mondja, majd távozik. Szent Péter még értetlenebbül néz.

Pár pillanat múlva újra nyílik az ajtó, és megjelenik az ember:

– Berkes Péter vagyok, elnézést, hogy így zavargok, csak közben kétszer újraélesztettek...



őszinték. Amikor a bank rájön arra, hogy valótlán adatokat kapott, elutasítja a hitelkérelmet, holott lehet, hogy ezt egyébként nem tenné. Az előbb vázolt problémakörön túllépve, a taxisoknak szokatlan még a 20%-os kezdőrészlet kifizetése. Nagyon sokan kérdezik, hogyan lehetne ezt „megbundázni”? Sajnos a válaszunk egyértelmű: sehogyan! A bankok a „beugrótól” már nem tekintenek el. Am szerintem ez sem jelenthet komolyabb problémát, mert itt jöhet számításba a régi munkaeszköz beszámítása, ami többnyire fedezi is a kért indulóarat. Sőt, ha egy jól karbantartott eszközről van szó, még időnként ennél is többet. Am itt is tapasztalható bizonyos szigorítás. Nevezetesen, van egy olyan tendencia, ami szerint, ha nem régi a vállalkozás, nem régen van a szakmában a taxis, akkor a bank 20% helyett 30 vagy 35%-ot kér indulásként. Az ilyen taxisoknál bizony előfordulhatnak problémák, melyeket nem biztos, hogy meg tudunk oldani. Ezért fontos az, hogy mindenki, akivel leülünk beszélgetni, legalább velünk legyen őszinte. Azért, hogy mi tudjuk, milyen képet kell felvázolnunk a hitelintézet felé. Illetve, ha az lekontrollálja a megadott paramétereket, úgy legyen a valóságban is.

**• Nekem egy picit sötétnek tűnik ez a kép. Ennyire változott a bankok magatartása tavaly óta?**

• A valóság nem annyira rémisztő, mint ahogyan hangzik! En az előzőekben elsősorban arra szerettem volna az olvasók figyelmét felhívni, hogy az ügyfeleink legyenek őszinték velünk és a pénzügyekkel nagy része megoldható. Ugyanakkor a helyzet tényleg nagyon sokat változott tavaly óta. A bankok még inkább szeretnék biztonságban tudni a pénzüket, ezért alaposabban vizsgálódnak. Ennek ellenére jó néhány pénzintézet

tisztában van azzal, hogy a taxisnak a gépjármű a munkaeszköz, és ehhez így is próbálnak hozzáállni. Összességében nem olyan rossz a hitelek feltételrendszere, mint az a sajtóból lejön. A hitelösszegek – minden ellenkező híresztelés ellenére – kitermelhetőek, fizethetők. Mód és lehetőség van a fix havi törlesztőrészletre is, ami kiszámíthatóvá teheti a havi rezsit. Egyes esetekben pedig maradványértékes visszavásárlási konstrukciók is szóba jöhetnek, megfelelő partner esetén. Minden ellenkező híresztelés ellenére még mindig van svájci frank alapú hitel is, az euró és forint mellett. Továbbra is a svájci frank alapú a legolcsóbb, majd az euró és a forint hitel következik a költségsorrendben.

**• E tekintetben tapintható a félelem. Mi van, ha a forint tovább gyöngül, mi van ha bedől? Ezt ki lehet védeni egy fix összegű finanszírozással?**

• Ha valaki az árfolyamkockázatot bevállalja, az azt jelenti, hogy a kötési értéken, a kiválasztott valutában, a szerződés kötés napján érvényes árfolyamon szerződik. Vállalva a veszteséget, vagy az esetleges nyereséget. A korábban bevett szokás szerinti ügylet a mai megváltozott viszonyok között állandó gyomoridegességet okoz vállalkozónak, magánembernek egyaránt. Ennél valóban nagyságrendekkel jobb a fix összegű törlesztőrészlet választása. Ez esetben is ki kell fizetni az esetleges árfolyamváltozás okozta különbséget, de a havi díj nem változik, mert fix kamatozás esetén az elszámolás a futamidő végén történik. Ha erősödött a forint, a taxis visszakap pénzt, ha gyengült, további havi részletekben fizeti ki a különbséget. En a fix összegű részletben azért látok fantáziát, mert a taxis minden hónapra előre meg tudja tervezni a kiadásait. Ugyanazt az összeget kell fizetnie és nem kell attól rettegnie, hogy a hó,

vagy a negyedév végén újabb 20-25 ezer forinttal emelkedik a törlesztőrészlete. A tervezhetőség pedig egy ilyen változó világban nagyon fontos szempont.

**• A másik problémát a beszámítás okozza. Minden taxis szeretné, ha autóját tisztességes áron számítanák be az új árba. Am most a használtautó-piac is bedőlne látszik. Vagyis nem lehet eladni a beszámított autót rendes áron, így a kereskedés sem ad érte annyit, amennyit a taxis szerint ér.**

• E kérdésben vannak jogos féltelmek. A taxis ki szeretne szállni korábbi autójából, el szeretné azt adni. Ha jelenleg valamelyik használtautó-telepen vagy a szabadpiacon próbálkozik, valószínűsíthetően csalódás éri. Eleve nagyon kevés a tényleges vásárló, am ha az is kiderül, hogy az autó korábban taxi volt, a legtöbb vásárolni kívánó arrébb megy. Ennek ellenére, hogy a taxis legalább vigyáz járművére, ápolja, óvja, karbantartja azt. Mert ettől függött a megélhetése. A civilek ezt nem így gondolják, és kerülnek a taxikat. Mi erre kínálunk alternatívát. Piaci értéken számíthatjuk be az új autó árba a réggit. Ha olyan értékű a jármű, ak-

kor annak ára minden további nélkül lehet a az új kezdő részlete.

**• Gondolom a korábbi taxiként forgalomba helyezés gyakorlata nem változott**

• Természetesen nem!

**• A pénzügyi-gazdasági válság hatásaiból már néhány hónapnyi tapasztalat rendelkezésükre áll. Változott a taxis-igény a Chevrolet márkánál?**

• Alapvetően nem. Két modell van, amit visznek, az egyik a Lacetti 1.6-os combi, megfelelően jó ár-érték aránnyal. A másik: az Epica. E típus iránt is maradt az érdeklődés, mert nagy, jól használható a taxisok számára. Az ár-érték viszony is esetben is nagyon jó. Az Epica mindenhol a legfelsőbb kategóriában helyezkedik el, de mégsem kerül annyiba, mint egy prémium márkához hasonló méretű autóra. Nagyon sokat várunk attól az új modelltől, mely hamarosan a piacra kerül: ez lesz a Chevrolet Cruze 1.6-os és 1.8-as benzines motorral, és 2.0-es dízel erőforrással lesz majd kapható. Méretét tekintve a Lacetti és az Epica közé sorolható, igencsak szép autó. Azt hiszem, a taxisok között ez is nagyon népszerű lesz.

**• Köszönöm a tájékoztatást!**

- B -

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1999 áprilisában

## 10 éve történt

**Se kamara, se érdekképviselet**

1999-ben merült fel a kötelező kamarai tagság eltörlésének kérdése. A taxisok már a tervezet időszakában eldöntötték, hogy amint megszűnik a kötelező tagság, már lépnek is ki a kamarából, hiszen az „ügysem tesz semmit”. Igen ám, de hogyan tovább? Mit tehet az egyéni vállalkozó? Az érdekképviseletből már régen kilépett, mondván hogy két helyre nem fizet. Hogyan tudja így esetleges kollektív érdekeit érvényesíteni? Hiszen megannyi megoldatlan probléma tornyosul szakmánk felett (még ma is – teszem hozzá...), a droszt, a létszám, a tarifa, az ellenőrzés – hogy csak a legégetőbbeket említsem.

Ha nincs bázisunk, a hatalom nem tud kivel tárgyalni – már ha egyáltalán hajlandó rá. Egy szakszervezet ezeket, tízezeket tud mozgósítani, ha szükségét érzi. Nekünk nincs szakszervezetünk, mert vállalkozók vagyunk. Am egyfajta szakmai összefogásra nekünk is szükségünk van, hogy azokat a központi kérdéseket, amelyekben egyetértünk, tolmácsolni tudjuk a hatalom irányába. Mint ismeretes, a kötelező kamarai tagság azóta megszűnt, az összefogásról pedig mindenki alkossa meg saját véleményét...

**Adatok 1999 áprilisából**

Kedvezményes taxitarifák: 88-140 Ft/km között

Minimálbér: 22 500 Ft

TB-járulék teljes összege: 13 500 Ft

95-ös benzin literenként: 169 Ft

Gázolaj literje: 151 Ft

Taxiengedélyesek száma Budapesten 7200 fő

Diplomás adótanács-  
adónál nyugdíjpénztári  
belépés ügyintézés.  
Jelige: Ratkó gyerekek.  
Telefon: 06-20-663-8243

Befejezett fejlesztések, kauciórész-visszafizetés, utólagos tagdíjfizetés

# A City Taxi Szövetkezet

**Az utóbbi hónapokban szinte csak rossz hírt kaptunk. Taxis körökből is. Finoman szólva nem túl rózsásak a kilátások az elkövetkező évekre. Valószínűleg csak egy cél lebeg majd szinte mindenki előtt: túlélni a következő nehéz időszakot. Viszont az egyáltalán nem mindegy, hogyan. A kérdés megosztja a fuvarszervező cégeket, taxisokat egyaránt. Van, ahol a legegyszerűbb és egyben leghatásosabbnak vélt eszközt, az árcsökkentést ve-**

**tették be, mint válságkezelő szert. Egyes cégeknél kívárnak, és van ahol a tarifa szinten tartása mellett fejlesztenek. A döntések helyességét az idő mellett a piac reakciói mutatják majd meg. Meglátjuk. A City Taxinál már korábban a beruházás mellett döntöttek, ami a jelenlegi gazdasági helyzetben valószínűleg hatványozottan térül majd meg. Tamás Miklóst, a szövetkezet elnökét nem csak a befejezett fejlesztésekről kérdeztük.**

kaució összegét csökkentjük. Figyelembe véve, hogy a mondás szerint saját pénzünknek a zsebünkben van a legjobb helye, vezetőségünk azt a döntést hozta, hogy kollégáinknak a lehető legjobb helyezett összegből visszaadunk 25 000 Ft-ot. Természetesen szövetkezeti tagnak és alvállalkozónak egyaránt, vagyis mindenkinek. Hiszen annak idején mindenki egyformán befizette a csekkes fuvarok finanszírozhatósága miatt elengedhetetlen összeget a szövetkezet számlájára. Ma már az átutalás gyorsulása, tartalékaink nagyságrendje a korábbi mértékű finanszírozást nem teszi szükségessé. A vezetőség úgy gondolta, hogy ebben a recessziós helyzetben jól jön mindenkinek egy kis pénz abból, ami egyébként is a

• **Hol tartotok a meghirdetett célok megvalósításában?**

• A legfontosabb és legörömtelibb hír klienseink és különösen taxisaink számára, hogy tervezett fejlesztéseinket megvalósítottuk, kifizettük. E-csekkes rendszerünkkel idén február 24-én indultunk „élesben”. Azóta több tízezer sikeres tranzakciót hajtottunk végre, és büszkén mondhatom: jól vizsgázott. Kollégáim elsajátították kezelését, ma már rutinosan használják. Megrendelőink is örömmel nyugtázták az általunk kínált új elektronikus elszámolási rendszert, amelynek utolsó állomása a plasztikkártyás fizetési

mód bevezetése volt. Ezzel a régi – papíralapú – elszámolási rendszert váltottuk chipkártyával ellátott, bankkártya formátumú plasztikkártyára. Ez rendkívül leegyszerűsíti az üzleti partnereinkkel történő elszámolást. Már nem történhet meg, hogy valaki autójában érvénytelen csekkel fizessen, vagy a számára szabott keretet túllépje. Még hosszasan sorolhatnám az új plasztikkártya előnyeit, de nem akarom a részletekkel az olvasókat terhelni. Talán még annyit: kezelni is egyszerűbb taxisnak, megrendelőnek egyaránt.

• **Azt értem, hogy a korábban**

**el tervezett fejlesztéseknek a végére értetek, ami rengeteg pénzbe került. Ennek ellenére ahelyett, hogy erre való hivatkozással kollégáitoktól újabb hozzájárulást kértetek volna, visszafizettetek számukra a kaucióból, és e mellé még kedvezően változtattátok a tagdíjfizetés rendjét is. Hogyan csináltátok?**

• Hála a takarékos költségvetésnek és a beruházások eredményének, a City Taxi stabil pénzügyi lábakon áll. Az új elszámolási rendből keletkező megtakarításaink lehetővé tették, hogy a taxisaink által korábban befizetett

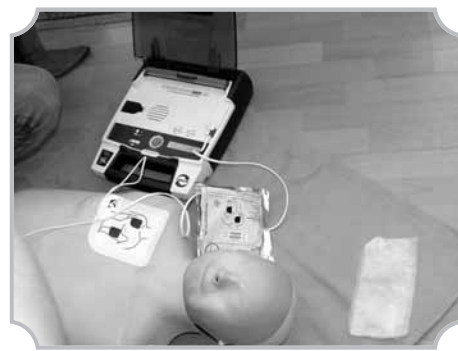


Érvényes visszaváltásra

## Defibrillátor a City-központban

A szövetkezet vezetősége – követve a már megkezdett egészség megőrző programját (szemészet, véradással egybekötött egészségi állapot felmérés) – vásárolt egy életmentő készüléket, melyet március hónapban helyeztünk üzembe a Vahot utcában. A szakszerű használat érdekében a központ dolgozói közül 8 fő szakszerű ok-

tatásban részesült. Mivel mobilkészülékről van szó, azt különböző eseményekre ki tudjuk helyezni. Például sportrendezvényeken, a közgyűlésen, kirándulásokon, vagy a gépkocsiszemlén (ha visszatérünk a korábbi szervezésre) rendelkezésre áll. Amennyiben igény lesz rá, a fontosabb REB-ülésekre is bevihető az újraélesztő készülék. Vagy a közeli iskolai bizonyítványosztásra való tekintettel kölcsön tudjuk adni szülőknél is. De tegyük félre a tréfát, csak remélni tudjuk, hogy a korszerű defibrillátor a City Taxi első olyan befektetése lesz, melyet soha nem kell igénybe vennünk. Mindenkinek jó egészséget kívánok!



**A „kiképzést” profi szakember tartotta. A másik képen látható próbababa csak ideiglenesen tartózkodott a City-központban**



Kiss Gábor  
841.

– Harcoljunk együtt az üvegházhatás ellen! Fingjunk nejlonzacskóba!  
\* \* \*

– Budapesten kétféle gyalogos van: a kaszkadőr és a kamikáze.  
\* \* \*

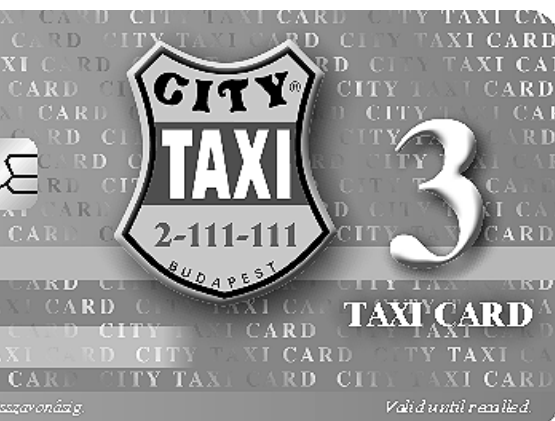
– A dzsungelben minden ehető. Te is.  
\* \* \*

– A legrosszabb dolog a világon az, amikor a hülyeség szorgalommal párosul.  
\* \* \*

– A sást legkönnyebben a tojásban lehet elkapni.  
\* \* \*

– Kórustag voltam, amíg rá nem jöttem, honnan jön a zaj.

## válasza a válságra



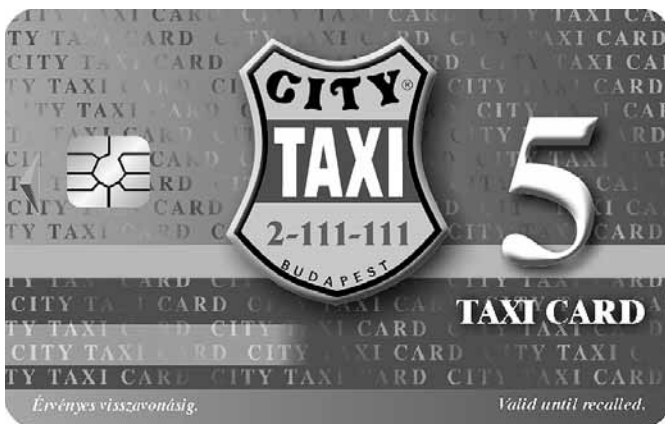
**Érti magát a folyamatot. Úgy működik, mint bármely áruházzal fizetnek? A taxis kártyalehívója on-line összeköttetésben van a bankkal? Van kártya, amit a City bocsátott ki?**

• Vegyük röviden sorra a kérdéseket. Ha van szó, autóink mindegyikében pontosan az történik, mint akármelyik áruházzal fizetnek. Vagyis az utas a bankkártyáját behelyezi a POS-terminálba, melybe gyakorlatilag

bankkártyáról van szó, autóink mindegyikében pontosan az történik, mint akármelyik áruházzal fizetnek. Vagyis az utas a bankkártyáját behelyezi a POS-terminálba, melybe gyakorlatilag

lehetőséget rejt használata. E mellett a megrendelő és a taxicég felé egyaránt teljes biztonságot ad, ellentétben pl. a korábban használt papíralapú számlatömbbel. Ha a csekkötomb a korábbiakban elveszett, komolyabb gondot okozott letiltása, mint a jelenlegi utódjáé. Ha ilyen nem várt esemény most bekövetkezik, az ügyfél a [www.etaxi.hu](http://www.etaxi.hu) webes felületen kezdeményezheti a kártya azonnali tiltását. Egy másik különbséget is említek: a régi csekkötömbünk 50 lapból állt, így értelemszerűen 50 alkalom után elfogyott, míg egy plasztikkártya, ha nem sérül, gyakorlatilag hosszú évekig használható.

• **Vagyis alkalmazása költségmegtakarítást jelent.**  
• Nem is keveset. Például a kártyát csak egyszer kell legyártatni



a kódján kívül csak az utazás összegét kell bevennie, majd ezt egy zöld gombbal „okézni”. Természetesen autóink a bankkal on-line összeköttetésben vannak. Van viszont olyan mikrochippelellátott City taxis kártya is, melyet mi bocsátottunk ki. Ez az összes fontosnak ítélt adattal feltöltve kerül a megrendelőinkhez, mely alapján azonosítani tudjuk utasainkat. Akár a kártya érvényességét is lehet korlátozni, illetve számtalan további speciális

és kiszállíthatni a megrendelőhöz.  
• **Amikor a fejlesztést elkezdtek, még szó sem volt válságról. Egyfajta pluszszolgáltatást terveztek. Viszont ma ez menekülési út is lehet egyben. A jobb, korszerűbb rendszer újabb megrendelőket generálhat. Kérdés, így van-e? Csökkent a hívásszám az elmúlt évekhez képest?**

• Mi a jelenlegi számokat az utolsó két év azonos időszakával vetjük össze. E szerint a 2008-as

év – bármennyire is panaszkodnak a kollégák – kiugró évnékinthető. A 2009 már inkább megközelítette az előző évek átlagát. Nos, ehhez a két évhez képest 7%-os a címviszsaesésünk. Nem szívesen hivatkozom arra, hogy vannak gazdasági ágazatok, melyekben 50%-ot is meghaladó módon csökkent a bevétel. Ez senkit nem vigasztal, bár tény. Mi természetesen meghoztuk azokat a döntéseket, amelyeket a vezetőség e válság idején meghozhat. Abban egyetértünk, hogy ezek a fejlesztések éppen időben történtek. Ha valamivel meg tudjuk magunkat különböztetni a szakma jelentős részétől az, hogy ezt a fizetési módot és fuvarirányítási rendszert elsőként vezettük be a hazai piacon. Terveink szerint ezzel is a számlázásunk pontosságát és megbízhatóságunkat szeretnénk alátámasztani. Nagyon jó, hogy a rendszer készen van és kifizetésre került. Amikor ezt az egészet elindítottuk, akkor a vezetőségnek nem titkolt szándéka volt az is, hogy az időközben elkészítendő nagyra duzzadt papíralapú feldolgozást elektronizálja. Ezáltal – csúnya szóval – a szükséges előmunka egy részét is kiváltottuk. Ennek eredménye most, a válságban, hogy már 3 fővel csökkentett létszámmal is el tudjuk látni a pénzügyet. A legnagyobb megtakarításokat ugyanis köztudottan a bérköltség és a hozzá tartozó járulékok csökkentésével lehet elérni. Az új rendszer tehát elkezdte „kitermelni” bekerülési árát. A csekkfeldolgozás megszűnése mellett a tagdíjfizetés is „átstrukturálódott” a City Taxinál. Minden kolléga a folyószámlájára, utalással kapja az átutalásos fuvarok ellenértékét, így nagyon sokan áttértek a tagdíj utalással történő fizetésére. Vagyis ezért sem kell bejónniuk a központba. Mindenkinek van bankszámlaszáma, egyszerűbb utalni, mint ideautózni és sorban állni. Látható, hogy az új rendszernek nagyon sok előnye van.

• **Igényként merül fel szinte mindenütt, hogy korlátozzák**

sajátja. A kollégák örömmel vették ezt a lépést. E mellett, hála stabil gazdálkodásunknak, még egy jelentős gesztust tehattünk, mellyel – úgy érzem – lélegzetvételhez juttathattuk taxisainkat. Nevezetesen, márciustól a tagdíjat nem előre szedjük, hanem a ledolgozott hónap után kérjük befizetni. Ez praktikus az azt jelenti, hogy aki március elején befizette a tagdíját, annak legközelebb április végén kell fizetnie. Ezzel a citysek mintegy 50-60 „nap” levegőhöz jutottak. Tudom, hogy a vezetőség döntése sok téves pletykát indított el a konkurencia taxisai között. Ezért nem árt ismételni: döntésünk nem tagdíjmentességet jelent, nem engedtünk el egy hónapot sem, mindössze a taxisaink nem előre fizetik a fuvarszervezési díjat, hanem utólag. Ha egy kevés iróniát megengedhetek magamnak, itt sem történt más, mint ami e szakmán belül megszokott. Vagyis ha egy cégben nyereség halmozódik fel, azt a tulajdonos kiveszi. Csak a City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet nem egy emberé, hanem egy közösség tulajdona, mely most kivett egy keveset nyereségéből.

• **Térjünk vissza még az úgynevezett „E-csekkes” rendszerre. Sok olyan kolléga is olvassa e sorokat, aki nem pontosan**

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket. Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)



### **a cégek az új kollégák felvételét. Megteszitek?**

• Amikor tavaly októberben a válság-hisztéria kitört, a Közgyűlésen bejelentettük, hogy csak nagyon indokolt esetben veszünk fel új kollégát. Természetesen figyelembe kell venni a természetes fogyást is, amely sajnos ezt a szakmát sújtja. Nem csak az egyre gyakoribb halálózásra, hanem a pályaelhagyókra gondolok. Mindenesetre nagyon szigorú létszámstopot hirdettünk. Ki kellett mondanunk, hogy a City Taxi hosszabb időre bezárta kapuit és szeretnénk a továbbiakban 50 fővel alacsonyabb létszámmal üzemelni. Ezáltal az egy főre jutó címmennyiség több lesz, vagy ha a helyzet tovább romlik, a fuvarcsökkenés kompenzálódik. Az ország gazdaságát, pénzügyeit nem mi irányítjuk, így arra ráhatásunk sincs.

• **Nem megkerülhető a kérdés. Az egyre mélyülő pénzügyi-gazdasági és politikai válság hatására az árakat nagyon sokan csökkenteni kezdték. Ez pedig előbb-utóbb lépéskényszerbe hozza azokat is, akiknek ez most nem fordult meg a fejében. Nem csak az utcai tarifákra gondolok, hanem a pályázatokra is, ahol meglepő ajánlatok születnek az utóbbi időben. A City Taxi nem száll be ebbe a harcba?**

• Nem vagyok közgazdász, de azt azért tudom, hogy egy ekkora válságban elsősorban annak vannak túlélési esélyei, aki hiteles és megfelelő tartalékai vannak. A City Taxi mind a kettő kritérium-

nak megfelel. A szövetkezetet 517 fős tulajdonosi kör birtokolja és irányítja, a választott vezetőségen keresztül. Több mint 300 alvállalkozónkkal szintén szerződéses viszonyban állunk. Itt minden befolyó pénz a közösen marad, azt csak a tagság döntése alapján használhatja fel a mindenkori vezetőség. Ez pedig óriási tartalékokat jelent. A többi cégnek ekkora mozgástere nincs. Ha azt nézzük, hogy a válság általában a kicsiket és a gyengéket sújtja elsősorban, azt hiszem, nincs ez másként a taxis szakmában sem. Nem azt mondom, hogy minket a világválság nem érint, hiszen ez már érezhető. A City Taxi is meg fogja szenvedni ezt az időszakot. Ám – meg vagyok győződve róla – ha két-három cég túléli a következő éveket, azok között a City Taxi ott lesz! Sőt, megerősödni fogunk ki a helyzetből. Ami a kérdéset illeti, amit én negatív árversenynek titulálnék, az már elindult. Több cég az elmúlt évben erre az útra lépett. Hál'istennek sokan még nem nyúltak ehhez a fegyverhez, amely óriási veszélyeket rejt. Sok minden történik majd, de az árcsökkentéstől összességében egyetlen fuvarral nem lesz több a szakmán belül! Csak a taxisok ugyanazért a fuvarszámmért jóval kevesebb bevételt realizálnak majd. Ez pedig az egekig növekvő költségek mellett lesújtó jövőképet mutat. Ha erre az útra kényszerítenek, az azt jelenti, hogy tönkretesszük, elszegényítjük taxisainkat. Nem kell ahhoz jósnak lenni, hogy több száz, több ezer kollégánk ilyen

adósságteher mellett pillanatok alatt ellehetetlenül.

• **Szavaidból az derül ki, hogy a konkurencia is látja ennek a folyamatnak a veszélyeit...**

• Remélem! Egy ilyen kritikus helyzetben nem a tarifacsökkenés a megoldás. A jelenlegi viteldíjat a szakma hosszú évek alatt harcolta ki magának. Éppen csak közelítettünk az elvárható piaci tarifához, a költségarányos bevételhez. A biztos anyagi háttér megteremtéséhez még természetesen a fuvarszámnak is növekednie kellett volna. Ez sajnos már nem következett be. Sőt, jelenleg erős stagnálás és visszaesés tapasztalható. Az árcsökkentéssel csak azt érjük majd el, hogy a megrendelő zsebében hagyjuk azt a pénzt, amit egyébként a szolgáltatásainkért így is kifizetne. Erre senki nem kényszerít minket, ez egy egymás alá ígérgető negatív árverseny, amelynek végső kárvallottja maga a taxis! Tehát aki kedvezményeket ad, az nem a magáéból adja, hanem a taxiséból. Mert azt ugye senki sem gondolja, hogy a visszapörgetés ellenértéke a fán terem... A tarifacsökkentéssel a megrendelések száma nem fog nőni. Ez egy adott piaci kereslet, ami nem növekszik, hanem csökken. A turizmus, a vendéglátás, a szálláshelyiadás csődökzeli helyzetben van. Mint minden olyan terület, ami a taxisolgáltatáshoz kapcsolódik. A megoldást abban látom, ha minden cég létszámstopot hirdet, és a bevételek biztosításának érdekében nem csökkenti a tarifáit.

• **Ez annyit jelent, hogy a cégeknek bizonyos mértékben önmérsékletet kellene tanúsítani, de ez nem mindenhol tartozik a kitézött célok közé...**

• Így igaz, önmérsékletet kellene tanúsítani. Én úgy hiszem, hogy előbb-utóbb a cégeknél dolgozó kollégák fogják a cégtulajdonosokat rákényszeríteni arra, hogy ezt és a létszámkérdést maguk között rendezzék. Remélem, hogy egy belső kényszer előbb-utóbb ráébreszti a tulajdonostársakat arra, hogy annak a rétegnek okozhatnak kárt, akikből élnek.

• **Végül a jövőre vonatkozólag milyen tervei vannak a City-nek?**

• Soha nem lehet megpihenni. Azt tudjuk, hogy aki megáll vagy megpihen, az veszíteni fog. A biztos gazdálkodásunknak köszönhetően, erős reklámkampányba fogunk. Még több erőt, energiát fordítunk arra, hogy a meglévő fejlesztéseinkben rejlő lehetőségeket kiaknázzuk. Egyre nagyobb számban fogunk vásárolni reklámkampányokat, reklámfilmeket, rádiós spotokat. Egyre többször találkozunk majd a megrendelők, illetőleg a szakma a City Taxi nevével, mert csak előre menekülhetünk. Ez nagyon sokba fog kerülni, de sajnos ezt kényszeríti ránk a piac, ezt hozza a kényszer.

• **Mi az, amit még biztosnak látsz a jövőben?**

• A jelenlegi adottságok mellett azt tudom ígérni, hogy a City Taxi minden eszközzel törekszik arra, hogy megőrizze piaci részesedését! Ebben minden konkurensünk biztos lehet.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**  
-BK-

## **A matematika evolúciója**

Mindannyian tanultunk az iskolában számtant, matematikát. Mindannyian megtanultuk, hogy 1000-nek a tíz százaléka 100. Ezért aztán könnyedén ki tudjuk számítani, hogy a 71 500 forintos minimálbér 11%-os egészségbiztosítási járuléka az 7865 Ft. Pontosan. Ez az eredmény azonban csak szerintünk ennyi, az adóhatóság szerint 7866 forint, vagyis 1 forinttal több. Az adófolyószámlákon is ez az összeg jelenik meg terhelésként, tehát aki eddig forintra pontosan fizette járulékait, annak most havi 1 forint hátraléka keletkezett.

Vajon miből eredhet a matematikának ez a furcsa evolúciója? Hiszen eddig úgy tudtuk, a számok világa egzakt tudomány, azt nem lehet csak úgy bárki kénye-kedve szerint rendeleti úton változtatgatni!

A megoldás egyszerű, a részleteire egy egri kedves olvasónk derített fényt:

Szeretném felhívni szíves figyelmüket, hogy a XIX. évf. 2. számában fenti tárgyban az egészségbiztosítási alap részére fizetendő járulék mértéke 7866 Ft, mivel a bevallásban a 11% 4 részből tevődik össze, s ebben két részben 50 fillérré végződik, amit a gép automatikusan felfelé kerekít mindkét esetben. Ez a 4,5% és 0,5% részben fordul elő.

Ezért a költségként elszámolható Egészségbiztosítási Alap 3576 Ft/hó. ( 5% )

Számoljunk kicsit: 71 500 x 4,5% = 3217,5 kerekítve 3218 Ft. 71 500 x 0,5% = 357,5 kerekítve 358 Ft. A havi járulékbavalláson ezeket a kerekített összegeket számítja a program, és az összeadásnál már „természetesen” a kerekített számokkal számol. (A többi esetben a szorzás eredménye 0-ra végződik, ott nem kell kerekíteni) Így adódhat elő az a furcsa helyzet, hogy a 71 500 forintos minimálbér 11%-a pontosan 7865 Ft. – meg még 1 forint...  
-oli-

– **Bajban van, mint Ádám anyák napján.**

\*\*\*

– **S mondá az Úr: legyen világosság! S várata őt az ELMŰ három hónapig.**

\*\*\*

– **Kirántotta, mint tutifrutti a fogtömést.**

\*\*\*

– **Miért nem változtatsz a hajadon? Például megmoshatnád.**

## Tudod vagy tippelsz?

### KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ


 09<sup>00</sup> - 19<sup>00</sup>


1. Behajthat-e taxijával a táblakombinációval jelzett övezetbe, ha lakóhelye nem ott van?

- Legfeljebb célforgalomban és csak a kiegészítő táblán feltüntetett időszakban.
- Csak út kezelője által kiadott engedéllyel, a kiegészítő táblán feltüntetett időszakon kívül.
- Nem.

2. Tiltja-e az előzést az ilyen jelzőtábla?

- Igen.
- Csak az olyan úton, ahol a kétirányú forgalom részére csak egy-egy forgalmi sáv áll rendelkezésre.
- Nem.

3. Éjszaka érkezik a táblához, ahol a keresztező úton nincs forgalom. Ilyen esetben is kötelező a megállás?

- Igen, napszaktól és a forgalomtól függetlenül.
- Csak lakott területen kívül, mert itt magasabbak a sebességhatárok.
- Nem, elegendő a lassítás és a gondos körütekintés.

4. Hol érvényes a táblával jelzett tilalom?

- Csak az útkereszteződésben, amely előtt a táblát elhelyezték.
- A tábla vonalától a következő útkereszteződés kezdetéig.
- A tábla után kezdődő útszakaszon.

5. Mekkora összegű közigazgatási bírságra számíthat az autós, ha a tábla hatálya alatt 55 km/h sebességgel közlekedett, és ezt egy rendőrségi sebességmérő rögzítette?

- 20 000 Ft.
- 30 000 Ft.
- 40 000 Ft.

6. Mi a jelentése a táblának?

- Egyirányú forgalmú út.
- Kötelező haladási irány.
- Terelőút.

7. Lakott területen kívül közlekedik. Veszélyhelyzetnek, tekinthető-e ha az úttest bal oldali útpadkáján féktávolságnyra egy álló özet vesz észre?

- Igen.
- Csak akkor, ha hang- vagy fényjelzéssel megijeszti az állatot.

c) Nem, mert az ő szelíd, nyugodt állat, és nem szokott gondot jelenteni a mellette történő elhaladás.

8. Az alábbiak közül mit kell figyelmen kívül hagynia a jobbra tartási, illetve az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából?

- Az autóbusz forgalmi sávot.
- Az úttest párhuzamos közlekedésre való alkalmasságát.
- A látási viszonyokat.

9. Befolyásolja-e a vezetésre való alkalmasságot a lázzal járó náthás megbetegedés?

a) Igen, ilyen esetben órákig, de akár néhány napig is alkalmatlanná válhat a vezetésre.

b) Csak olyan személynél, akinek még nincs kellő rutinja a vezetésben.

c) Nem, mert ha felismeri teljesítőképességének a csökkenését, akkor az egészséges állapotához képest sokkal több figyelmet fordít a taxivezetésre.

10. Az alábbiak közül mi minősül előzésnek?

a) Az úttesten és a vele párhuzamosan futó kerékpársávon közlekedő járművek egymás melletti elhaladása.

b) Taxival az úttest szélén kézikocsit húzó ember melletti elhaladás.

c) Az autópálya külső sávjában a gyorsításról érkező gépkocsi melletti elhaladás.

11. Kötelező-e a fényvisszaverő mellényt (ruházatot) viselni, ha a taxijából műszaki hiba vagy baleset miatt az úttestre kell kiszállnia?

a) Igen, éjjel és nappal egyaránt.

b) Csak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között, lakott területen kívüli út úttestén, leállósávján, útpadkáján.

c) Nem.

12. Országúton a szemből érkező gépkocsi előzés közben az Ön taxijának sávjába hajt. Mikor viselkedik szabályosan?

a) Ha hang- vagy fényjelzéssel figyelmezteti partnerét a szabálykövető vezetésre.

b) Ha blokkoló fékezéssel megállítja taxiját.

c) Ha erőteljes fékezéssel az úttest jobb szélére húzódik.

13. Taxija féktávolságán belül egy jelöletlen úthibát észlel. Helyesen cselekszik-e, ha szakaszos fékezéssel lassítja gépkocsiját?

a) Igen, mert fékútja rövidebb lesz, mintha blokkoló fékezéssel állna meg.

b) Igen, bár a fékútja megnőhet a blokkoló fékezéshez képest, de a járműve kormányozhatósága megmarad az ilyenkor szükséges kikerüléshez.

c) Nem, mert csak blokkoló fékezéssel hárítható el a baleset.

14. Mi lesz a továbbhaladás szabályos sorrendje?

a) Elsőként a „C” jelű, majd a „B” jelű, s végül az „A” jelű személygépkocsi folytathatja az útját.

b) Elsőként a „B” jelű, majd egyidejűleg az „A” és „C” jelű személygépkocsi, folytathatja az útját.

c) Elsőként az „A” jelű, majd a „B” jelű, s végül a „C” jelű személygépkocsi folytathatja az útját.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

# Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **ÁPRILIS** hónapra

## MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járuélkalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járuélkalap 11%-a <b>7866* Ft</b>	Járuélkalap 33,5%-a <b>23 953 Ft</b>	Járuélkalap 25,5%-a <b>18 233 Ft</b> (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum <b>8%, azaz 5720 Ft</b> )	Tételes összeg <b>1950 Ft</b>	Járuélkalap 4%-a <b>2860 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 5%-a 3576* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 2860 Ft

\* Az 1 Ft-os eltérés magyarázatát lásd a 24. oldalon

## 50 600 forint pénzbírság vagy 220 napi fogház Fizetés híján fejelés

**A Soproni Városi Bíróság súlyos testi sértés büntetnének kísérletében jogerősen 50 ezer 600 forint pénzbírságra vagy 220 napi fogházbüntetésre ítélte azt a helyi taxist, aki 2008. január 10-én ittas csoportot vett fel az autójába, akik megérkezéskor sokallották a viteldíjat, és nem fizettek a sofőrnek. A fuvarozó mérgeiben az egyik utasát orrba fejelte, akik nyolc napon belül gyógyuló sérülést szenvedett.**

A történet jó egy éve, még 2008. január 10-én éjjel történt Sopronban, ahol a Lackner Kristóf utcában egy kisebb csoport várakozott. Kapóra jött a taxis, akit az ittas baráti társaság megkért, vigye el őket a város másik részére. A fuvarozó nem nagyon örült az illuminált utasoknak, de eleget tett kérésüknek. A címre érkezve a társaság egyik tagja sokallotta a fuvardíjat és vitatkozni kezdett a sofőrrel. A helyzet egyre mérgesedett a két fél között, míg nem a taxis és az elégedetlenkedő kuncsaft kiszálltak az autóból, ám a friss levegő sem segített az egyezkedésben, végül a kifizetetlen vállalkozó orrba fejelte a

partnerét. No ekkor pillanatok alatt kiürült az autó, az utasok is, valamint a taxis sietősen távoztak a helyszínről. Mint később kiderült, a lefejt férfi látetelet tetetett sérüléséről és feljelentette támadóját.

A büntető eljárásban súlyos testi sértés kísérletével gyanúsították meg a fuvarozót, aki beismerte a vitát és a fejelést is. Az igazságügyi orvos szakértői vélemény szerint csak a szerencsén múlt, hogy a fejelés nem okozott nyolc napon túl gyógyuló sérülést. Az eljárás során azt is a taxis terhére rótták, miszerint cselekedete alkalmas volt mások megbotránkoztatására és riadalom keltésére. Mindezek után a Soproni Városi Bíróság súlyos testi sértés kísérletében bűnösnek találta a taxist, akinél enyhítő körülményként vette figyelembe a vádlott büntetlen előéletét, valamint őszinte, feltáró, beismerő vallomását. A jogerős ítélet alapján 50 ezer 600 forint pénzbírságot kell az elítéltnak befizetnie, ez esetben azonnal mentesül a joghatárnyok alól. Ha ennek nem tesz eleget, akkor 220 nap fogházbüntetéssel válthatja meg a pénzbírságot.

k.z.t.

## Néhány biztos jel, hogy egy légitársaság FAPADOS lett

1. A járatokon a kevesebb stewardess miatt svédasztalos étkezések lesznek és minibár, amiből a fogyasztást a kapitánynak kell kifizetni leszállás után.
2. Minden gépet csak egy pilóta fog vezetni, a pilótafülkében levő többi ülőhelyet pedig eladják. Kétszeres felárért vezetni is lehet.
3. Csak a business classon lesz fűtés.
4. A csomagokat az utasoknak kell átrakodniuk, ezért akinek a kézipoggyásza meghaladja az 5 kilót, az a csomagterben utazik.
5. A kisebb forgalmú repülőterek felett a járatok csak lassítanak.
6. A charter járatokon kizárólag állóhelyek lesznek, így növelve a szállítható utasok számát.
7. A pilótának is fizetnie kell az útért.
8. Minden járatra kétszer annyi jegyet adnak el, és érkezési sorrendben lehet beülni, aki kint marad, vesztett.
9. Fizetős WC lesz csak a fedélzeten.
10. A biztonsági ellenőrzések megszűnnek a reptereken, a támadások megelőzésére egy kommandós és a pilóták az utasok között rejtőznek el

\* \* \*

– Olyan büdös vagy, hogy az oviban is láb-szag volt a jeled!

\* \* \*

– Szeretem a munkát, lenyűgöz. Képes vagyok órákig ülni és nézni.



## 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
Költséghatósági elszámolhatóság	Járulékalap 5%-a	Járulékalap 24%-a

## NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: →	<b>4500 Ft/hó</b> (Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!) (Kivéve az orvos által igazolt kereséktelelenség időszakát.)	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
Költséghatósági 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.

## ÉN IS KÜLDÖK EGY RECEPTE...

### Unicumos pulyka

Hozzávalók:

1 db pulyka

1-2 (3?) üveg Unicum

Elkészítés:

1. Vegyünk egy pulykát!
2. Egy pohár unicum.
3. Tegyük a pulykát a sütőbe!
4. Még két unicum.
5. Állítsuk a hőfokot 190 sütőre!
6. 3 unicum további.
7. Süssük a kapcsot be!

8. Most még tovum 4 univáb.
9. Pulykázunk meg a zsirt!
10. Unicumot, a másik palackot még.
11. Dugjunk pulykát a homérumba!
12. Poharazzunk még egy unicumot az öntbe!
13. Süssük az unicumot még egy óráig!
14. „Gyöngyvirágos kék ibolya-a-a-a!...”
15. Pulykáljuk meg az puha unicumját!

## Küldj egy receptet!

Ismét egy könnyen elkészíthető receptet teszek közhírré, ami szerepelt étlapunkon a decemberi disznóvágás alkalmával. Az étel neve: **magyaros szűzermék rizzsel.**



Elkészítése a következő: Egy sertés szűzpecsenyét centis szeletekre vágok, sózom, borsozom, majd kevés zsiradékon mindkét oldalát pirosra sütöm. Kiszedem, melegen tartom. A maradék zsiradékon szeletelt gombát pirítok, meghintem kevés pirospaprikával és behabárom egy pohár tejföllel. Tálaláskor főtt rizsgombócok mellé teszem a hússzeleteket, ráöntök a mártásból, majd petrezselyemzölddel és lilahagymakarikákkal díszítem. Adok hozzá házi savanyúságot is.

Mivel előző nap egy tokaji pincénél jártam – nem véletlenül –, így kínáltam az ételhez tokaji Ófurmintot. Így volt teljes az élvezet. Ha kipróbáljátok, jó étvágyat kívánok hozzá!

Tisztelettel

Soós István, CITY 22

– A mákos-meggyes bableves egy olyan étel, ami úgy készül, hogy két-tőt lapozunk a szakácskönyvben.

\* \* \*

– A férfi szerint az a jó, ha ő autót vezet, a felesége háztartást, az anyósa pedig villanyáramot.

\* \* \*

– Jobb félni, mint megőszülni!

15. Vegyük ki a pulykát az unicumból!

19. „Édes anyám, sirhalmomra-a-a-a!...”

17? „Kiskút, kerek kút...”

18. Szeletem a pulyák darabban többbe bele!

19. Tericcünk meg a zasztalt!

29. Palackoljunk még egy unicum bevételt!

21. „Nyílára uccásik a krocsmrasumity!...”

22. Állítsuk fel az asztalt és pulykoljunk megint egy terítéket!

43. Ha leterít az unipulyák, fogyjunk el! Le!

## A BTI kínálata

### Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel.: 229-3736, mobil: 30/989-4279

E-mail: [bti@taxicentrum.hu](mailto:bti@taxicentrum.hu) Web: [www.taxicentrum.hu](http://www.taxicentrum.hu)

Nyitva tartás: Hétfő, kedd 09-17, szerda, csütörtök: 10-17, péntek 09-14.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	400.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása	5.000.-től
Iparüzési adó bevallás kitöltése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)	2.500.-
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	3.300.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.600.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	4.000.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.200.-től
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	2.-

Az árak 2009. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az ÁFA összegét tartalmazzák.

#### Üzemanyagárak, 2009 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	249.00	278.00	176.00
Február	229.00	243.00	159.00
Március	245.00	254.00	155.00
Április	253.00	254.00	157.00

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 kap-

csolatosan alkalmazható üzemanyag-árát. 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*

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fi-

zetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

#### 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. – 2008.10.21.	8,50%
2008.10.22. – 2008.11.24.	11,50%
2008.11.25. – 2008.12.08.	11,00%
2008.12.09. – 2008.12.22.	10,50%
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20-tól	9,50%

Taxisok kontra fuvarszervezők

## Megbeszélés a TFTSZ szervezésében

Március végén a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /TFTSZ/ kezdeményezésére kötetlen beszélgetés helyszíne volt a City Taxi. A szövetség elnökségi ülésén felhatalmazta az elnököt (Tamás Miklós) és a főtitkárt (Dudás Zoltán) egy „Taxis érdekegyeztető fórum” megszervezésére. Ennek jegyében vettük fel a kapcsolatot Majercsik Tamással, aki a meghívásra az általa vezetett internetes hírportál segítségével több taxis kollégát elhozott. A megjelentekkel székházunkban egy kötetlen beszélgetést folytattunk.

Az elsődleges és meghirdetett téma: *a gazdasági válság és annak a taxizásra vonatkozó hatásai* volt. Nem titkolt célként szeretnénk volna, ha a „telefonszám tulajdonosok” és a taxisok között évtizedek óta fennálló feszültséget oldhatjuk. Szerintünk egyértelmű, hogy egyre több esetben közös a cél és közös az érdek a válság kezelése és a taxizás jövőjét illetően.

Tájékoztatót adtunk arról, hogy az általunk vezetett fuvarszervező cégek, illetve a TFTSZ milyen válságkezelő tervekkel kívánja tompítani a várható nehézségeket. Miután a TFTSZ érdekvédelmi szervezet, így természetesen nem határozza meg tagjai üzletpolitikáját. Maximum, ajánlásokat tehet a szövetségben részt vevőknek. A megjelent taxisok és cégvezetők egységes véleménye szerint gyors és látványos fellendülés kizárólag a létszám korlátozásától, a létszámstoptól várható. Erre azonban a piac szereplőinek közvetlen ráhatása nincs. Valós veszély – amellyel egyre több cég él – a negatív árverseny. Ennek eredménye pedig csak a kollégák fokozatos elszegényedése lehet. Különösen szomorú, hogy ennek a gyakorlatnak a kezdeményezői volt és jelenlegi érdekképviselőik. A TFTSZ főtitkára által készített emlékeztetőt az alábbiakban közöljük.

Tisztelettel:

Tamás Miklós elnök, TFTSZ

### EMLEKEZTETŐ

Előzmények.

Tamás Miklósnak, a TFTSZ elnökének javaslata alapján a Szövetség elnöksége felhatalmazta őt, hogy Dudás Zoltán főtitkárral szervezzenek meg egy érdekegyeztető fórumot a taxis vállalkozók képviselőivel, amelynek keretében a felek kölcsönösen megismerhetik egymás álláspontját a gazdasági válság kapcsán kialakult helyzetben. A találkozóra 2009. március 26-án került sor a City Taxi Szövetkezet székhelyén, a mellékelt jelenléti íven szereplő személyek részvételével. A megjelenteket Tamás Miklós elnök üdvözölte, megköszönve, hogy elfogadták a meghívást. Bevezetőjében elmondta, hogy a találkozó elsődleges céljának tartja, hogy lehetőséget biztosítson a résztvevők számára álláspontjuk ismertetésére egy folyamatos eszmecsere kezdeteként, és bizonyosságot adjon arról, hogy a fuvarszervezők és a taxis vállalkozók érdekei nem ellentétesek.

Majercsik Tamás a taxis delegáció nevében megköszönte a lehetőséget, és jelezte, hogy sajnálattal vették tudomásul, hogy az egyeztetésen csupán a Szövetség elnöke és főtitká-

ra képviseli a fuvarszervező irodákat. Hiányolva a „tulajdonosok” jelenlétét, mert így nem látta biztosítva, hogy a találkozó konkrét eredményekkel záruljon az általuk előterjeszteni kívánt napirendi pontok tekintetében.

A pontok, amelyekben a taxis delegáció lépéseket vár a fuvarszervező irodáktól, úgy gondolva, hogy ezek semmilyen anyagi áldozatot nem igényelnek azoktól, viszont a taxisok számára jelentős bevételnövekedést hozhatnak:

– Létszámkorlátozás bevezetése a fuvarszervező irodák részéről. (Például kerüljön ismét bevezetésre az a korábbi gyakorlat, hogy a társaságok csak kétéves gyakorlattal vesznek fel taxisokat.)

– A pályára lépők oktatását a Kamara vegye kézbe, és azt szigorítsa meg, úgy a szakmai, mint a pénzügyi feltételek tekintetében. (Legyen hosszú, nehéz és drága a taxienedély kiváltásának folyamata, így védve a jelenleg pályán lévöket.)

– Haladéktalanul kerüljön bevezetésre valamennyi társaságnál a címre érkezést követő azonnali óraindítás szabálya.

– Haladéktalanul kerüljön bevezetésre va-

lamennyi társaságnál egységes rendszerben a kiállási díj. (A menet közben finomított álláspont szerint extra megrendelői igények esetén. Ilyenek például a légkondi, több személy szállítása, csomagszállítás, kombi, állat szállítás, dohányzó-nem dohányzó stb.)

– Haladéktalanul szűnjön meg valamennyi társaságnál a kategóriarendszer és az autók életkorára vonatkozó korlátozás. (A jelenlegi gazdasági helyzetben ne kényszerüljenek a taxisok kocscserére a fuvarszervező irodák igénye miatt.)

– Haladéktalanul kerüljön bevezetésre, legalább a társaságok egy részénél a fuvarszám-arányos tagdíjfizetés lehetősége.

A fenti kezdeményezésekkel kapcsolatban először Dudás Zoltán fejtette ki álláspontját. Az első pontra reagálva (amelyről a taxis delegáció hosszú távú elképzelésként nyilatkozott) a főtitkár elmondta, hogy a szakma elöregedése és az a tény, hogy hosszú ideje igen kis számú az újonnan pályára lépő vállalkozó, már felülírta a korábbi gyakorlatot a két-éves szakmai múlt tekintetében. A második ponthoz kapcsolódóan jelezte, hogy a Kamara és a Szövetég által korábban a Közlekedési Minisztériumnak benyújtott szakmai anyag tartalmazza azt az elképzelést, hogy a Kamara legyen jogosult a taxis szakmai tanfolyamok koordinálására. Erre a kezdeményezésre azonban semmilyen válasz nem érkezett több mint két éve. A kötelező kamarai tagság megszűnése óta nincs túl sok mozgásteret az amúgy is kevés taxis vállalkozást tagjai sorában tudható szervezetnek. Kitért arra, hogy a Kamara és az érdekképviselők a taxis vállalkozók támogatásának hiányában – sőt időn-

### BALESETI HELYSZÍNELÉS PROFIKKAL



Minden taxitársaságtól várjuk a jelentkezéseket, akik szeretnének a baleset helyszínén szakmai alapon biztos tanácsot kapni, éjjel-nappali azonnali kivonuló szolgálattal, és érdekképviseléssel. Digitális fénykép, adatellenőrzés, segítség a felelősség kérdésének eldöntésében. Rendőri intézkedés esetén képviselő, szabálysértési ügyekben közlekedési szaktanácsadás.

INGYENES autómentés egy évben egy alkalommal, minden szerződött Kollégának.

Érdeklődni lehet: napközben  
**(1) 2900626, (1) 2970252** vagy a  
**(70) 3706890, (70) 3706892**  
 számokon.  
 Weben bővebben: [www.gordulok.hu](http://www.gordulok.hu)

Csirketenyésző be-  
megy a bárba, rendel  
egy pezsgőt és odaül a  
pulthoz egy szintén  
pezsgőt iszogató nő  
mellé.

A nő ránéz, és csodál-  
kozva kérdi.

– Maga is ünnepel?

– Igen, ez egy különle-  
ges nap nekem.

– Micsoda egybeesés!  
Nekem is különleges ez  
a nap.

– Ez tényleg nagyszerű.  
Miüt ünnepel?

– Régóta szeretnénk  
volna gyereket a fér-  
jemmel és ma kiderült,  
hogy végre terhes va-  
gyok.

– Micsoda egybeesés!

Én csirketenyésző va-  
gyok és a tyúkjaimek  
meddőek voltak. Mostan-  
tól azonban termékeny  
tojásokat tojnak.

– Ez nagyszerű. És ho-  
gyan csinálta?

– Lecseréltem a ka-  
kast.

A nő elmosolyodik:

– Micsoda egybeesés!



ként ezeket a szervezeteket leépítő taxis megnyilvánulások mellett – sok eredményt a szakma érdekében felmutatni nem lesznek képesek. (Példaként idézte a maximált tarifaelemelési kezdeményezést, amelyet a Főváros idestova két éve halogat, és ma arra hivatkozik, hogy a taxisok irányából jövő jelzések nem is támasztják alá a fuvarszervezőket tömörítő érdekképviselő javaslatát a tarifa emelésére. Holott ez az elutasítás gátolja például az alapdíj emelésének lehetőségét.)

A 3-6. pontokkal kapcsolatban a Szövetség képviselői kifejtették, hogy azok valamennyi társaság általi, egy időben történő bevezetését képtelenségnek tartják, miután az Versenytörvénybe ütköző cselekedet lenne. (Ilyen jellegű tevékenységet a Szövetség és annak tagjai nem folytatnak és a jövőben sem fognak folytatni.) Azt pedig, hogy bármelyik, akár a Szövetséghez tartozó (a fővárosban jelenleg működő 14 társaságból 8 tagja a Szövetségnek), akár annak körén kívül eső társaság bevezesse a jelenlegi éles piaci versenyben, nehezen tartották elképzelhetőnek. Megítélésük szerint a taxis vállalkozók felelőssége igen komoly abban a tekintetben, hogy a piacon alacsony szolgáltatási díjjal jelen lévő társaságokhoz belépve életben tartják azokat. Lehetőséget biztosítva ezzel a piac vevőoldalának arra, hogy a szolgáltatás árait leszorítsa.

A témában hosszas vita alakult ki, miután a taxisok képviselői nem tudták elfogadni, hogy miért nem hajlandók a társaságok a taxisok érdekében összehangolni lépéseiket. Tamás Miklós ismételtén kihangsúlyozta, hogy az ilyen jellegű egyeztetések kimerítenék a versenykorlátozás fogalmát, amelyért igen nagy árat kellene fizetni a társaságoknak, így rajtuk keresztül a taxis vállalkozóknak is.

A Szövetség képviselői ismertették elképzeléseiket, amelyekkel a taxis vállalkozók költségeinek csökkentése kivitelezhető lenne, tekintettel arra, hogy az árbevételek növelésére a jelenlegi piaci helyzetben és szabályozási környezetben reális esély nem látható. Az elképzelések magukban foglalják a közös gépjárműbeszerzéseket, a kapcsolódó szervizdíjakat, az üzemanyagvásárlói kártyarendszert, és az új címkiadó rendszer bevezetését. Ezek összességében komoly megtakarításokat eredményeznének, amely a taxis vállalkozóknál realizálódna.

A tárgyaló felek végül megállapodtak abban, hogy az érdekegyeztető fórum intézményét a továbbiakban is fent kívánják tartani, és a következő ülésre a Szövetség többi tagjának képviselőjét is igyekeznek bevonni.

Budapest, 2009. március 26.

Dudás Zoltán, főtitkár

Fuvarozott, erőszakoskodott és fertőzött

## Több mint hetven áldozat

**Egy dél-koreai városban letartóztattak egy 27 esztendő HIV-fertőzött taxisofort, aki 2003 óta mintegy hetven utasát fertőzte meg. A hatóság házkutatás során talált AIDS elleni gyógyszereket, így derült fény a gyanúsított betegségére és korábbi tetteire.**

A Szöultól délkeletre lévő Jecheon település lakóit felháborította a hatóság által kiadott közlemény, amelyben minden lehetséges áldozatot megkértek, végeztessen el AIDS-tesztet, amennyiben a 27 esztendő taxisofor gyanúsítottal szexuális kapcsolatot létesítettek. A hír hatására a város egészségügyi központjában tömegesen jelentkeztek HIV-tesztre. A Jonhap dél-koreai hírügynökség tudósítása szerint, a korábbi napi négy-öt helyett volt, hogy 50 teszt-kérés is befutott a központba.

A nyomozás eddigi adatai szerint annyi bizonyos, hogy a gyanúsított főleg olyan lányokat fu-

varozott, akik az éjszakában, bárókban, szórakoztató helyeken dolgoztak és a hajnali órákban jártak haza. Alkalmi partnerei közül többen saját akaratukból feküdtek le a taxissal, de akadt olyan eset is, amikor a férfi vágyai elérésére és kielégítésére érdekében leitatatta későbbi áldozatát. Az aktusok során alkalmoszerűen használt óvszert, így a fertőzés fokozottan veszélyeztette partnereit.

A taxisofort egyébként lopás miatt vették őrizetbe, s amikor házkutatást tartottak a lakásán, akkor kerültek elő az AIDS elleni gyógyszerei. A gyanúsított csak ezek után beszélt a rendőröknek betegségéről és nőfaló életmódjáról. A rendőri ellenőrzés során lefoglalták a férfi mobiltelefonját is. Ezen 11 olyan videót és fotót találtak, amelyen a sofőr megörökítette az aktusokat. A mobilból nyert telefonszámok és feljegyzések alapján a hatóságok feltételezik, hogy a beteg taxis több mint hetven nővel létesített kapcsolatot betegségére.

Cash

Új benzinkategóriák a német benzinkutaknál

## E5, E10

Meglepődve tapasztalhatják a Németországba fuvar vállalat, vagy turistaúton lévő taxisos, hogy újfajta kategóriák jelentek meg a német benzinkutaknál. Erről beszámolt a német autókлуб lapja, az ADAC MOTORWELT is.

A kérdést nem lehet félvállról venni, hiszen nem mindegy milyen üzemanyagot tankolunk az autónkba. Mint korábban beszámoltam róla, én is tanácstalanul álltam a benzinkútnál Floridában, mert az egyik oszlopra az volt írva: GAS, a másikra pedig: PETROL. Nekem meg benzint kellett volna...

Az E5, E10 benzinfajták a **bioetanollal**

közlekedőknek fontos információk. A cikket nem közöljük teljes terjedelmében, hiszen a hazai gyakorlatban szinte semmit nem lehet tudni erről az üzemanyagról. Jelenleg csak ott tartunk, hogy jó-e a bioetanol vagy sem, mit okoz a motornak és mit nem. Erről

vitakozzanak csak a szakemberek. A fentebb említett jelzések viszont fontosak. Ugyanis a „normál” benzint különböző arányban keverik az alkoholhoz leginkább hasonlítható bioetannal, ezt jelzik a különféle táblák. Én azt javasolom minden kollégának, ha ismeretlen kiírással találkozunk, feltétlenül kérjen információt az adott benzinkútnál.

Juhász Péter



Bill Gates földi pályafutását befejezve a Pokolra kerül. Az Ördög azt mondja neki:  
– Mutatok neked három helyet. Ezek közül te választhatod ki azt, ahol az örökké tartó bűnhődést fogod eltölteni. Elsőként egy lángoló tavat mutat nekí, ahol milliónyi elkarhozott lélek szenved mindenféle szörnyű kínzás közepette.

A második hely egy hatalmas aréna, ahol több ezer embert üldöznek kiéhe-

zett oroszánok. Végül a harmadik hely egy kis szoba, ahol az asztalon egy üveg bor, a sarokban pedig egy számítógép található.

Gates gondolkodás nélkül ezt választja.

Az Ördög betessékeli, majd rázárja az ajtót. Ahogy megfordul, beleütközik Luciferbe, aki dühösen mondja neki:

– De hát ez Bill Gates volt. Emberek mil-

liói köszönhetik neki nyomorúságukat, te meg a legjobb helyre zárod?

– Mindenki ezt gondolja – kuncog az Ördög. – De a borosüvegen nincsen lyuk...

– És a számítógép?

– Az a legjobb – nevet hangosan az Ördög. – Windows 95 van rá telepítve, és a billentyűzetről hiányzik 3 gomb.

– Melyik az a három?

– A CTRL, ALT és a DEL...

# Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Elnézgettem az elmúlt egy hónapot – mit mondjak, lepipált minden költői fantáziát, ide bizony drámaíró köll, tragikomédiát író, vagy még egyértelműbben: kabarészerző. Elnézgettem, mi mást tehettem volna. Ami ott fön, magasán zajlott, zajlik ahhoz nekem az égadta világon semmi közöm. Majd lesz. Majd érezni fogom a bőrömon – ennyi kijár nekem is a demokráciából. Meg persze a négyéventi derús és vidám, roppant szórakoztató szavazás.

Hej!, ha nem lettem volna, most nyomban fölcsapnék parlamentális demokratának, piacgazdaság-hívőnek, a franc tudja még minek, akkora gusztust csináltak hozzá kegyes jó uraink és úrhölgyeink.

Erre gyűnne még – mintegy magyaros ráadásaként – népünk hősből részének igazán magas rendű politikai kultúrából fakadó válasza: üvöltés, ökölrázás, „kurvaanyád!”-ozás, és új elemként, hogy gazdagabb legyen a reper-toár: a leköpés.

Nézd mán országodat, nézd mán népedet, te „rendszeráldó értelmiségi”! Így képzelted húsz évvel ezelőtt?

Nomármost: ugyan kinek jut mindeközbe eszibe a serdülő vagy a még serdületlen ifjúságunk. Akikre ez a demokráciagyakorlás és ez a politikai kultúra hagyományozódik. „Sajnálom a fiatalokat, mert övék a jövő” – mondta régen egyik nagy színészünk. Nem tudok mást mondani én sem.

A recessziót, vagy mi a túrót mi felnöttek alaposan megszívjuk. Csemetéinket azonban valamiképp meg kéne menteni az agónia direkt látványától. Látnak ők, ha akarnak öleg ocsmányságot a politikán kívül még egyebütt is.

„Maradjon csak kend a reszortjánál, magas a politika kendnek, mint dicszónak a stelázsi!” – mondhatják, és igazuk van.

Tehát maradok a reszortomnál: ha egyebekre nem tekintenénk, amúgy tavasz lenne. A költők kedves évszaka. Aki ebben a szakmában valamit is adott magára, az mind igyekezett ezt a szép évszakot megverselni.

Tessenek csak elképzelni: hajdanában a költő ihletet keresgélvén zavartalanul sétálgathatott – teszem azt példának okáért – a tiszta és gondozott Városligetben, vagy fölmegetett egyedül(!) is a Gellért-hegyre, annak akár a legtetőjére szeretett városában gyönyörködni, oszt sértetlenül érkeztetett vissza otthonába, nem ütötték le, nem zsebelték ki. De mondok mást – nem tetszenek elhinni: ha sétája közben netán elfáradt, pihenhetett egy tiszta padon, bámulhatta költői mód a frissen kiültetett virágpalántákat – akkoriban még nem lopkodta el ezeket senki. Akkoriban még nem voltak titkos éjjeli palántakiszedők.

Ha meg költőnek arra támadt gusztusa, hogy szakmája gyakorlásaként éjjel a szabad-

ban holdat bámulva merengjen egy jóízűt, bátran megtehetette, nem vágta őt kupán senki.

Akkoriban a bokrok meg a fák igyekeztek a miharabbi rügyezéssel, kizöldüléssel, hogy ezzel is jobb kedvre derítsék a magyart.

De még a vándormadár gólyák finnyásabbja, válogatósabbja is igyekezett vissza mihozánk, saját megszokott helyire. Számlálta is a jámbor nép őket: „ez is meggyűtt, ni meg amazok is meggyűttek, megvan mindahány”.

költőnkkel, a drága aranyos Tóth Árpáddal. Csakazértis, hogy megmutassuk: létezik a mindenhová undok és szennyes léként becsordogáló politikan kívül is élet.

Nos hát egy szép tavaszi napon leül költőnk a tiszta parkban egy tiszta padra, és elmereng a tovatűnő ifjúságon. Persze az ilyesfajta merengéshöz nem köll föltétlenül költőnek lenni, megesis az bizony minden arra érett férfival – jellemzően éppen a tavasz biológiai hozadékaként, ugyebár.

## SZÉTHULLT LÉGIÓKKAL

Jaj, de furcsa érzés,  
Vén fiúk, szegények,  
Ráeszmélni: nem vagyunk már  
A régi legények!

Hajunk közt az első  
Könnýű, finom dérrrel,  
Fordúlni a szép nők után  
Megriadó vérrel.

Látni, míg nézésünk  
Ringásukat issza,  
Hogy ők immár, uramisten,  
Nem ránk néznek vissza!

Tudni: hogy ha búgnánk:  
Ölelj meg, virágom! –  
Nem az lenne legszebb nóta  
Nekik a világon.

Jaj, pedig a vágyunk  
Csupa bús mohóság,  
Mint ha mind egyszerre nyitnak  
A megkésett rózsák.

Most tudnók a szót, a  
Legfájóbb sohajtót,  
Most esnék jól legvadabbúl  
Berúgni az ajtót.

S jaj, a bölcsesség, az  
Agg tanítómester,  
Váltig dörmög a fülünkbe:  
Lassabban a testtel!

Vígaszta fogatlan  
Szája régi jókkal,  
De mit ér egy bukott császár  
Széthullt légiókkal?

Volt dicsőség? nem volt?  
Szívük sohse bánja,  
Csak még volna, vén cézárnak,  
Egy rabszolgánya,

Akit sírva híjjon:  
Ölelj meg virágom!  
Hiszen látod, azt se tudom,  
Éltem a világon?

Mert az nagyon régen volt, amikor Tiborc azt panasolta Bánk bánnak, hogy: „Kéményeinkről elpusztulnak a gólyák, mivel magunk emésztyük el a hulladékot is”.

S a tavasz akkoriban tényleg jó kedvet hozott – szegénynek, gazdagnak egyaránt, mert igen demokratikus volt ám ez az évszak.

Ma meg: március, április, május – és görcsbe rándul az ember gyerekeinek a gyomra, émelygés, majd időnkint a hányhatnék csöppet sem költői érületű tünetei jelentkeznek.

De juszt se adjuk föl, ne kapituláljunk nekik! Mert jogunk van a tavasz (nyár, ősz, tél) emberi örömeihez, jogunk van a nyugodt hétköznapokhoz, vasárnapokhoz, gyomor-görcsök nélküli ünnepeinkhez.

Most pedig induljunk tavaszi sétára e havi

Erről a versről jutott eszembe, hogy volt nekem egy kedves, öreg ismerősöm, az örök széptevő. Aranyos szokása szerint társaságban a szemrevaló hölgyek fülébe mindig sügött valamit, amitől a kiszemeltek persze illendően és szemérmesen elpirultak.

Amikor megkérdeztem, mit is sugdosott, így válaszolt: „Azt nem mondhatom meg, de igencsak bajban lennék, ha valamelyikőjük kapna az alkalmon és szavamon fogna.”

Ártatlan tavaszi férfias hengegés, borítékolva, hogy úgysem csípi fülön.

Ám a válaszból világosan kiderülhet, hogy az én öregem bizony csöppet sem hasonlított a mai politikusokhoz: mert ő a lelke mélyén kifejezetten szorongott és igenis félt attul, hogy egyszer valaki mégiscsak szaván fogja...

Olyan hülye vagy,  
hogy felfelé sikítasz a  
hullámvasúton!

\* \* \*

– Mindenhol jó, de a  
legolcsóbb otthon.

\* \* \*

– Egy colt mindig erő-  
sebb az ászpökernél!

## Hősök vagyunk?

Csodálni való, hogy is tudtuk mi, az 50-es, 60-as évek szülöttei azokat az éveket túlélni.

- Akkor még a gyerekágyaink fából voltak és festékjében ólom volt.
- A játémacink poros szalmával volt töltve.
- Később éles szélű bádójátékokat kaptunk.
- A gyógyszeres üvegeket könnyedén ki tudtuk nyitni.
- Ha bicikliztünk, nem volt a fejünkön sisak.
- Mi a csapból ittuk a vizet, nem az ásványvizet palackból.
- Mi kaptuk meg az influenzát, nem a madarak. És nem haltunk bele!
- Nem volt görkorink és gördeszkánk. Mi lécekből és csapágyakból építettük meg az első autóinkat és nem volt annak se kormánya, se fékje.
- Mi nem unatkoztunk! Hason fekve olvastunk órákon át, vagy kimentünk játszani! Egész nap kinn lógtunk az utcán, szüleink néha csak sejtették, hol vagyunk. Egész nyáron a szabadban, fűben és erdő-

ben játszottunk mégsem lettünk allergiásak.

- Ha valamink eltört vagy betört, senkit nem hurcoltak meg ezért. Mi voltunk a hibásak.
- Sokszor lilára gypáltuk egymást, és panaszaikra szüleink csak annyit szóltak: Túlélted, nem?
- Ha egy tanár nyakon vágott, nem szúrunk le egy késsel és nem pereltük be. Örülünk, hogy csak egyet kaptunk. Rengeteg egészségtelen dolgot ettünk: zsíroskenyér, kolbászt, disznóhúst, és még az iskolai közétkeztetést is túléltük.
- A kakaóban nem volt A,B,C,D és E vitamin.
- Mosatlanul, közvetlenül a fáról ettük a gyümölcsöt.
- Egymás poharából ittunk, és mégis egészségesek maradtunk.
- Pedig a WC pereme alatt csak úgy hemzsegetek a baktériumok.
- Mi nem jártunk fitness-clubba és soláriumba, de edzettek és napbarnítottak voltunk.
- Nem volt nekünk Playstationünk, Nin-

tendónk. Nem játszottunk videojátékokkal, nem bámultunk órákon át száz tévécsatornát. Nem volt számítógépünk és internetünk. Nekünk Barátaink voltak! Kimentünk az utcára és találkoztunk velük, vagy egyszerűen benyitottunk hozzájuk. Nem kellett a szülőket megkérdezni, sem a miénket, sem az övéket!

- Mi még jártunk iskolába és nem vittek.
- Bár botokkal, kövekkel meg egyéb „piszkos” dolgokkal játszottunk, nem kaptunk fertőzést és nem ütöttük ki egymás szemét.
- A focicsapatba csak az állhatott be, aki tudott focizni. Aki nem tudott, csalódotan nézett, de nem lett frusztrált, megbirkózott a tudattal. Vagy elment másokkal, mást játszani. A szexhez nem kellett pornófilm és semmiféle segédeszköz. Ugyan először azt sem tudtuk hogy kell csinálni, de rendületlenül próbálkoztunk.
- A mi időnkben a „meleg” hőmérsékletet jelentett.
- Nekünk még megtanították mi az a kötelesség és a felelősség. Éreztük e szavak mélyebb értelmét... Bár korlátozottan, de volt szabadságunk. Ki is használtuk. Ezek voltunk mi. Csoda, hogy túléltük. Hősök vagyunk. Egy letűnt kor hősei...

## FIGYELJÜNK A TÉRFELFIGYELŐ KAMERÁKRA!

Kétségbeesett kolléga kereste meg szerkesztőségünket, hogy egyetlen nap alatt két feljelentést is kapott az V. kerületből. Pedig „hatósági személyt” egyszer sem látott. Se rendőrt, se közterület-felügyelőt. Elmondása szerint ő a Belvárosból taxizik, telefonrendeléseknél megáll a címen és várja a kedves utast. Ha jön a rendőr, vagy a „közterületes”, magyarázkodik. De ezekben az esetekben nem ez történt. Mint kiderült, a térfigyelő kamerák képei alapján jelentették fel. Egyetlen nap alatt kétszer is. Sajnos nincs segítség. Nemrégiben megkerestük valamennyi belvárosi rendőrség vezetőjét (V.,VI.,VII.,VIII.,IX. kerületi rendőrkapitány). Egyikük sem tette lehetővé, hogy a taxis akár egyetlen percig is tiltott helyen álljon meg. Ez érthető az ő szempontjukból, nyilvánvaló jogszabálysértést nem támogathatnak. Pláne írásban. A KRESZ mindenkire nézve kötelező, a büntetés meg bevétel. Csak javaslatunk lehet néhány: például, nyissuk fel a motorháztetőt. Tegyük ki a vészvillogót, nyissuk ki az ajtókat! Indokoljuk, miért is álltunk meg. Természetesen ezek ostoba dolgok, de erre kényszerítenek bennünket. Ugyanis jön egy szabálysértési határozat, ami fényképfelvételre alapul. De ekkor jövünk mi. Nemrégiben egy kolléga javasolta újságunkban: „Ne adjuk fel!” nem tehetünk mást: mert meg kell állni a Belvárosban is, ha az utas taxit rendel.

Ferenczy P. Károly

### ELLENŐRZŐI BEÍRÁSOK

- A gyerek ellenőrző könyve negyedik éve nincs aláírva. Kedves Szülő, nem tud írni?
- Nem, de hát nem emlékszik rám, tanár úr? Az ön tanítványa voltam!
- Figyelmeztetés után is rágja a földgömböt a gyerek. Újból figyelmeztetem.
- Amennyiben a földgömbre még szüksége van, próbálkozzanak süteménnyel!
- A magyarórán háromszor szoltam rá, hogy ne bontsa a falat! Kérem fülészetre vinni!
- Már volt. Ott is kibontotta a falat.
- Osztályfőnöki intőt adok, mert az osztályfőnöki dicséretet második alkalommal sem íratta alá.
- Ezt most nem írom alá és a következő sem. Lehet újra dicsérni.
- Jelentés alatt – fiú létére – tehénbögést hallatott. Rovót kap.
- A gyerek nemi érése még nem fejeződött be.
- A fia a házi feladatát rendszeresen a társairól másolja át! Mi lesz így belőle?
- A házi feladatot én is mindig másoltam. Ma vezérigazgató vagyok.
- Kedves szülő, ha megígéri, hogy nem hiszi el mindazt, amit a fia az iskoláról mesél, én cserébe nem hiszem el mindazt, amit ő az otthoni eseményekről mond.

\*\*\*

Egy férfi Texasba költözött és vett egy farmertől egy szamarat, 100 dollárért.

A farmer megígérte, hogy másnap elviszi hozzá az állatot. Másnap megjelenik a szamar nélkül:

- Elnézést, uram, de megdöglött a szamar.
- Akkor adja vissza a pénzemet! – mondja a vevő.
- Sajnos, már elköltöttem.
- Akkor hozza el hozzám a döglött szamarat!
- Mit akar csinálni vele? – kérde csodálkozva a farmer.
- Kísorsolom tombolán.
- De hát ez lehetetlen! Egy döglött állatot kísorsolni?
- Nyugi, nem fogják tudni, hogy döglött.
- Eltelik egy hónap, a farmer összetalálkozik a férfival:
- Mi lett végül a döglött szamaral? – kérdezi.
- Eladtam 500 sorsjegyet, darabját 2 dollárért, és nyertem 898 dollárt.
- Senki nem reklamált?
- Csak az az egy ember, aki nyert, de annak visszaadtam a 2 dollárját.

\*\*\*

Biológiaórán

A tanár mondja a gyerekeknek: – A mai óránk anyaga egy béka felboncolása lesz. Hoztam is egyet magammal. Ezzel benyúl a köpenye zsebébe, elővesz egy zacskót, a zacskóból egy sonkásszendvics csúszik ki. Mire a tanár tünődve:

– Pedig határozottan emlékszem, hogy megettem a tízóraitam!



Újabb típusal bővült a kínálat

# Citroën C3 Picasso



Áprilistól már megvásárolható a hazai Citroën kereskedésekben az új C3 Picasso. Az igencsak szemrevaló egyterű az ismertetés szerint minimális külső méretek mellett, maximális világosságot és belső teret biztosít. Meggyőződünk róla, ez a valóságban is így van.

Hossza 4,08 méter, 1,73 méter széles és 1,62 méter magas. Amennyiben a csomagtartót a „hagyományos módon” használjuk, úgy annak térfogata a kalaptartóig 500 liter. Ám ez az osztott hátsó ülések döntésével óriásira növelhető. A m o z g a t h a t ó



csomagterepadlóval ki-  
egészítve, egészen az első ülésekig sík

ra-  
kodófelület alakít-  
ható ki.

A C3 Picassót kisfogyasztású, ugyanakkor nagy teljesítményű motorok hajtják. A két újgenerációs benzínmotorral, a VTi 95-tel, és a VTi 120-szal, valamint a HDi 90-nél és a HDi 120 FAP dízelmotorokkal lesz kapható.

– Inkább csináld holnap! Ma már eleget hibáztál!

\* \* \*

– Én már az előző életemben sem hittem a reinkarnációban.

\* \* \*

– Mondd neki, hogy kurva elfoglalt vagyok – vagy fordítva.

\* \* \*

– Az egyetlen baj a semmittevés-  
sel, hogy nem tudod, mikor végeztél.

Tasnádi Áron

## Ijesztő jövő

### Folyamatosan emelkedik a nem fizető utasok száma

Most már nem hetente, hanem naponta érkeznek hírek a különböző taxicsatornákon a fizetés nélkül távozó „kedves” utasokról. Mit lehet tenni? Indulás előtt a jól behatárolható körnek fel kell tenni a kérdést valamilyen formában: van nála elegendő pénz a várható viteldíjra? Ez a legfontosabb, addig nem indulunk el, amíg meg nem nyugtat a „kedves”, hogy nincs mitől tartani...

A taxis etika megengedi, hogy ellenőrizzük: az utas rendelkezik-e a várható viteldíjra elegendő pénzzel. Ha nem, megtagadhatjuk a fuvart! De sok esetben nem elég, ha felmutatja, hanem „tegye ki a műszerfalra!”. Ugyanis előfordul, induláskor még van elegendő pénz, de időközben azt elkölte az „anyagra”, vagy egyszerűen eleve át akar verni, és a fuvar végén – ha teheti – meglép. Ne legyünk balekok!

## Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558



XI. Menyecske utca 5.

### VIII. Hungária körút – Salgótarjáni sarkok

A Kőbányai út felől érkezve a Salgótarjáni út felé balra kanyarodáskor 2-3 fázist is, kihagy a lámpa, a taxisok szerint. Kérjük a jelzőlámpa fázis ellenőrzését.

- A csomópont rendkívül zsúfolt, minden irányból minden irányba tovább lehet haladni, a keresztező utakon villamosközlekedés is van. Tovább terhel a kereszteződés forgalmát, az itt található villamosremiz, amelynek üzemi mozgása korlátozza a csomópont egyéb irányait. Ilyen irány a Hungária krt. felől balra a Salgótarjáni út MTK stadion melletti szakaszára kanyarodó forgalmi sáv. Abban a periódusban, amikor a Hungária krt. és a Salgótarjáni út közötti vágánykapcsolaton villamos mozgás van, a fent említett irány nem kap szabad jelzést. Ha nincs ilyen üzemi mozgás, a forgalmi sávnak 5 s zöld jelzése van.

### XI. Menyecske utca 5.

Egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla rejtőzik a lombok között. Kérjük a növényzet eltávolítását.

- A kerületi önkormányzat felé intézkedtünk a gallyazásra.

### XIII. Róbert Károly körút – Teve utca sarkok

Éjszakai taxisok panaszkodnak, hogy a Róbert Károly körútról a balra kanyarodó lámpa – Teve utca sarkon – éjszaka, egyszerűen nem ad zöld jelzést, hiába áll a taxi a detektorra.

- A Siemens Zrt. tájékoztatása alapján az említett detektor működik. (Lepróbták a működést.)

### I. Erzsébet híd, budai feljáró

Évekkel ezelőtt megtiltották az Erzsébet híd alól a felhajtást a hídra, mert sokan felkanyarodtak a Hegyalja út felé. Kérjük a felesleges tilalom megszüntetését.

- Az Attila út – Krisztina körútnál



I. Erzsébet híd, budai feljáró

már megszűnt a korlátozás. A rakpartot november 5-én megnyitották az Erzsébet híd és a Margit híd között. A megnyitást a BFFH Közlekedési Ügyosztály hatásköre.

### II. Marczibányi tér 12.

Itt is növényzet takarja a jelzőtáblát. Kérjük a növényzet eltávolítását.



II. Marczibányi tér 12.

- Szexuális téren egyre összehangoltabb vagyok a feleséggemmel.
- Valóban?
- Igen. Tegnap például mindketőnknek fáj a feje.

## 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



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**

### SAP-ART Hiteles hírek:

IGAZ, A NEMZETKÖZI HELYZET MÉG MINDIG FOKOZÓDIK, DE...

pont ezért fontos, hogy képen legyél :)

1. HA TARTASZ AZ ÁRFOLYAM-KOCKÁZATTÓL, ITT A MIKRO-HITEL FORINT ALAPON, ALACSONY, FIX KAMATRA!!!

2. Lakáshitel, szabadfelhasználású hitel: Minimálbérrel a hitelbiztosítéki érték 100 %-ig (ingatlanérték 70-80%-a)

3. Hitelek KHR (BAR) listásoknak is.

4. Hitelkiváltás fix részlettel pontos adósoknak THM: 4,8%

Ha nem nálunk veszed fel a kölcsönt, hívj fel, mielőtt döntesz, szívesen adunk tanácsot!

Minden banknál fiókvezetői szinten képviselünk, így kiemelt ügyfél leszel.



Biró László  
(volt) City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

Bp. 1133 Esztergomi út 12.

Tel: 06-70-3838767; 06-70-3162071;

Fax: 1-7888295; www.sapart.hu



## II. Baka utca 1.

! Gyakorlatilag semmit sem lehet látni a „Zsákutca” jelzőtáblából a növényzet miatt.

- A kerületi önkormányzat felé intézkedtünk a növényzet eltávolítására.



## IX. Vaskapu – Dandár sarok

! A veszélyes „jobbkezes” utca miatt „járdafélszigeteket” alakítottak ki. A Vaska-



pu utcában jelzőtábla figyelmeztetett a műtárgyra. Kérjük, hogy a Dandár utcába is helyezzenek ki jelzőtáblát.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

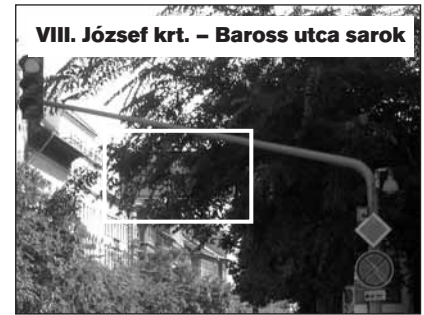
## VI. Lövölde tér

! Útburkolatcsere volt, de rossz helyre festették vissza a jelzőlámpa előtti „STOP-vonalat”. Kérjük a jelek áthelyezését.

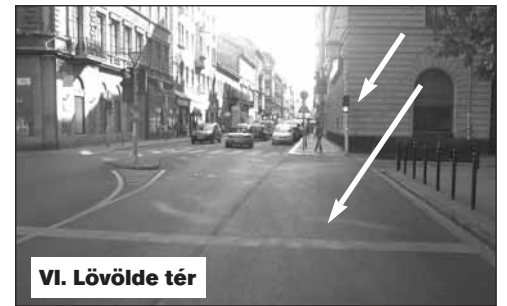
- A burkolati jel módosítására intézkedtünk.

## VIII. József körút – Baross utca sarok

! Itt is növényzet takarja a KRESZ-táblát, ami a repülőterre, illetve Debrecen felé vezető utat mutatja.



- A növényzet eltávolítására intézkedtünk.



# Pontosvesszők

## A taxis és a hiéna

Véletlenül talált rá a házra. Már épp végzett azokkal az ingatlanokkal, amelyek a kiollózott hirdetésekkel álltak. A kivágott cetliket egy kemény lapra ragasztotta, és piros filccel áthúzta, amikor megtekintésükkel végzett. Melléírt néhány megjegyzést mindegyiknek. Hazafelé ránézett az összefirkált kartonra, és megállapította: ezek között egy szelvény sincs olyan, ami indokolna még egy látogatást. Valami azonban nem hagyta nyugodni, úgy érezte egyik hirdetés eltűnt. Egy nagy kör alakú tér után megállt az útpadkán. Belenézett a kocsi kesztyűtartójába, hátha ott van az elvesztett kivágás. Visszagondolt a reggeli munkálkodásra, és határozottan emlékezett, hogy valami Szellő nevű utcában is hirdettek egy épület, amit érdemesnek talált a meglátogatásra. Kezébe vette a lapot, és átnézte még egyszer a listát. Az egyik hirdetés mellé csak annyit írt: ez nem nyert. Enyhén felkunkorodott a papír sarka. Felhajtotta, és... a fonákján ott volt az a ház, amit keresett. Megnézte a térképen az utcát. Nem esett messze, sőt szinte megérezhette közelségét, mivel a harmadik utca volt jobbra a tér után.

Az utcában csak egy gazzal, liciummal, és koronatóvissal benőtt ócska kerítés nyúlt hosszan a páratlan oldalán. Az elhanyagolt nagy telket üresnek vélte, csak később vette észre, hogy a gödörben – ahonnan valamikor valószínűleg sódert vagy homokot bányásztak

ki – van egy lapos tetős épület. Nem sokat zavart – ezek szerint. A sarok után meglátta a fából kifaragott táblát: Szellőrózsa utca 17. Éppen ezt kereste. A tábla egy cölöpkerítés fakapuján volt szemmagasságban. Egyből megtetszett neki, Robinson erődítménye jutott eszébe róla.

Az L alakú ház a hetvenes években készülhetett. A domb felső harmadában állt, s mivel a szemközti, lapos tetős épület jóval lentebb volt a gödörben, így egész messze el lehetett látni innen a Duna irányába. Még „panoráma” is van – gondolta meglepve. Nem is rossz hely, barátságos a környék. Becsöngetett, de senki sem reagált. Kutytát vagy macskát sem látott az udvaron. Még egyszer megnyomta a régi csengőgombot, ám nem nyitottak ajtót. Bár, mintha valami árny mozdult volna a függöny mögött, de mivel már esteledett – márciusban még korán alkonyul –, nem próbálkozott többször.

A saroktelek másik felén parkoló autójába akart visszaülni, amikor meglátta a szomszédokat, akik akkor álltak be a kapun régi Wartburgjukkal. Kérdéseire elég gyanakodva és félvállról, de megicsak válaszoltak. A lényegét megtudta: teljes közmű, cirkofűtés, három szoba, és egy idős hölgy lakja a házat egyedül.

– Holnap visszajövök, és beszélni fogok veled – döntötte el.

Gyorsan kellett intéznie a vásárlást, mivel már majdnem lejárt a

féléves haladék, amit a volt legénylakása eladásából szerzett jövedelem adómentességére kapott. Kérelmében indokként a gyerekek születése miatti akadályoztatottságukat jelölte meg. Nem is sokat alkudoztak, megegyeztek rövid idő alatt. Az idős hölgy és az ügyvéd fia is gyorsan el akarta passzolni a házat. Amíg volt némi holtidő az ügymenetben, István már kezdte felújítani a gyerekszobát.

– Amikor idejövünk, akkor legalább a kislánynál rendben legyen minden – beszélte rá a tulajt.

Egész jól összeismerkedett az idős nénivel, segített neki kihordani a garázsba a bútorait, amiből már kipakolt. Megjavította a fűnyíróját, porszívóját. A hölgy még utoljára rendet akart csinálni.

– Nehogy emlegessék majd, hogy ez a vénlány milyen rendetlen volt – mondta a néni kényszeredetten mosolyogva.

Amikor belépett a hátsó szobába, mindig megrontta a temérdek mechanikus óra ketyegő, kattogó, dalamat játszó, kakukkoló hangjától.

– Minek ez a rengeteg tiktak? – kérdezte.

– Minek? – kérdezett vissza az öregasszony –, így legalább tudom, hogy élek még, ha felébredek éjjel – válaszolta mogorván.

Éppen a falat dörzsölte, a régi festékreteget kaparta le a legkisebb szobában, amikor áthozta az idős nő a bal oldali szomszédokat.

– Bemutatom Szebenikeket – átjöttek ismerkedni magával.

– Jó napot kívánok! – mondta a középkorú párnak.

A férfi egyből kezet nyújtott, és tegeződött.

– Szevasz, Zoli vagyok, az aszszony pedig Rozika.

– Szevasztok, Petrovics István. – mondta enyhén kaparós hangon, mivel kiszáradt a torka a beszívott portól.

– Átjöttünk már, hogy kicsit ismerkedjünk – folytatta Zoli a beszélgetést. – Láttuk, itt dolgozol néhány napja.

– Igen, sietek, hogy mire költözünk, kész legyen legalább a gyerek szobája. A mi szobánkat és a konyhát, ha már itt lakunk, akkor is befejezhetem.

A hátsó szoba pedig rendben van, ahol a néni lakik.

– Na, csináljad! Szép lesz ez – válaszolt Zoltán, és kézen fogva húzni kezdte Rozit, aki az ablakból bámészkodott a szemközti parkba.

– Szia, megünnök is – motyogta Rozi szörcsögve, miközben egy félig lerágott leveles körtén cuppogott elég csúnyán.

Magára maradva ismét belelendült a munkába, de egyszerre valami gondolat nyilallt belé:

– Én ismerem ezt az embert, ezt a Zolit... Biztos, hogy ő volt az a hiéna, aki fenyegető levelet dobott be a reptéren, amikor még meg lehetett állni az egyeseken minden taxinak a sorban.



Micsoda taktika... nem is akarta idegesíteni magát a vitával – minek is az? Elég csak megfélemlíteni a többi iparost, úgy több fuvar marad neki és a társaknak. Abban a csapatban volt, akik – éveken keresztül – rettenetesen lehúzták a külföldieket, és a gyanútlan haziakat. Egy belvárosi fuvarért elkértek négyezret, ami akkor a normál taxis egész napi bevétele volt. Persze én nem olvastam el azt a levelet, egyből kidobtam az ablakon. – mosolyodott el büszkén. – Milyen kicsi is a világ? – morfondírozott magában, és megszállottan csiszolta tovább a falat. Hiába figyelmeztette a feleségét, amikor már ott laktak, hogy vigyázzon erre az emberre, mert simlis. Veszélyes dumája van, és mocskos egy alak.

– Emlékszem rá, hogy hiéna volt az egyes reptéren, és velem is akadt afférja. Az ilyen manusnak egy szavát se hidd el! – gyözködte feleségét Annát, de ő nem nagyon figyelt rá, ha szóba került ez a téma.

Felesége szinte itta Zoli szövegét, néha órákat beszélgettek a kerítésnél. Egy idő után már Róza asszonyoság át is járt hozzájuk sütni-főzni, mivel ő sok mindent nem tudott megcsinálni egyedül – állította.

Eljött az idő, amikor Zoli is átment vele, s a konyhában iszogattak, mire István hazaért a munkából. Nem is értette, hogy a szomszéd – egyáltalán – mikor dolgozik, mert délelőtt általában inni látta a kertben, és este is rendszeresen be volt töltve szokás szerint. Néha későn jöttek haza valamelyik kocsmából az asszonyával, s azután még ordítottak egy darabig, mire végül lefeküdtek. Egy hónapra rá, hogy odaköltöztek István beteg lett. Magas láza volt, és rázta a hideg. Csak fetrengett a nagy franciaágyon, amikor váratlanul becsöngetett valaki. Nagy sokára tudott kimenni, egy pokrócba burkolódva (pompás látvány lehetett), nyűgösen.

– Tessék, mit akar! – szólt a kánpuban álló alak felé.

– Jó napot kívánok, mondja már meg nekem, melyik a Bokányi utca! – kérte a jöember.

– Uram, nemrég költöztem ide, beteg is vagyok éppen... A lehető legrosszabb helyen zavar, és ráadásul értelmetlenül. Próbáljon valakit megkérdezni az utcán!

Az ember elment. Zoli, a tősgyökeres helyi erő, épp ekkor került elő a kertből, de érdekes módon hozzá nem szólt a becsengetős, csak eloldalgott.

– Nem nagyon tetszett ez a fazon, úgy hallottam – szólt át.

– Beteg vagyok, Zoli, miért kell nekem ilyenkor kimászkálni? Valami „Bokacsi” utcát kerestem.

– Bokányi az, te! – itt van pár utcával arrébb.

– Jó, rendben, de engem nem érdekel, visszafekszem.

– Jobbulást, Pistikém! – szólt utána a szomszéd.

– Köszí – morogta még befelé menet.

Ettől az alkalomtól kezdve megtudta, hogy mikor indul dolgozni a furfangos szomszéd, mert állandóan becsengetett, amikor hajnalban elment. Elkapni viszont sosem sikerült, valami hihetetlen szerencsével mindig megúsza, pedig néha látta a kocsiját elporolni távol a domb aljában. Zoli éjfélkor még ivott, és ordított az asszonnyal, hajnal négykor viszont már ébresztett náluk. Ekkor még István nappalos volt, s a legmélyebb álomban mosolygott, amit rendszeresen tönkretett a jó szomszéd.

Volt, amikor azonban rájárt a rúd a szomszédokra is: Rozi – szokásához híven – bekáfolva a nagy konyhaablakból leskelődött, amikor meglátta Oszkárék farkaskutyáját a kertjükben. Hatalmas lendülettel kiszaladt, hogy elhajtsa az ebet, de nem egészen úgy sikerült, ahogy elgondolta. A kutya – miután kicsavarta a kezéből a botot, amivel ütni próbálta – váratlanul rávetette magát. Egész rendszeren összeharapdálta. Végül otthagya vérben, nyálban, takonyban.

A következő incidens a Tyutyubá' burkus kutyája és Zoli közt zajlott. A meghatározhatatlan fajtájú sétatéri keverék épp elmélyülten szimatolgatott a szomszédoknál, amikor megjött Szebeni. Az épület sarkánál összefutottak az ebbel. Zoli annyira megjéjdt a behemót szörmóktól, hogy rohant vissza a kapu felé, és ki akart ugrani az utcára, de megcsúszott. A kerítésre hegesztett hegyes vastüske átszúrta az ajkát. Ugy lógott ott, mint egy berezelt madárijesztő. Burkuska odacammogott, megsza-

golta Zoli pipiskedő lábát, utána egykedvűen eloldalgott a kert végébe, és átbújt az ócska elhanyagolt kerítésen.

Egy alkalommal István nekiállt kicserélni a drótszálalás üvegtetőt a teraszon, mivel néhány helyen már megrepedt az üveg. Nehezebb munka volt, mint gondolta, csak késő délutánra végzett, és mohón hozzákezdett vacsorázni, mivel egész nap semmit nem evett. Ahogy nagy gyorsan kanalazta a gulyáslevest – hallotta, hogy kopog valami a teraszotétón. Gondolta, a cserépről gurult le valami, de arra nem számított, amilyen látvány fogadta: az új üvegek több helyen voltak sérülve mint a régié. Kinn az úton a szomszéd gyerekek, és a barátja futottak el viharászva a Bokányi utca felé. A csatornában megtalálta a kavicsokat, amiket rádobtak. Persze Anna aszszony ezt sem vette komolyan.

Amikor dolgozott a kertben, néha a szerszámokat nem zárta el. Gondolta, hogyha másnap folytatja a munkát, nem kell újra mindent előszedni. Néhány dolgot pedig egyszerűbbnek vélt állandóan elől tartani. Mondjuk, ha le kell vágni egy rózsá elvirágzott bimbóját vagy vadhajtsáit, esetleg az elszáradt ágakat, akkor legyen ott a szerszám. Ugyanígy a fenékö, az ültetőfa, a kiskapa vagy a gyomláló kislapat is jó, amikor egyből ott van kéznél.

Na, ez valakinek szemet szúrhatott, mert érdekes módon tűneztek el az eszközök, semmit sem talált sosem. Aztán egyszerre csak véletlenül előkerültek egy-két hét múlva – épp odatéve, ahol mindennap elment többször.

– Ez egy állat lehet, egy aberrált elmebeteg! – gondolta, de inkább vett magának másik szerszámot, minthogy lesben állt volna. Nem volt türelme hozzá. Tavasszal felkapálta az udvar nagy részét, és szépen befűvesítette. A két Zoli a kerítés mellől gusztyálta, és mondogatták:

– Fú, hogy milyen szép lesz ezt, szomszéd!

– Ja-ja, ha megmarad – felelt István.

– Mitől ne maradna meg? – kérdezték szinte egyszerre.

– Láttam én már karón varjút!

Hát nem is maradt meg, pedig rendszeren megnőtt, de mikor levágta, utána szinte eltűnt a gyp, csak a tarack látszott mindenütt rejtélyes módon, ami addig nem volt sehol. Pedig szép fű volt – úgy elsőre. Annyira szép, hogy nem látszott benne az átdobott műanyag damil sem, amitől egyből leégett a drága fűnyíró. A szomszédok – mind a hárman – ott röhögtek a konyhaablakban rajta, ahogy tehetetlenül félhangosan káromkodott. Amióta éjszakás lett, gyakran hallgatta a rádiót hajnalban, a garázsban. Ilyenkor néhány sört legurítva megcsodálta a napfelkelte. Egy alkalommal így kapta el a kis Zolit, akit még soha nem látott nővel, hiába volt már jóval húsz fölött. Magában csak úgy emlegette: a „kisköcsög”. Éppen lazult a „bárszéken” a satupad bal felén, amikor elsuhan egy árnyék az ablak előtt. Óvatosan kiment a garázsajtóhoz, és kinézett a résen. A kis égetett cserépedény nagy nyugodtan a tetőn matatott. Rászólt:

– Mit keresel ott, Zolikám, egyáltalán tudod-e, hogy nem otthon vagy?

A kisköcsög egyből kapcsolt:

– Csak... csak... a macskát keresem, mert ájtött. A fehéret nem szoktuk kiengedni, de most kiszökött.

– Na, basszus ezt most sem kaptam el, még várnom kellett volna, hogy mit fog csinálni, de már úgy elöntött az indulat! – sopánkodott István.

Mikor visszamászott a gyerek, akkor jutott eszébe: lábujjhegyre állva felnyúlt a tetőre, és mit érzett a kezében? Na, mit? A régi megszöüllő volt ott és a kiskapa. Ezután mindig bezárta a garázsajtót, addig is, amíg bement a házba.

## Dolgozatokból...

– Zrínyinek csak fél szemem volt, ám ez nagyon zavarta a csatákban.

– A katonák életüket és halálukat kockáztatták.

– A hős holtan esett össze. Ezt később nagyon sajnálta, de akkor már nem volt mit tenni.

– A víz oxigénből és vízből áll.

– A szomorú elhanyagolt sírok mellett élettel teli sírhalmokat is találhatunk.

– A mocsári vész 1526-ban volt.

– Janus Pannonius 15 éves korában elterjedt Európában.

– A Szent Jobb István király bal keze.

– A háborúban a nők is megteszik a kötelességüket a férfikkal együtt, úgy elől, mint hátul.

– A gesztenyesütögető néni kiáll a sarokra, és odacsalogatja az embereket a szagával.

– Döbrögi a harmadik levonásban két púp-pal gyarapodik.

– A középkorban a várakat katakombákkal lötték.

– Kanada területe egyenlő Európa lakosságával.

– A kenguru kicsinye fészeklakó.

– A ménes egy nagy löcsomó.

– A tatár hadakat Vati kán vezette.

Egyik hajnalban vitte haza az előkelő budai szálloda személyzetét – ahová még régebben bejuttatta magát a szomszéd –, és beszélgetés közben megkérdezte a londoner:

– Hallottad-e, hogy egy taxis – ittasan – embereket gázolt Kőbányán?

– Persze – válaszolta István – némelyik szakí borzalmasan felelőtlen, akár a szomszédom. Ő még néha éjfélkor iszik, és hajnalban úgy megy ki dolgozni.

– Itt nálunk is volt egy taxis, aki munkába hozott magának három-négy sört, és ha nem volt elég, akkor még rátöltött a bárban. Ha szólta neki, hogy valamelyik vendég utazna, akkor csak letörölte a habot a szájáról, és ült be az autóba. Amikor visszajött, akkor pedig akkurátusan lenyomta a langyos maradékot.

– Az én szomszédom tisztá vadállat már, annyit iszik. Mindenkire kigyót-békát ordít a környéken. Az egyik azért nem jó, mert barkácsol. A másik építkezik, betont kever, a harmadik flex-szel vág vasakat. A negyedik, csak azért, mert él. A gyerekeivel, az asszonyával is örökké baja van, azokkal is ordít állandóan. Őt már minden zavarja. Egy ideje árulja a házat, remélem, sikerül eladnia, és elmennek végre.

– Hol dolgozik ez a madár, a szomszédod?

– Nem árulja el, olyan sunyi. Annyit mondott legutóbb, hogy egy utazási irodához van leszerződve, de én nem hiszem. Láttam, amikor régebben összetörte magát a gyorsforgalmin, rajta volt a kocsin az Aeroport matrica. Azóta Üllónél is totálra gyűrte megint magát, és egy jó darabig nem is melózott. Gondolom, végül leszázalékolták. Otthon feltűnően sántikál, de néha a reptérről újra dolgozik.

– Hogy hívják a sutyját?

– Zoli, Szebeni Zoli...

– Te, ez ugyanaz a madár, aki nálunk volt a szállodánál. A „piás Zoli”, mi csak úgy neveztük.

Elég fárasztó volt az éjjel, de délelőtt még rendet akart csinálni a kertben. A szomszéd hazajött valamelyik kocsmából, és odaimbolygott a kerítéshez.

– Nincs valami piád? – szólt át.

– Van, Zoli, de én úgy látom, te már rendesen topon vagy, nem hiányzik az neked.

– Figyelj... cimborá! – semmi sem számít, semmi, az égvilágon semmi.

– Jobban figyelhetnél azért magadra, mert ki fogsz akadni, mint a kakukkos óra!

– Én-e, miért akadnék én ki?

– Mindenkiel bajod van már, állandóan ordítasz, és a két baleseted sem volt véletlen.

– Nekem? – ne beszélj már zödeket, én mindenkiel jól elvagyok!

– Ja-ja, de nem kéne annyit piálni, kikészül az idegrendszered.

– Dumálsz már hülyéket, nem is iszom, csak néha egy-két sört!

– Zoli, nekem magyarázod? – Én hallom, amikor csörgeted itt az üvegeket, és még eljársz a kocsmába is.

– Ki mondta ezt?

– Én.

– Te egy tökorru pöcs vagy!

– Hmm... ma reggel említette az egyik londoner, hogy még melóba is hordta a piát, úgy nevezték a szállodánál: „a piás Zoli”.

– Ki mondta ezt?!

– A szálloda személyzetét vittem haza, és ő mondta.

– Hogy nézett ki?!

– Egy nagydarab, fiatal pocakos srác volt.

– Az a takony g...i, tudom ki az.

Majd elintéztem a pofáját, meg adok neked is, te baromarcú!

– Nekem is? – Nekem miért adnál?

– Elintézted a munkahelyemet, ellenem uszítottál, ugattál a hátam mögött!

– Én csak azt meséltem el neked, amit a srác mondott. Teljesen véletlenül derült ki, hogy te vagy a „piás Zoli”, a kőbányai balesetről beszélgettünk...

– Ne hazudj a pofámba! – ordította fröccsenő nyállal Szebeni, és már ütött is. Istvánnak felrepedt az ajka, kiesett a kezéből a kiskapa, de fürgén elhajolt a következő – a már nem váratlan – ütés elől. Felmarkolt egy marék száraz földet, és a támadó, habzó szájú szomszéd arcába vágta.

Ekkor rohant le a kisköcsög, és elordította magát:

– Bántod a nyomorék apámat?!

– Ő támadott rám, mert megmondta neki az igazat, nem bírja a kritikát.

– Szétverlek, te szemét, gyere ki az utcára!

– Köcsögökkel nem szoktam randizni.

– Ki a köcsög? – anyád!

– Anyám már meghalt elég régen, őt hagyd békében, Zolika! Egyébként is be vagy tépve rendesen, semmi szükség rá hogy bajod legyen... Menjél, fekjüdj le!

– Tényleg, most eridj fel, Zoli! – ordított rá az apja, majd megkapja még ez a g...i baromarcú.

István megtörölte a száját, és felvette a kapát, elpakolt, nehogy átjöjjön megint a gyerek bosszúból törleszteni, és eldugdosson mindet. Bezárta a garázt. Gondolta lefekszik, hogy elkerülje a további inzultálás lehetőségét. A házfal mellett ment a terasz felé, amikor két durranást hallott, és két golyónyomot vett észre a falon. Épp kiáltani akart:

– Az új vakolatot ne tedd tönkre, te köcsög! – de a következő durranással a kis kaliberű ölom-

mag hirtelen az arcán csattant. Mintha villám sújtotta volna, valami ideget kapott el a golyó, behasított a fejébe, a nyakába, a gerincébe a fájdalom. Határozott mozdulatokkal átlendült a kerítésen, és néhány ütessel lecsapta a tántorgó „piás Zolit”. Felszaladt a tetőtérbe, ahonnan a kisköcsög rá tartotta a fegyvert.

A gyerek lefelé bámult. Nem értette, hogy hová tűnt el István.

Ahogy felért az előtérbe, hirtelen berúgta az első ajtót, de tévedett, mert az a szülők hálója volt. Kinézett az ablakon, hogy merre is van a gyerek, ám a kis Zoli ekkor berontott a szobába. Neki akart menni Petrovicznak, kinyújtott kezében a flóbertpisztollyal. István az utolsó pillanatban rugotta le, s a kisköcsög úgy esett át rajta, mint régebben – tornaórán –, amikor szekrényen ugrott egy „nagymacskát”. Az apja mellé zuhant a köre. Szépen mutatott ott kitekeredve.

István, amikor visszafordult, akkor vette észre, hogy Rozi az ágy mellett fekszik rángatózva. Néha felnyitott az egyik szeme. Savószínű, és totál homályos volt. Petrovicot a taxinál berendelték következő keddre az etikások. Természetesen semmit sem árultak el, hogy mi a stájsz, s így elég hangosan felnevetett, amikor megismerte a panaszos betelefonáló „utas” rögzített hangját, miszerint:

„A belvárosból csak óra nélkül akart elvinni külföldi vendégemmel együtt – hétezerért – a Lugas étterembe”.

– Hát ez frankó... tényleg! – felvette István. – Ez a ritkaállat szomszéd kamu utaspanaszt tett, ám arról sem bizonyosodott meg, hogy kimegyek-e aznap dolgozni.

Nem dolgozott. Mindenszentek volt, vidékre is mentek a temetőbe. István egyébként sem szokott ilyen akciókba keveredni. Szigorúan csak a hivatalos órával... Egy ideje Petrovicéknak új szomszédjaik vannak. Befalazták a bábáskodós panoráma konyhaablakot. Őket nem hallják üvegeket csörgetni. Flex-szel viszont vágnak, barkácsolnak, betont kevernek, zenélnék ezerrel.

Néha még át is köszönnek. Egy szóval: jó emberek.

**tokio170**

Továbbra is várom a taxis témájú írásokat e-mail címemre: [czila01@gmail.com](mailto:czila01@gmail.com). Bármilyen bizonytalanság esetén segítsek ráncba szedni a publikációt. Az olvasóknak kellemes perceket, a szerzőknek tartalmas írásokat és kedves művészt kívánok: tokio170

## TOVÁBBRA SINC S INFORMÁCIÓÁRAMLÁS AZ ETIKAI BIZOTTSÁGOK KÖZÖTT

Évek óta kérjük az Etikai Bizottságokat, vegyék már fel a kapcsolatot egymással. Ne vegyék fel azokat a taxisokat az adott taxitársasághoz, kipenderítenek egy másik társaságtól, egy adott indok miatt.

Belépett hozzánk egy kolléga a napokban. A „Bázison” megkeresett egy másik társasághoz tartozó kolléga. „Na megint lesz dolga az Etikai Bizottságoknak! Már három társaságtól kirúgták a perverzija miatt!” Mi van? Döbbenet hallgattam a kollégát. Mint kiderült, nem természetes módon, a taxis társadalomban nem elfogadható módon közeledett a fiatalember a hölgyutasaihoz. Megkérdezte a hölgyektől például: mit éreznek, ha ezt vagy azt csinálják? Nem pont így és nem pont ilyen röviden. Ám ennél e helyen nem részletezem tovább a kérdést, mindenki el tudja kép-

zelni, ami ténylegesen elhangzott, mely – érthető módon – a hölgyutasok nagy részét igen csak felháborította. Félreértés ne essék, én is fiatal vagyok, én is egyedül élek! Én is azzal kezdem, ha úgy adódik, hogy „hány kilós is a férje a kedves utasnak?” De nem erőszakosan, nem agresszívan és csak a törvényes határon belül! Ugyanis vannak, akik átlépik ezeket a korlátokat. Persze az utasok ezt érthetően nehezményezik. Aztán meg egy idő után az Etikai Bizottságok határozottan lépnek és kipenderítik a „taxist”, aki rögtön átmegy egy másik céghez. Ugyanezzel a stílussal. Az új helyén is hamarosan megérkeznek majd az első felháborodott telefonok, csak kérdés érdemes-e ilyen kolléga miatt rontani a többiek nehezen megszerzett hírlét? Megér ennyit egy tagdíj? **Mészáros Szabolcs**

## Benzinmotorok E85-ös üzeme

*E85-ös üzemben a benzinmotorok működését a tiszta motorbenzintől eltérő üzemeltetési sajátosságok jellemzik. Számos járművezető hajlamos legyintéssel elintézni a forgalmazók, motorok védelmére hozott óvintézkedéseit. Minősítő célvizsgálat hiányában a forgalmazói érdekek gyakran szorítják háttérbe a biztonsági megfontolásokat, amelyekkel kapcsolatban számos szóbeszéd kering. Az ezzel összefüggő kockázatok értéken kezelésére mutatjuk be az egyik, – biztonságáról híres – gyártó legújabb termékének azokat a műszaki információit, amelyeket új motorjuk fejlesztéséről publikáltak*

### Töltőállomás-tájékoztatók

Az öröndetesen bővülő E85-ös töltőállomás-hálózat tájékoztatói a következőket ajánlják az E85-ös üzemanyag tartós használatához:

- Az Etanol-többségű E85-ös üzemanyaggal, benzinmotorok üzemanyaga helyettesíthető.



**E85-ös üzemanyag tankolása**

- Az E85-ös üzemanyagú ellátórendszert tömítő- és tömlőanyagait alkoholálló anyagokra kell cserélni.

- Az E85-ös üzemanyagú motorokon meg kell erősíteni a hengerfejet és a szeleplüléseket.

- Az E85-ös üzemanyagú motorok üzemanyag-ellátó rendszerébe az etanol és a benzin arányát mérő etanolérzékelőt és vezérlő elektronikát kell beépíteni.

- Turbótöltős benzinmotorokon az alapelőgyújtást és a turbótöltő feltöltő-nyomását próbálgatással az E85-ös üzemanyaghoz kell igazítani.

- Szívó üzemű benzinmotorokon az alap-előgyújtást próbálgatással az E85-ös üzemanyaghoz kell igazítani.

### Gyári benzinmotorok E85-ös felkészítése

E85-ös üzemben kedvezőtlenebbek a kenésviszonyok, és nagyobb a motor hőigénybevétele. Az ezzel járó fokozottabb igénybevétel miatt a gyári felkészítésű E85-ös motorok dugattyúin a felső dugattyúgyűrű hornyát anódozással keményítik, a gyújtógyertyák oldalelektrodját pedig krómban gazdag, tartósabb króm-nikkel acélból gyártják. A korrozívabb és nagyobb égési hőmérséklettel járó etanol-üzem miatt korrozíóállóbb anyagból készülnek a szívó- és a kipufogószelepek és azok a szeleplülései.

### Üzemanyagrendszer

Az E85 korrozívabb más üzemanyagoknál. Bár a tiszta etanol mérsékelt korrozíós hatása, a benzin jelenléte azonban fokozza a vele alkotott keverék korrozíós hajlámát. A benzin-etanol keverék korrozíós hatása benne oldott klorid-ionok jelenléte miatt nagyobb az alkotóiénál. A korrozív ionok képesek a fémek felületén kialakuló oxidréteget leoldani, védtelenné

tevé azt az ionok elektrokémiai korrozíójával szemben. Például az alumínium esetében. A benzinnek nincs ilyen hatása. Az eredetileg benzinüzemre gyártott motorokat az E85 üzemre ezért kell alaposan átalakítani. Hasonló hatások miatt kell ellenállóbb anyagokat használni a folyadék-

szint alatt működő tápszivattyúk esetében is. E nélkül ugyanis az elektromos tápszivattyúk rézötvezetből készült forgórészeinek **réz-kommutátorai** azok, amelyek néhány tízezer kilométeres futás alatt használhatatlanná válnak. Az E85 üzemű tápszivattyú a



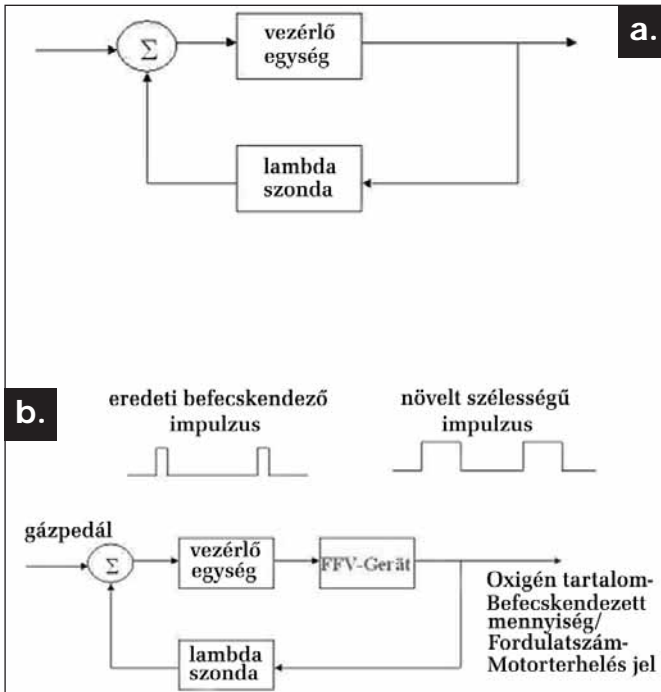
**Az utólag beépítésre ajánlott E85-ös vezérlőegységek kábelcsatlakozókkal ellátott állapotban kerülnek forgalmazásra**

benzinmotorénál nagyobb felületű üzemanyagsűrővel készül. A tank-beöntő csövet, az üzemanyag-leeresztő szelepet és az üzemanyag-befecskendezőket tartó csövet rozsdamentes acélból készítik. Ami a gépkocsi műanyag tömítő és tömlő alkatrészeit illeti, az elmúlt másfél évtizedben, elektronikus benzinbefecskendezőkkel gyártott gépkocsik hasonló elemei már etanolálló kivitelűek.



**A E85-ös vezérlőegységek akkor működnek biztosan, ha közvetlenül az akkumulátorról kapnak tápfeszültséget**





**Visszacsatolt működésű benzinmotor tömbvázlata (a). Az E85-ös benzinmotor kb. 30%-kal megnöveli a befecskendezés impulzusának időtartamát (b)**

### Az üzemanyag-összetétel kontrollja

A gyárilag E85-ös üzemre készített motorok elektronikus motorirányító rendszere (elektronikája) minden indítást követően megvizsgálja az üzemanyag etanolarányt, és ehhez igazítja a befecskendezés lambda-értékét (a befecskendező szelepek nyitási időtartamát). Az elektronika a tanksapka nyitógombjának működtetésére és 10 litert meghaladó tankolásra kezdi meg az etanolarány mérését. Ezek egyikének bekövetkezése esetén az elektronika a hűtővíz 30°C-t meghaladó emelkedésére és a motor 0,2 liternél több üzemanyag-fogyasztására vár. Ha a motor 0,8 liternél több üzemanyagot éget el, és a delta lambda <1%-os feltétel 4 másodpercen keresztül fennáll, az E% mérés rendben van. Ennek leggyakoribb időtartama  $2 < t < 10'$ , de nagy hidegben 40' is lehet.

Etanol üzemben az elektronika, a lambda=1-es légviszonyú benzinüzeménél 43%-kal tovább tartja nyitva a befecskendező szelepeket.

### A motorolajba került alkoholpárolgás kiküszöbölése.

A sok hidegindítás és rövid távú vezetés miatt, egyre több E85 folyadék csapódik le a hengerfalakra, és jut a motorolajba.

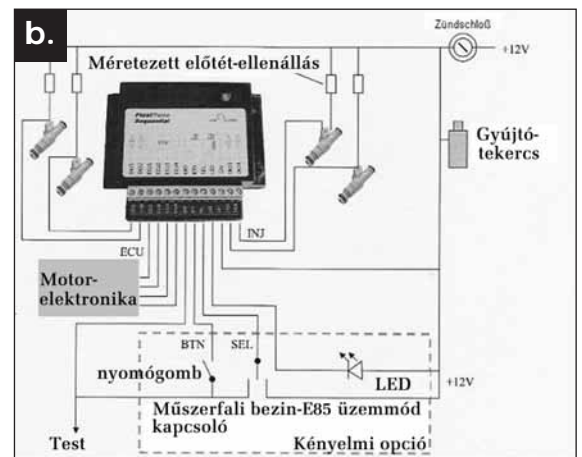
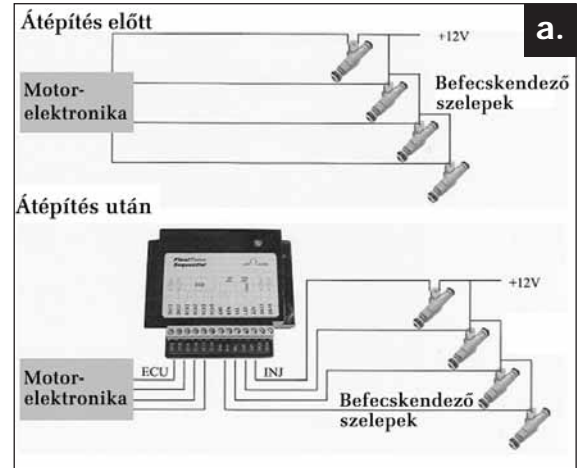
Kedvezőbb párolgási tulajdonságai miatt az olajba került benzin elpárolg, a kevésbé párolgó etanol pedig visszamarad, és az olajteknő szellőztetőjén keresztül keverék-dúsulást és járásegyenlenséget okoz. Az ezzel járó zavarokat a „mindentudó” motorelektronika, a hidegindítások számlálásá-

nak ismeretében módosított keverék-elszegényítéssel küszöböli ki. Az E85 üzemben szükséges belső hűtés fenntartásához a motorelektronika a motort, lambda=1-es üzemben működteti. Az elektronika egyébként a motor működését befolyásoló valamennyi állapotváltozás esetén a legkedvezőbb motorüzemre állítja be az etanolarányt, és a működés szempontjából oly fontos, lambda-értéket.

### Hidegindítás

Az E85 hidegindítási tulajdonságai rosszabbak a motorbenzinénél, mert az etanol hidegen rosszabbul párolg, mint a benzin. Ez a hengertömb villamos fűtésével és a benzinüzeműnél nyolcszor dúsabb alapjárat keverék-dúsítással küszöbölhető ki. A lambdaszondát ekkor veszélyeztető folyadékcsapódás kiküszöbölésére, az elektronika késleltetett fűtésre kapcsolással védi.

A gyártói és a forgalmazói tájékoztatás különbsége minden bizonnyal meggondoltságra int. A megfelelő óvatosságot az E85-ös üzemanyaghoz ajánlott, utólag beépített készülékekkel kapcsolatban is kockázatos dolog lenne figyelmen kívül hagyni. Annál is kevésbé, mert, mint a tavaly megjelent írásunkban említettük: Németországban sem az utólagos beépítéshez,



**Jellegzetes vezérlőegység. Beépítés előtt (a), E85-ös beépítése után (b)**

sem a garanciális és szavatossági igények jóváhagyásához egyetlen autógyártó sem járult hozzá, és a benzinmotorok etanol-üzemét, az említett átalakítással, a német autókлуб, az ADAC sem támogatja. Az utó-

**Nyuszika felhívja telefonon a hentest.**

- Szia, hentes, malacfüled van?
- Igen.
- És marhanyelved is van?
- Igen van.
- És csirkelábad?
- Az is.
- Hát, kurva ronda lehetsz.

\*\*\*

**A páciens az orvosnál:**

- Doktor úr! Fordítva működik a vérkeringésem!
- Hmm?! Az, hogy lehet?
- Régen, amikor a feleségem megsimogatta a hajam, felállt a farkam! Most meg, megsimogatja a farkam és égnek áll a hajam!

\*\*\*

**A melltartó így szól a bugyihoz:**

- Kikapcsolódásra vágyom...
- Nemááá, tegnap is miattad toltak le!
- \*\*\*
- Anyúúúú, nekem nem megy ez a Gazdálkodj okosan!

**- Csönd legyen, Ferike! A Ki nevet a végén-t már ügyis elrontottad!**

\*\*\*

**A feleség reggel így szól a férjéhez:**

- Egész éjszaka engem szídtál álmodban!
- Mire a férj:
- Honnan veszed, hogy aludtam?

lag beépítésre ajánlott E85-ös átalakító készülékeket, a forgalmazó töltőállomások továbbra sem minősítették. A jóhiszemű vásárlók számára továbbra is kockázatos marad az E85-ös üzemanyag használata.

## Átalakító készülék

Olcsóbb kivitelű (például karburátoros, és folyamatos működésű benzin-befecskendezős) gépkocsik E85-ös üzemanyag-ellátó rendszerei etanolérzékelőt nem tartalmaznak. Karburátoros motorokon az E85-ös üzemanyag használatához elegendő nagyobb alapjáratú és fűfűvókát cserélni. A gyárilag E85-ös üzemre felkészített gépkocsik etanol-

érzékelővel és működésvezérlő elektronikával kerülnek forgalomba. Az **érzékelő** az üzemanyag vezetőképességét, hőmérsékletét és dielektromos állandóját méri. Ezek állapotáról a működési ciklusidőnek megfelelő pillanatban, villamos négyszögimpulzusokat küld a jármű motorirányító egységének. A továbbított impulzusok frekvenciája az üzemanyag etanoltartalmával arányos.

Az utólag beépítésre ajánlott E85-ös vezérlőegységek kábelcsatlakozókkal ellátva, szerelésre kész állapotban kerülnek forgalomba. Működésükhöz az akkumulátorról, a motor megfelelő érzékelőiről és befecskendezőiről kapnak villamos jeleket. Tapasztala-

ti jó tanács: az E85-re való átállást követően célszerű üzemanyagszűrőt cserélni. Az etanol ugyanis „kimossa” az üzemanyagrendszerben lerakódott szennyeződések. Azok lerakódnak a szűrőben, és üzemanyag-ellátási nehézségeket okozhatnak, ami egyenletlen motorjárással, gyorsítás közben fellépő rángatással, meg-megtorpanással jelentkezhetnek, ami, mint tudjuk, forszírozott gyorsítás esetén különösen kellemetlen tud lenni.

Körülmek között vásárlással és beépítéssel jelentősen csökkenthetők a ma még nem igazán gondtalan E85-ös üzem kockázatai

**Petrók János**

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

**Yaesu VX-2000V**, keveset használt URH-rádióm kifogástalan állapotban, minden tartozékával, gyári csomagolásban 42 e. Ft-ért eladó.

Tel: 06/20-535-3847

**Tízezer kilométert futott**, sérülésmentes OZ könnyűfémkerék 5x112-es kiosztású kedvezményes áron eladó. VW Passaton volt, de jó a Toledóhoz, Octaviához, Jettához és Golf V-öshöz is.

Érdeklődni: 06/30-941-7597

**2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100** cm<sup>3</sup>, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 660 000,- Ft.

Érdeklődni lehet 06/70-383-8480 (du. 15 órától 22 óráig) City 480.



**CB-rádiót keresek megvételre!** President Grant, vagy Stalker 9-es típusokat.

Tel: 06-20-217-0005  
(Gyurcsek László)

**Nissan Primera, p11.145** sárga rendszámmal is eladó. 2000. 07. havi, 1,6 benzines, combi, digit klímával, ABS-szel, stb. Ára: 900 000 Ft. Hitel megoldható!

Érdeklődni lehet: 06/30-483-935,  
06/20-777-877, Tele 908.

**2 db. 185/65/R14 Dayton**, vadonatúj nyári gumiköpeny eladó.

Érd.: 06/30-921-7191

**Eladó 1 db. 8 csatornás Yaesu URH-rádió** Tele 5-ös beállítással. Ára: 50 000 Ft.  
06/20-394-4907

**Horgászoknak, amíg a készlet tart!** Hagyaték kiárúsítása baráti áron. Spicc botk 3-6 m-ig, teleszkópos keszkegéző és fenekező botok, háromrészes match botok, feeder bot 3+2 (hevy), Spinn Master pergető bot (még orsót nem látott), Humminbird LCR 3D halradar + zselés akku + gyári töltő, orsók, úszók stb. Kezdőknek, gyerekeknek és haladókknak normál áron. City 208.

Tel.: 06/70-383-8208.

**Mercedes E 220 CDI** 2002. 08. havi, ezüst kombi, automata, gyári fényezéssel, Elegance kivitelezéssel. Irányár: 3,1 Mft.

Tel: 06/70-383-8226

**Mercedes E 220 CDI kombi**, automata, SÉRÜLÉSMENTES, 2004. júliusi, fekete-metál, Mercedes szavatosság és garancia, vezetett szervizkönyvvel. Csere, autóbézsámítás, hitel. Ára: 4,4 Mft.

Telefon: 06/70-339-3399



**Kiadó Toyota Hiace 8+1** személyes taxi.  
Érdeklődni: 06/20-965-9989, sárga-fekete Rádió Taxi, Levente 137.

**Ford Mondeo diesel combi**, klímás taxi kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni: 06/20-941-4996



**Mercedes E 200 CDI**, 6 sebességes, 2005. áprilisi, fehér, szervizkönyves. Donthető hátsó ülések. Csere, autóbézsámítás, hitel. Ára: 4,4 Mft.

Telefon: 06/70-339-3399

**Seat Alhambra 1,9 PD TDI** ezüstmetál 135 LE 7 személyes „signo” tele extrákkal, taxivizsgával, 5 évesen szervizkönyvvel, reális áron eladó.

Tel.: 06/70-204-8837



**Balatonparton, Gyenesdiáson** felszerelt apartman vagy ház egész nyáron kiadó. Ár: megegyezés szerint.

City 41. Tel.: 284-5336,  
vagy 06/30-685-8331

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



## Biztonsági autó a taxiállomáson

Végre ezt is megértük! Biztonsági autó figyel a taxiállomás rendjére. Meg persze ott vannak a drosztokon a rendőrautók, meg az ilyen-olyan egyéb autók. Nekik így ingyenes a parkolás, mi meg ugye szívesen fizetjük helyettük is a drosztdíjat. Köszönet érte az illetékeseknek. Nem győzünk hálálkodni...

Tasnádi Áron

– Mi az, semmit se löttél? – kérdezi a feleség a vadászból hazajövő férjért.  
– De, de...  
– Akkor miért nem hoztad haza?  
– Ugyan már, nem vagyunk mi kannibálok...

– Jaj, doktor úr, azt hiszem, a sok kagylótól vagyok rosszul.  
– Friss volt? – kérdi az orvos, miközben a beteg hasát tapintja.  
– Honnan tudnám?  
– Hogy nézett ki, mikor szétrnyitotta?  
– Szét kellett volna nyitnom?

\*\*\*

A professzor egy röntgenfelvételt mutat a medikusoknak:

– Nézzék, uraim. A beteg nagyon sántít, mert a bal lába kétszáz milliméterrel rövidebb, mint a másik. Nos, kolléga – fordul az egyik hallgatóhoz –, ön mit tenne ilyen esetben?  
– Hát, én is sántítanék...

\*\*\*

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

– Doktor úr, hát mi bajom van?  
– Azt majd a boncolás mutatja meg.

\*\*\*

Három lány elhatározza, hogy úszóversenyt rendeznek mellúszásban 50 méteren. Kettő viszonylag gyorsan átússza a medencét, a harmadik, a szőke, majdnem belefulladás. Nagy nehezen kimentik, lélegeztetik. Mikor magához tér, azt mondja:

– Nem azért mondom, de szerintem ti használtátok a kezetekeket is.

\*\*\*

A páciens hálálkodva rázza az orvos kezét:

– Doktor úr, köszönöm! Nem akarom pénzzel megsérteni, de megígérhetem, a végrendeletemben mindent önre hagyok majd!

Erre az orvos:

– Ó, nagyon köszönöm! Viszont kérem vissza a receptet, amit adtam. Szeretnék egy kicsit módosítani rajta...

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: Gyalogos övezet. Ha a tábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van – a jelzett időszakon kívül – az ott lakók járművei, illetőleg az út kezelője által kiadott engedéllyel rendelkezők járművei, valamint a kerékpárosok – a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhetnek.

**2. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Legkisebb követési távolság”. A tábla hatálya alatt az előzés – ha annak feltételei fennállnak – nem tilos. Az előzés után besorolt járművel azonban fel kell venni a táblán jelzett követési távolságot.

**3. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Állj! Elsőbbségadás kötelező”. A jelzés hasznosságát, szükségességét nem bírálhatjuk felül, a hozzá való alkalmazkodás kötelezettsége a róla alkotott véleményünktől függetlenül fennáll.

**4. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Balra bekanyarodni tilos.” Hatálya arra az útkereszteződésre terjed ki, amely előtt azt elhelyezték.

**5. Helyes a „B” válasz.** Ha a jelzőtábla 40 km/h-s sebességkorlátozást jelez és ezt az értéket a jármű 30%-tól 50%-ig túllépi, akkor 30 000 Ft közigazgatási bírság kiszabására számíthat.

**6. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Kötelező haladási irány”.

**7. Helyes az „A” válasz.** Az őz várható viselkedése előre megjellelhetetlen. Az állatra jellemző a nagy indulási sebesség, amit nagyobb ugrással is kombinálhat. Ilyenkor

közvetlen veszélyt jelent, mert lehet, hogy majd épp a gépkocsi elé fog ugrani.

**8. Helyes az „A” válasz.** Az autóbusz forgalmi sávot a jobbra tartási, illetőleg az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

**9. Helyes az „A” válasz.** A lázzal járó megfázásos betegségek csökkentik a koncentráció képességét és a megfigyelő képességet. Lázasan, fáradtan, gyógyszer hatása alatti gyenge állapotban nem szabad gépkocsit vezetni.

**10. Helyes a „B” válasz.** A kézikocsi is jármű, így az ezzel közlekedő személy utolérése és a mellette való elhaladás előzésnek minősül.

**11. Helyes a „B” válasz.** A lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó személynek éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt kell viselnie.

**12. Helyes a „C” válasz.** A mások által előidézett veszélyhelyzetet a lehetséges módon a véten vezetett útton haladó „B” jeltűn. Ilyen esetben leghelyesebb fékezni, és jobbra, az úttest szélére húzódní.

**13. Helyes a „B” válasz.** A taxit féktávolságon belül nem lehet megállítani. Adott esetben a kikerülés végajtása érdekében a jármű megcsúszását – a kormányozhatóság megtartása végett – el kell kerülni.

**14. Helyes a „B” válasz.** A képen egy útkereszteződésben kanyarodó főútvonalat látunk. Elsőként a védett úton haladó „B” jeltű folytathatja útját, majd egyidejűleg az „A” és a „C” jeltű jármű haladhat tovább.