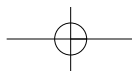




XIX. évf. 12. sz.

2009.

December





TARTALOM

Adó 2010	4.
Közlekedési konferencia Szegeden	5.
Ki van velünk és ki ellenünk?	6.
Zöldút	9.
Bemutakozik: A szegedi Tempó Taxi Egyesület	10.
Fejleszt a Rádió Taxi	12.
Gazdát cserélt a Budapest Taxi	16.
Minden célra Toyota!	16.
BTI-hírek	18.
Morfondáriák	23.
Ellepték a fővárost a fehér rendszámú „taxik”!	26.
Verseny vagy virtus	27.
KRESZ-módosítás 1. rész	31.
Nyugdíjba mész?	31.
Miért engedélyezik a rendőrautónak látszó tárgyakat?	37.
Mikor adjunk nyugtát?	37.
Találtunk egy verset	38.
H1N1 védőoltás a City Taxinál	39.
Maradtak a kedvezmények a Palota Automobilnál	40.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	42.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	44.

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

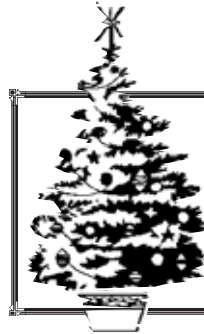
A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu



Minden kedves olvasójának békés karácsonyt és sikerekben gazdag, boldog új esztendőt kíván
a Taxisok Világa szerkesztősége

Rablásért több mint nyolc év – Szlovákiában Vitte a pénzt, a taxit

Az elsőfokú bíróság öt évre ítélte azt a 29 éves bűnözőt, aki eddig már hétszer vétett a törvények ellen. Az ítélet hallatán az ügyész súlyosbításért fellebbezett, mondván, aki késsel taxit rabol, az ennél többet érdemel. A Besztercebányai Kerületi Bíróság helyt adott a kérelemnek és a büntetést nyolc év nyolc hónapra súlyosbította.

A leginkább elretentő és egyben visszatartó erőnek a gyors felderítés és a súlyos ítélet számít, vallják a kriminológusok és a bűnözők is. Hazánkban egy-egy taxis elleni támadás ítéletét látva, elgondolkodik az ember: ha egy közfeladatot ellátó személyre támadó, egy-két év – jobb esetben – letöltendő szabadságvesztést kap, az menyire tántorít el bárkit is attól, hogy ne próbáljon pénzt szerezni a személyszállítótól. A kérdés költői, a választ úgyszólván mindenki tudja. A híryügnökségi jelentéseket böngészve talán éppen ezért volt meglepő az a hír, amely arról számolt be, miszerint egy 29 esztendőes férfit, aki eddig hétszer került összeütközésbe a törvénnyel, másodfokon nyolc év nyolc hónapra ítélte el a bíróság. Az ítélet indoklásából arra is fény derült a bűnöző taxiba ült, majd egy gyéren lakott helyre vitette magát a fuvarozóval, ahol fizetés helyett kést rántott, felszólította a taxist, adja át a bevételét és szálljon ki az autóból. A meglepődött sofőr nem tehetett mást, mint értékeit hátra-

hagyva mentette az életét. A rabló pedig a gépkocsival elhajtott.

A rendőrség nem sokkal később elfogta a támadót, és a taxi is megkerült. Első fokon öt év letöltendő szabadságvesztésre ítélte a bíróság a visszaesőnek számító tettest. Az ügyész azonban súlyosbításért fellebbezett, kérve a másodfokú bíróságot, ne csak rablásért, hanem a gépjármű jogosulatlan használatáért is mondják ki bűnösnek az elkövetőt.

A Besztercebányai Kerületi Bíróság helyt adva a kérelemnek, nyolc év nyolc hónap fegyházban letöltendő szabadságvesztésre változtatta az ítéletet. A vádlott az utolsó szó jogán csak annyit közölt: ittas volt és „átkapcsolt” az agya – számolt be a tárgyalásról az Új Szó.

k.z.t.

Szembesítésen hangzottak el:

– Ezzel a vigyorral az inkvizíció idején kizártak.

– Kapott egy monoklit, pedig jól lát és nem is nemes.

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ft

kezdőbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztő részletek megállapodás szerint fizethetők!

Új óra vásárlása esetén - a beszerelés ideje alatt - vendégünk egy finom ebédre büfénkben!

Mobil és ügyeleti szám:

06-20-9344-529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel./Fax: 06-1-240-9479

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Havi aforizma

Küszöbön áll a nap, az az egyetlen egy nap az évben, mely hivatalosan is a szereteté. Háromszázhatvanöt nap közül háromszázhatvannégy a gondjaidé, a céljaidé, munkádé – és a szereteté csupán egyetlen egy, s annak is az estéje egyedül. Pedig hidd el, ismeretlen Olvasó, fordítva kellene legyen. Háromszázhatvannégy nap a szereteté, s egyetlen csak a többi dolgoké, s még annak is elég az estéje.

Wass Albert



11. alkalommal Közlekedési konferencia Szegeden



A Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara, a kamarában működő Enterprise Europe Network – Szeged, valamint a Dél – alföldi Közlekedésfejlesztési Klaszter a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara támogatásával 2009. november 19-20-án – immár 11. alkalommal – szervezett Szegeden Nemzetközi Közlekedési Konferenciát „**Regionalizmus és Közösségi Közlekedés**” címmel. A konferencia felkért fővédnökei: Hónig Péter miniszter, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumból, és dr. Parragh László, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöke volt. Védnökként felkérték továbbá: Magyar Annát, a Csongrád Megyei Közgyűlés elnökét, Dr. Botka Lászlót, Szeged polgármesterét és prof. Dr. Szabó Gábort, a Szegedi Tudományegyetem rektorát.

A konferenciát megelőző napon – szintén a hagyományoknak megfelelően – Szegeden tartotta kihelyezett ülését az MKIK Logisztikai és Közlekedési Kollégiumának Taxis Tagozata „**Talán valami történik. Változhatnak a taxizás feltételei**” címmel.

Az ülés tervezett napirendjén először egy tájékoztató hangzott el a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériummal történt egyeztetésekről. Ezt vita, majd határozathozatal követte. Miután a tagozat ülésének első része nyilvános volt, azon jó néhány kolléga is megjelent, volt, aki megyei érdekvédelmi szer-

vezet képviseletében. A bevezető előadást **Dudás Zoltán**, az MKIK Közlekedési és Infrastruktúrális kollégiumának elnöke tartotta.

Miután az elhangzottak megegyeznek az e lap októberi számában már megjelentekkel, inkább az előadást követő hozzászólásokat, kritikákat ismertetjük, rövidített formában.

A **DASZÉVE** érdekvédelmi tömörülés képviselője által elmondottakat írásban is megkaptuk, így az e cikk mellékleteként olvasható.

Juhász József (Szolnok) elmondta, hogy a városban a taxisok inkább a maximált tarifa irányába mennek. A szabályozatlan ár károszt okozna. A kamarai Etikai Kódex módosítása



Dudás Zoltán, MKIK



Juhász József, Szolnok

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.

Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményrel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal
Ildikót

a
061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.

akár jó eredményt is hozhatna, de – ahogy rámutatott – a megyében a kamarának egyáltalán nincs taxis tagja. Akkor meg mire vonatkozhatna egy önkéntes erkölcsi alapokon nyugvó vállalás? – kérdezte. Szerinte a „nullás” igazolásokkal sincs minden rendben. Tapasztalatai szerint a drosztp probléma elsősorban a fővárosi taxisokat sújtja, ez vidéken nem központi kérdés. A tarifaszabályozás az önkormányzatokra csak pluszfeladatokat róna, ezért nem lelkesednek érte mindenhol.

Patkó Lajos, a Zóna Taxi szakmai igazgatója több pontját is kifogásolta a megjelent ter-



Patkó Lajos, Zóna Taxi

vezetnek. Például azt, hogy a hatályos KRESZ a személygépköci fogalma alatt a vezetővel együtt 9 fő szállítására alkalmas járművet ért. Ettől kíván eltérni az újabb taxirendelet, mely a taxissal együtt csak 8 fő befogadására képes autónak tenni lehetővé az e szolgáltatásban való részvételt. Ez egyébként mások érdekeit is sérti, ám a repülőtérén sokan kifejezetten ezeket az autókát keresik. Így érthetetlen a tervezett változtatás igazi oka. A szakmai igazgató nehezményezte továbbá az EURO III-as emissziós előírásra vonatkozó, illetve az EUROCAP biztonsági előír-



Ki van velünk és ki ellenünk?

Megdöbbenve, majd elkeseredve olvastuk a Taxisok Világa októberi számában a Szigorodó előírások, korszerűbb szabályok” cikkben megjelent információkat.

Ezek szerint bizonyára vannak olyanok, akik egy reggel hirtelen arra ébredtek, hogy mostanában olyan keveset ötleteltek!

És eszükbe jutott a TAXI! Meg az, hogy mennyire elhanyagolták eddig ezt a területet. Hát most rajta! A személyi és tárgyi feltételekben azonnal szigorítani szükséges. Gondoljuk, egyszer majd a többi, más egyéb szakmákra is sor fog kerülni. Mert nem csak a taxis butul, vagy igen, tisztelt ötletelők? Természetesen e sorokból csak az irónia szól, nem a konkrét valóság!

Vegyük sorra komolyan a tervezetet:

Vállalkozói vizsga 5 évenkénti megújítással

A vállalkozást érintő törvények, rendeletek évenként változnak. Ha ez éven megтанultuk is a ránk vonatkozókat, az jövőre már biztos, hogy megváltozik, más lesz!

Akkor mit is szeretnének 5 évenként megtanítani? Egyébként szinte mindenkinek van már könyvelője, pont az ilyen évente változó szabályok miatt, aki viszont naprakészen segít a vállalkozónak. Nekünk viszont idő és pénz pazarlás lenne az 5 évenkénti vizsga.

Nem értünk egyet a javaslat-tal!

Gépkocsivezetői vizsga, 3 évenkénti megújítással

A KRESZ szabályait nem lehet elfelejteni annak, aki nap mint nap alkalmazza azt, tehát taxizik. Ez a kötelező képzés, majd a vizsga a gépkocsivezetőnek (sok esetben a gépkocsivezető és a vállalkozó ugyanaz a személy) – hasonlóan a vállalkozóhoz – időbe és pénzbe kerülne.

Az Etikai Kódex és a helyismeret alkalmazása, megismerése a tevékenység folytatása során csak egyre tökéletesebbé válik. Más kérdés, ha valaki ezt szándékosan nem akarja betartani. Ő, ha évenként vizsgáztatják, sem fog megváltozni. Gondolom, ezt is tudják az ötletgyárosok

Tehát a javaslattal nem értünk egyet!

Szállítható utasonként 250 eFt/fő biztosíték

Valaki meg tudja mondani, hogy eddig mi szükség volt a 25 eFt/fő biztosítékra?

Valószínű személyes érdekek motiválták azt, vagy azokat, akik ezt eredetileg kitalálták. Eddig néhány ezer forintos éves biztosítási díjért egyes biztosítók ezt átvállalták. Mi lesz, ha a biztosíték a tízszeresére ugrik? Dobbant egy nagyot az éves díj is, mert senki nem fogja letenni ezt a pénzt. Vagy ez lenne a cél? Kinek az érdekében? Nagyon érdekelne bennünket, hogy közel 20 év alatt mennyi káresemény, milyen összegben került kifizetésre ezen biztosításból. Azt biztosan állíthatjuk, hogy Hajdú-Bihar megyében egyetlen egy sem!

Tehát megkérdőjelezhető e biztosítási formának a létjogosultsága is. Nem hogy emelése indokolt lenne. A kötelező gépjármű-biztosításunk egyébként tartalmazza a kívülálló harmadik személy (utas, járókelő stb.) részére okozott kár (külös viszony) megtérítését.

Összességében tehát megállapíthatjuk, hogy a tervezett szigorítások nem a taxisok és még csak nem is az utasok érdekét

szolgálják! Mindig arra hivatkoznak, hogy tisztul a szakma ezáltal, és hogy csökkenni fog a létszám.

Ugyanez volt 1992-ben is. És mi lett a vége? Semmi változás nem történt!

Csak az nem vizsgázott le, aki nem is akart. Viszont a szakmát tovább folytatók szinte gúzsba lettek kötve (próbáljon ki egy kocsicserét az, aki ezt nem hiszi).

Fontosabbnak tartanánk inkább a sárga rendszám eltörlését. Az új autók újra vizsgáztatását taxi üzemmódra, valamint az évenkénti műszaki vizsgát – ha már rendeletmódosításról lenne szó – szintén javasoljuk megszüntetni. Ez sem a mi érdekünk volt, csak a hatóságok zsebt tömtük eddig is a feleslegesen diszkriminatív, más vállalkozásokat nem sújtó jogszabály miatt.

Egyetértünk viszont a licencvásárlási lehetőség és a létszámkorlátozás bevezetésével. Véleményünk szerint ezek bevezetése megfelelő segítséget nyújtana a már eddig is szinte agyonnyomorított taxisok számára.

Bízunk benne, hogy a szakma felemeli szavát az értelmetlen szigorítások ellen, mert ezek nem a mi érdekünket szolgálják! Debrecen, 2009. 12. 02.

A debreceni taxisok nevében lejegyezte:

Gáll József
Debrecen

sok bevezetésének ötletét is. Azt kérdezte, történt-e valamilyen felmérés, esetleg tudományos kutatás azt megelőzően, hogy ilyen jellelű szigorításokkal kíván a jogalkotó élni? Javaslata szerint előbb informálódjanak az illetékesek, mielőtt dönténe. Amennyiben mégis a bevezetés mellett tennék le voksukat, akkor a taxisok számára biztosítsanak ennek eléréséhez hosszú távú támogatást. Elmondta, véleménye szerint, aki a „nullás” igazolás érdekében kiegyezett például az APEH-hel, az taxizhat, mert ez így törvényes.

Kovács László, a CSMKIK tagja elmondta, hogy ma a jelenlegi követelményeket is nehéz „kitermelni”. Nincs elég bevétel, ráadásul a vizsgáztatás rendszere sem elég objektív. A feltételek ma is túlzottan szigorúak a taxisokkal szemben.

Tóth Imre, a Zebra Taxi képviselőjében kifejtette, szükség van a szabályozásra,

de ha ez túl szigorú, nem lesz majd, aki néhány év múlva taxizik, mert nem jönnek a fiatalok. Ő inkább a személyes megfelelésre helyezné a hangsúlyt. A

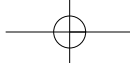


személygépkocsi 9 fős besorolását nem változtatná, taxi esetén sem.

A hozzászólásokra több megjelent érdeképítő is próbált a maga módján válaszolni, mintegy magyarázatként. Majd a saját nézetek kifejtése következett.

Az ülés ezt követően zártkörűvé vált, bár az alap téma változatlanul a lehetséges szabályozás volt. A kérdések, elképzelések ismétlődtek, ha úgy tesszük, az álláspontok nem közelítettek egymáshoz. Inkább egy évtizedek óta tartó – nem egy esetben jogszabályba ütköző – ötletthalmaz volt hallható. Csak egyet említenék ezen állításom igazolására, mintegy példaképpen: a KRESZ-vizsga kötelezővé tétele magában foglalja a bukás lehetőségét is. Gondolom, ezen

Folytatás a 9. oldalon



ZÖLDÚT

Dél-Alföldi Szállítók Érdekvédelmi Egyesülete Szeged (DASZÉVE)

Véleményezés és javaslatok a Taxisok Világa 2009. október havi számában megjelent, a taxizás feltételeinek változtatására vonatkozólag, a teljesség igénye nélkül.

Környezetvédelmi 7-es osztály, azaz az EURO 3. Miért? Ezt a szigoritást sem a taxik éves futásteljesítménye, sem a közlekedés többi résztvevőjének járműparkja nem indokolja. Csak példaképp: a BKV, a Volán-buszok, a MÁV dízelmotoros szerelvényei („Usgyi” tolatómozdonyok stb.) a Trabantok, a Wartburgok, a Barkasok 2020-ig közlekedhetnek. A teherfuvarozásban, az útépitésben, a köztisztaságban érintett járművek, IFÁ-k, Skodák, LIAZ-ok, szolgáltathatnak. Csak a taxik fontosak?

EUROCAP III. szintű törésteszt. Ez is mi-



ért? Nem hisszük, és ezt a statisztikák sem támasztják alá, hogy a legtöbb balesetet taxisok okozzák, vagy szenvedik el. A most forgalomba helyezett személygépkocsik típusai már az elvárt követelménynek megfelelnek?

Megjelenés (arculat) Ez az önkormányzatra lenne bízva. De gazdaságilag nem kivite-

lezhető sem az egységes autó, sem az egységes szín, nem beszélve a már meglévő és új eszközök értékülönbségéről. Természetesen a taxisok is szeretnék minél korszerűbb és minél újabb személygépkocsival dolgozni. A feltevések ehhez ma nem adtak.

Reklámtiltalom. Ez is érthetetlen, mert ezek szerint a taxitársaságok a saját reklámjukat és telefonszámaikat nem tehetnék a gépkocsik ajtóira? Akkor hova, a taxi tetejére?

250 eFt/utasülés biztosíték. Ez diszkriminatív intézkedés lenne a taxisokkal szemben, hiszen nem tudunk egyetlen más szakmában, illetve vállalkozási területen ilyenről. Pl.: gyógyászat, gázszerelő, hegesztő, betegszállítás, mentő, tömegközlekedés, busz, villamos, vasút, metró és a sor a végtelenségig lenne folytatható. Már megint csak a taxisok....

Vállalkozói vizsga 5 évenként. Mi egyszer már levizsgáztunk, akkor sem értettük, hogy miért, hiszen már taxisok voltunk. Hátunk mögött egy jó pár vizsgával. Már van adattárolós taxióránk, sokaknak könyvelőjük. Mi kell még?

Taxi-gépkocsivezetői vizsga 3 évenként.

Folytatás a 10. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

nem lehet vitatkozni, mert ha nem így lenne, akkor azt nem vizsgának hívnák, hanem továbbképzésnek, esetleg tanfolyamnak. Ez viszont a korábban szerzett jogok megnyirbálását feltételezi, ami még a jelenlegi Magyarországon is törvényellenes. A valódi – nem hamisított – diplomát sem lehet elvenni, mint ahogy egy szakmunkás-bizonyítványt sem. Akinek jogosítványa van, ha megbújkik egy ilyen vizsgán, mondjuk a még 15. alkalommal is, azzal mit terveznek? Mert ugye a vezetői engedélyt visszavonni nem lehet. Akkor meg mit is szeretnének rendezetben rögzíteni? És kinek az érdekében? De térjünk vissza az üléshez. A centrumár (amit a jelenlegi ártörvény nem is ismer, de újabb törvényellenes ötletek ismertetésébe nem fogok) az egész ország területére érvényes fix tarifa, a taxiengedélyek visszavonása, az ellenőrzés hiánya már mindenkinek – így az olvasóknak is – a könyökén jön ki. Megoldást ezen kérdések tekintetében az új rendelkezés biztosan nem hoz majd. Ha egyáltalán bárki, bármilyen szinten szabályozni fog a közeli jövőben. Ugyanis – de sokszor leírtuk már – jönnek ismét a választások. Így azok, akik most dönthetnének dolgainkban magasabb szinteken, saját pártjaik helyzetbe hozásával vannak már elfoglalva. Akik nincsenek jogalkotói helyzetben, azok elsősorban ezen az állapoton szeretnének változtatni. Az esetlegesen megalkotható miniszteri rendelet

Te Gazsi, oszt hol dolgozol?

– Sehol.

– Ott ne hagyd!

* * *

– **Nagypapa! Koporsós temetést kérsz, vagy inkább hamvasszunk?**

– **Tudod mit? Lepjete meg!**

pedig csak részszabályozási lehetőségeket rejt. Ám sajnos pont nem azokon a területeken, ahol a „cipő szorít”.

De ne legyen igazam, és szülessen meg a 18 éve várt igazi taxisabályozás. Azt hiszem mindenki örömmel venné, én pedig ez úton kérnék elnézést az olvasótól tévedésemért. Örömmel tenném, megérné....

Másnap – november 19-én – a „nagy” konferencia következett, taxisokat közvetlenül nem érintő, mégis izgalmas kérdésekkel. A megnyitót Nemesi Pál, a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara elnökétől hallottuk. Őt Nagy Sándor, Szeged Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal városfejlesztési alpolgármestere követte. A nyitóelőadást **„A közösségi közlekedés átalakítása Magyarországon (kormányzati törekvések)”** címmel Antali Károly, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium kormánybiztosa tartotta. Ezt követően Kamarás Miklós vezérigazgató, a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. Képviselőtársaság **„A Volán társaságok regionális együttműködésének irányai”-t** ismertette a megjelentekkel. Dr. Dabóczy Kálmán, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium főosztályvezetője. **„A közszolgáltatások új típusú szervezése Magyarországon, a közösségi közlekedés területén”** című előadását hallgatták meg a megjelentek. Kozák Tamás elnök-vezérigazgató ismertette **A MÁV Start Zrt. megfelelési törekvéseit az 1133/2009. sz. Korm. Határozat Figyelembevételével.**

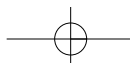
Zárásként Csányi Eszter osztályvezető, a Pénzügyminisztérium részéről a **„Támogatási eszközök a közösségi közlekedés területén”** címmel tartott előadást.

November 20-án már a taxizást közvetlenebbül érintő kérdések következtek. Sajnálatos módon a szakma az év elején ez irányba történő felzárkózása megtorpanni látszik.

Pedig a városi, illetve helyközi közlekedéshez való közlekedés igazi kitörési pont lehetne a jelenlegi piaci helyzetből. Érti ezt néhány politikus is. Ilyen például Kósa Lajos, Debrecen Megyei Jogú Város polgármestere, aki bizony számol a taxikkal a helyi közlekedés sok, ma még más szállítóeszközökkel ellátott területén is. Ő **„A helyi tömegközlekedési közszolgáltatás ellátási felelőssége és a rendszer működtetése Debrecenben”** címmel tartott előadást. Főnagypárti János országgyűlési képviselő, albizottsági elnök előadásának címe: **„A közösségi közlekedés átalakítási törekvéseinek más szempontjai (közszolgáltatási törvény szükségességéről)”** volt. Őt követte Becsey Zsolt, volt európai parlamenti képviselő, aki **„Az EU törekvései a közösségi közlekedés ellátási rendszereinek modernizálásáról”** szolt. Dr. Kerékgyártó János, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium főosztályvezető-helyettese **„A közösségi közlekedés mint közszolgáltatás szabályozási rendszereinek változásai az EU-ban (Az 1370/2007 sz. EKG rendelet dec. 3-i hatályba lépésével kapcsolatos feladatok)”** címmel ismertette az uniós álláspontot.

„Merre tovább klaszterek? Új hangsúly az EU klaszterpolitikájában” – ez volt a címe dr. Buzás Norbert, az European Cluster Policy Group tagja előadásának. Majd Bösze Attiláné klasztermenedzser a Dél-alföldi Közlekedésfejlesztési Klaszter képviseletében ismertette a **Közlekedésfejlesztési Klaszter működését a Dél-alföldi régióban.** A záró előadást dr. Szeri István, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Logisztikai és Közlekedési Kollégiumának elnöke tartotta **„A Dél-Alföld szinergiája a közösségi közlekedés ellátásának területén”** címmel.

Végül kérdések és válaszok zárták a konferenciát. fejlesztésében **Berkó**



Folytatás a 9. oldalról

Nekünk már van érvényes jogosítványunk és PAV minősítésünk. Csak ismételnünk tudjuk, hogy más felelősségteljesebb foglalkozási körökben sem kell újra szakmunkásvizsgát tenni, érettségizni, diplomázni vagy szakmai vizsgát tenni. Legfeljebb oktatásokon kell részt venni, amit a cégeken belül a saját szakmai körökben tartanak. Ilyen lehet pl. BKV, Volán, MÁV által tartott továbbképzés. Am ezeken nem lehet elveszteni a már megszerzett jogot.

Taxigépkocsivezető régiós vizsga. Aki már 10-20 éve taxis, az már talán tudhat valamit a „szakmáról”. Nem? Tudjuk, hogy mindent senki sem tudhat, de eddig is működött valahogy ez a szolgáltatás, nem az ilyen vizsgán fogja elsajátítani az, aki nem rendelkezik kellő mélységű ismeretekkel.

Túra taxi tarifa + övezeti díj. helyes ez esetben is a fix tarifa lenne. Persze gazdasági számítások alapján. A maximált vagy a szabad tarifa nem jó, mert míg az egyik csak a legmagasabb árat határozza meg, addig a másik még azt sem. Ebből adódóan az árverseny lefelé történik, mint azt ma látjuk, tapasztaljuk, ez pedig a gusztustalanságon felül veszélyezteti a szolgáltatás minőségét is.

Ellenőrzés. Így is minden ellenőrző hatóság, szerv a kisvállalkozókon gyakorol. Természetesen a mi pénzünkön. Az önkormányzatoknak meg kár nagyobb terhet és hatalmat adni, mert a hozzá nem értők, az érdektelenség és sajnos néha még a rosszindulat határoz meg dolgokat. Ez sokunk személyes tapasztalata a 2001 és 2008 közötti időszakról.

Kérdések, javaslatok:

A taxizás ma nem szakma. Mikor érhetjük ezt el? Mivel közfeladatot ellátó személyeknek minősülünk, hivatásos (szakmáisított) jogosítvány elvárás ma is velünk szemben, az 5 éves igazolt vezetői gyakorlat elvárható lenne. Mint pl. a 7,5 t feletti tehergépkocsinál vagy az autóbuzsnál.

Esélyegyenlőség: egységes feltételrendszert javasolunk. Hogyan várható közel azonos bevétel esetén egyforma kiadási oldal, ha egy vállalkozói csoporton belül szembe van állítva a főállásos (azaz hűlye, mert fizet mindent mások helyett) és a 4 órásként bejelentett nyugdíjas, rokkantnyugdíjas? Akik járulékokat alig, adót szinte egyáltalán nem fizetnek, ugyanolyan bevételből. Ez aztán a versenyhelyzet! Az is igaz, hogy ezt okozza, ha a vállalkozó, aki egész életében fizette a járulékokat, nyugdíjasként mindössze 30 000 Ft-ot kap. Az egyéb munkavállalókkal szemben is hátrányos helyzete van a vállalkozónak, mivel részére nem jár fizetett szabadság, de még csak annyi kedvezmény sem, hogy legalább egy hónapra eső járulékokat ne kelljen megfizetnie. A taxisnak nem jár veszélyességi, délutáni, éjszakai pótlék, de még csak védőital sem. Az üzemanyag normájában sem számít az elfűtött, elhűtött mennyiség, nem kaphatja vissza az áfát, nem kap állami támogatást a vásárolt eszközeire, csak dolgozhat 12-16 órát, a fennmaradás reményében. Az átlag bevételt elosztjuk a munkával töltött idővel, a rezi óraberé igyen röhejes, olykor a 200 Ft-ot sem éri el. Szemben a gépkocsijavító szervizek

10 000 Ft-os rezióraberével. Ma már a tömegközlekedési ár felére jön ki a taxivitelidő. Az átlag futás vidéken 1,5 km, az átlag viteldíj 800 1000 Ft. Míg bármilyen szakember kiadási díja a szolgáltatói szférában átlag minimum 3000 Ft. De a kiadási oldal is siralmasan alakul taxisok esetében. Érthetetlen, hogy például a műszaki vizsga miért csak az NKH-nál oldható meg? Miért kell évente, és miért 50 %-kal magasabb díj ellenében, mint más autók esetében? Ennek jelenlegi díja 22 000 Ft. ZT.: 5 év feletti taxi gépkocsira vonatkozik, 10 000 Ft. Taxióra 150 000 Ft, 2 évenkénti hitelesítés díja 10 000 Ft. Szabadjelző 20 000 Ft. Könyvelői díj évente 100 000 Ft. A felsorolás nem teljes, csak éppen érzékelteti a bennünket sújtó diszkriminatív szabályozás felháborító voltát.

A fentiekből megállapítható, hogy a tervezett további szigorítások, a létszámstopra hivatkozva újabb pénzlevételekkel ellehetetleníti majd a taxisokat és családjaikat, de nem old meg semmit. Az európai városokban lévő gyakorlat 1000 fő lakosra számítva jut 1 taxi, amit valóban szakmai, azaz hivatásos jogosítvánnyal lehet vezetni. A szakmában lévők létszámát „kikopás alapon” csökkenthetnék, csak meg kellene előbb határozni minden település igényét.

Legutolsósorban szeretnénk, ha a taxisok sorsa nem csak az íróasztalnál dőlné el, hanem az a gyakorló taxisok érdekében, képviselével és egyetértésével történne.

Ezt a beadványt a szegedi taxis vállalkozók (400 fő), a DASZÉVE és a Hatos Taxi támogatja. Szeretnénk, ha ezen kis figyelemfelkeltőnk elgondolkodásra, újabb egyeztetésekre ösztönözne a rendeletalkotót, hogy minél szélesebb körben bevonva a taxisokat és az érdekvégszerveket a korszerű európai szintű taxizás megszülethessen.

Szeged, 2009. november 16.

DASZÉVE, Hatos Taxi



Bemutkozik:

A SZEGEDI

Szeged egyik meghatározó taxiszolgáltatója a Tempó Taxi, Nógrádi Attilát, a közösség választott vezetőjét kértük arra, hogy mutassa be olvasóinknak az egyesületet.

• Talán az egyik legfontosabb információ, hogy a Tempó Taxi egyesületi formában működik, vagyis közösségi tulajdonban van. Aki tehát tempó taxis lesz, az egyben tulajdonosává is válik a cégnek. Ebből következik, hogy a vállalkozóink sincsenek, csak egyesületi tagok dolgozhatnak nálunk. Ezt az Alapszabályunk is rögzíti. Döntő többségben az egy ember-egy autó elv érvényesül, bár ebben azért vannak kivételek. Ugyanis néhány kollégának két autója is fut nálunk, de ennyi egyben a lehetséges maximum is. Am ezeken a taxikon is csak egyesületi tag ülhet.

• Ki vezeti az egyesületet?

• A közgyűlés által kinevezett elnök, akinek munkáját két vezetőtársa segíti. A közvetlen felügyeletet az Ellenőrző és Fegyelmi Bizottság látja el.

• Mennyi időre választotok?

• Évente tartunk közgyűlést, amikor választunk is egyben. Ezt én jónak tartom, hiszen a mindenkori vezetésnek nagyon össze kell szedni magát az egész év során, ha a pozícióit meg szeretné tartani. Különben a tagság visszahívja őket, és új tisztségviselőket választ.

• Ahogy a központot elnézem, itt seholy külön iroda az elnököknek, a bőrfotelről, külön számítógépről nem is beszélve...

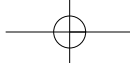
• Szegeden ez nem így működik. Én például ugyanúgy taxizom, mint a társaim. Az egyesülettel kapcsolatos dolgokat e mellett intézem.

A középkorú férfinak klimaxa van, de mivel pénze is van, hát eldönti, hogy kárpótolja magát egy meggypiros Porsche-val. Felmegy az autópályára és teper 120-szal. Ej, hát ez semmi, felszórít 180-ra. Kezdi élvezni a dolgot, amikor felbukkan mögötte egy szirénázó, villogó rendőrautó. Erre észhez tér, gondolja, ezért még akár le is tartóztathatják, inkább lehúzódik és megáll a leállósávbán. Egy nagyon morcos közeg lép az ablakához:

– Uram, ma nagyon szar napom volt, de adok egy esélyt magának, hogy ne szakáljuk egymást. Ha tud mondani egy olyan kifogást, amit még senkitől sem hallottam, akkor nem büntetem meg és elengedem.
– Biztos úr! Képzelve, tegnap este a feleségem megszökött egy rendőrrel. Most azért menekültem, mert azt hittem, hogy maga az, és vissza akarja hozni.
– További jó utat kívánok!

Egy kissé túlsúlyos fiatalasszony orvosi vizsgálaton vesz részt, kéri tőle az orvos, hogy vetközzön le. A nő elvörösödik, miközben veszi le a ruháit:

– Jaj, úgy szégyellem magam, doktor úr, nagyon kövér vagyok.
– Á, ne mondja! Nem is néz ki olyan rosszul.
– Tényleg?
– Tényleg – mondja az orvos és elővesz egy spatulát. – Na most szépen nyissa ki a száját és mondja, hogy „múúú”...



TEMPÓ TAXI EGYESÜLET

Ezért pedig nem fizetést, hanem tiszteletdíjat kapok, amint azt a neve is mutatja, mértéke inkább jellepes, mint számottevő. Nem is ezért csinálom.

• **A pénzügyi-gazdasági válság Szegeden sem kímélte. Hogyan reagáltak rá?**

• Megpróbáljuk a szolgáltatás színvonalát emelni és ezzel az utasaink igényeit is mégjobban kielégíteni. Nagyon sokan szerettek volna bekerülni az egyesületbe, de nem vettük fel őket, mert a fuvarszámunk idén körülbelül 20%-kal csökkent. Amennyiben a helyzet javul, úgy felvesszünk kellő számban új egyesületi tagokat.

• **Nézzünk néhány statisztikai adatot.**

• Szegeden jelenleg körülbelül 350 taxi fut. Ebből szabadúszó 20 fő lehet. Mi tempósok 75-en vagyunk. Tarifánk: 350/250/45 Ft, ami egyben lakossági, törzsutas, leintéses vagy beülős-díj is. Más tarifát nem használunk. Ezért úgy gondoljuk, viteldíjunk jól kiszámítható. Az átlagos fuvartávolság Szegeden 1,5-2 km.

Egy nap – szintén átlagosan – 10 fuvar körül jut egy autóra.

• **Nem nehéz kiszámítani, ebből nagyon spártai módon lehet megélni, a vállalkozást fenntartani.**

• Főleg, ha azt is beszámítjuk, hogy törekszünk autóparkunk javítására, korszerűsítésére. Azonban anyagi lehetőségeink nagyon szűkösek. Nehéz előbbre lépni, de mi legálább törekszünk rá. A kollégák sokszor erejükön túl is próbálnak a követelményeknek megfelelni. Am nem mindig sikerül.

• **Nekem úgy tűnt, mintha sok lenne az egyébként kisméretű autó a városban, melyekben négy személy, főleg kabátban csak szűkösen fér el...**

• Igaz, bár az utóbbi időszakban egyre többen vásároltak egyterű személyautót, mert az éjszakában ezekre van elsősorban igény. A szórakozóhelyekről egyszerre akarnak a társaságok eljönni, ha lehet, egy közös autóval. Az ilyen igénynek próbálnak sokan megfelelni. A kisautókat pedig azért vásárolják, mert anyagiag elérhetőbbek, fogyasztásuk, fenntartásuk

suk gazdaságosabb. Szegeden a megrendelők zömében egyedül, vagy esetleg kettesben utaznak. Ilyen igénybevételnél pedig nem gond a kisebb taxi.

• **A válság hatására változott az utasokkal megtett átlagkilométerek száma is?**

•

•



Nógrádi Attila: – Anyagi lehetőségeink a válság miatt szűkösek, nehéz előbbre lépni

• Igen, sajnos kevesebb a megtett kilométer is. Ráadásul többet is kell gurulni, ha fuvar akar az ember. Fontosabb lett a jó helyezkedés. Ma már nem állunk be azokra a taxiállomásokra, melyeken sokan vannak. Inkább odébb megyünk. Az ismertebb, pörgősebb megállóknak egyébként a pestihez hasonló „kályházás” folyik. Bár a városban belül azért ez nem jelent feltétlenül ésszerűtlen döntést, hiszen a megtehető távolságok nem olyan nagyok, meg sem közelítik a fővárosi adatokat.

• **Hány droszt van Szegeden?**

• 12–15 taxiállomáson körülbelül 130 autó fér el szabályosan. Ami kevés, ám nem számíthatunk változásra, mert azt a városnak a fizetőparkolók rendszeréből kellene kivennie. Mi pedig nem fizetünk a taxiállomások használatáért. Így állunk összevissza, ahogy tudunk.

• **A beérkező hívásokat a megállókon keresztül adjátok ki, vagy aki kapja, marja?**

• A címkiadás a taxiállomásokhoz van rendelve. Először az öt legközelebbi taxiállomást szólítja a központ. Így aki nem áll be, annak jelentősen csökken a fuvarhozjutási esélye. Csak akkor „dobjuk fel” a címet, ha egyik megfelelő drosztról sincs jelentkező.

• **Ha nincs elég férőhely a droszton, hol áll sorba, aki nem fér be?**

• A taxiállomás közelében, a privát autókna

fenntartott parkolóknak. Innen töltjük folyamatosan a drosztot. Az önkormányzatra egyébként egy rossz szavunk sem lehet, mert megértően állnak a problémához. Tudják ők is, kevés a megálló, ami ugye az ő saruk lenne, de számukra érthetően fontos a fizetőparkolók bevétele. Ez egy olyan helyzet, amin nehéz változtatni. Mindenesetre nekünk ezek a pontok fontosak, mert a leintéses fuvarokból csak elvétve akad egy-egy. Inkább telefonon rendelnek az utasok autót, vagy odasétálnak a taxiállomáshoz.

• **Térjünk vissza a Tempó Taxihoz. Kollégáitól úgy hallottam, ha valaki megcsúszik a tagdíjjal, nem csináltak belőle különösebb gondot.**

• Nálunk egy hónapban kétszer van tagdíjfizetési nap. Így a 31 000 Ft-os havi összeget is két részletben lehet befizetni a pénztárban. Ha valakinek problémája akad, valamiért megcsúszik, azt lojálisan kezeljük. Majd befizeti két hét múlva, az elmaradással együtt.

• **Mire az újság megjelenik, már nem lesz titok karácsonyi meglepetéseitek. Mégis kérlek, áruld el az olvasóknak, mivel kedveskedtetek kollégáitoknak?**

• Az egyesület vezetése úgy döntött, hogy a decemberi tagdíjból 10 000 Ft-ot elenged, vagy ha úgy jobban hangzik, 10 000 Ft-ot ad minden tagjának, ünnepi ajándékként.

• **Köszönöm a tájékoztatást, kellemes ünnepeket!**

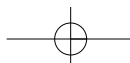
- bk-

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu





Most POS-terminál, a jövőben mágneskártya és helymeghatározó

Fejleszt a Rádió Taxi

Úgy tűnik, a néhány évvel ezelőtt még felesleges beruhásként számontartott POS-terminálok a taxióra, az URH-rádió és a GPS-készülékek mellett véglegesen helyet kapnak a fővárosi taxikban. Hamarosan minden Rádió Taxiban lehet majd e készüléken keresztül bankkártyával fizetni. E mellett a fuvarközvetítést és a könyvelést is segíti az új eszköz, illetve a hozzá tartozó központi szoftver. A részletekről Horváth Csaba ügyvezető igazgatót kérdeztük.

• **Mikorra lesz minden autókban ott a POS-terminál?**

• Terveink szerint, mire ez a lap-szám megjelenik, vagyis december 20. körül. Nem azért siettetjük a befejezést, mert jelenlegi utasaink közül egyébként a bankkártya funkciót már annyian igényelnék. Valójában a múlt nyáron elkezdett fejlesztéseink befejezéséhez szükséges az összes taxiban ezeket a készülékeket üzemeltetni. Az új diszpécser-program, illetve az ehhez tartozó egyéb funkciók igénylik a most

problémánk keletkezett. Volt, amikor egyszerűen visszakaptuk az olvashatatlanul vagy pontatlanul megírt számlákat, melyeket újra el kellett készíteni, majd azt postázni, illetve a régi sztorinózni. Ezért gondoljuk, hogy ez a fejlesztés megkönnyíti majd a taxisok munkáját, de a cég életét is.

• **Közelítsük a kérdést taxis oldalról. Mibe kerül ez nekik?**

• Úgy érzem, hogy a jelenlegi piacon talán mi tudtuk az egyik



Horváth Csaba: – A közösség nagyon sokat segített a fejlesztésben

hónapon keresztül törlesztik.

• **Tehát, ha jól értem, a taxis vállalkozóé lesz a készülék?**

• Pontosan. Az ő tulajdonukká válik, ha kifizették. Én azt vallom, hogy a saját tulajdonára vigyáz mindenki a legjobban. Természetesen, ha valamelyik kolléga abahagyja a taxizást, vagy esetleg elmegy ettől a cégtől, akkor – ha ezt szeretné – a készüléket a cég visszavásárolja. De dönthet úgy is, hogy tovább használja. Megteheti, mert a bankkártya - f u n k c i ó t ugyanúgy működtetheti, mint korábban. Ha akarja, elviheti egy másik céghez is. Mi csak a saját kártyánkat vesszük ki belőle. Ez az ún. GPS-kártya, ami viszont a Rádió Taxi tulajdona és lehetővé teszi a központi adatbázis elérését. A taxis – ha

re, cégkódra és telefonszámra is adatokat rögzíteni, e mellett mindenfajta extra kérés is tárolható a központban. Vannak olyan alapkvánások, amelyeket a POS-terminál folyamatosan figyel majd. Ilyen a gépkocsi típusa, besorolása, felépítése, a légkondi vagy tetőrács megléte, illetve az egyéb óhajok, mint mondjuk a „dohányzóautó”. A taxi-gépkocsivezetőhöz fixadatok tartoznak. A beérkező címetek rögzíti a szolgálat, majd az adathalmaz taxisra vonatkozó részét egyszerűen kiküldi a címre jelentkező termináljára. Ő pedig, ha akarja, kinyomtatja, ha akarja, csak a képernyőn nézi meg a fuvaradatokat. De mindent visszakereshet, ellenőrizhet, akár napokra, hetekre visszamenőleg is megvannak nála az adatok. Nem lesz címtévesztés, nem kellene különböző technikák, mint a papagáj, meg hasonlók.

• **Amikor befejeződik a fuvar, akkor a POS-terminál nyugtát ad két példányban, ezt tudtam. Am, hogy ezen keresztül számláz a központ, az némi magyarázatra szorul.**

• A taxisok adatlapján rögzítve van, hogy egyéni vállalkozóként dolgoznak, vagy alvállalkozóként. Esetleg egyik, vagy másik cég alkalmazottjaként. A taxi-gépkocsivezetőhöz ennek

Folytatás a 15. oldalon

Egy házaspár este ágyba bújik. A férj egyből akcióba lendülne, mire

az asszony:

– Mókuci, várj, ne kapkodj. Izgass fel előtte!

– Jól van. Elittam az összes pénzünket és agyonütöttem anyádat.

ADÓ 2010

Egyéni vállalkozás szüneteltetése

2010-től az egyéni vállalkozóról és az egyéni cégről szóló törvény alapján az egyéni vállalkozó szüneteltetheti tevékenységét. Erre idáig nem volt lehetőség. A vállalkozói tevékenység legalább egy hónapig, de legfeljebb öt évig szüneteltethető, ha ezt a vállalkozó az illetékes hatóságnak (jegyző, okmányiroda) bejelenti. A szüneteltetésnek az egyéni vállalkozó bármikor véget vethet azzal, hogy hivatalosan bejelenti, folytatja egyéni vállalkozói tevékenységét. Amennyiben a vállalkozó öt év elteltével sem folytatja tevékenységét, az eljáró hatóság a vállalkozást hivatalból megszünteti.

folyó korszerűsítés befejezését. Az új POS-terminálok a jövőben megkönnyítik a központ mellett a taxis vállalkozók életét is. Sokkal egyszerűbb lesz a fuvarfelvétel, megszűnnek a címtévesztések, a reklámok visszaesésével pedig gyorsul és egyszerűsödik a központ munkája. E mellett a számlákat is automatikusan megírja a taxis helyett. Igyekszünk tehát az adminisztrációs terheket levenni alvállalkozóink válláról. Csak a példa kedvéért mondom, korábban a számlairás sok gondot okozott, hiszen többen még a külföldi cégeveket sem tudták helyesen leírni. Ebből rengeteg

A szüneteltetés időtartama alatt a vállalkozó ebben a minőségében jogokat nem szerezhet, kötelezettségeket nem vállalhat. Természetesen nem keletkezik az alatt vállalkozói bevétele és nem számolhat el költségeket sem, beleértve az értékcsökkenési leírást is. Szüneteltetése időtartamára az egyéni vállalkozó **nem köteles a társadalombiztosítási járulékokat fizetni**, de figyelembe kell vennie, hogy **ezen időszak alatt nem is biztosított**. A tevékenység szüneteltetése alatt a vállalkozói bankszámla megszüntethető. Amennyiben az egyéni vállalkozó az adóév minden napján szüneteltette tevékenységét, nem köteles vállalkozói adóbevallásra sem.

jobb árat kialakítani. Természetesen – a jövőt tekintve – várhatóan még olcsóbb lesz a készülék, mert egyre több cég szerelteti majd autójába, tovább csökkentve az árakat. Olyanok is be kívánják majd hamarosan szerezni a terminálokat, akik jelenleg még nem látnak benne fantáziát. Meggyőződésem, hogy előbb-utóbb elvárás lesz majd ez az eszköz a pályázatokon, sőt a mindennapi taxizásban is. Tehát, hogy a kérdésre is válaszoljak: jelen pillanatban 69 500 Ft-ba kerül a készülék. Két lehetősége van a kollégáknak: vagy kifizetik készpénzben, vagy 19 500 Ft. beugróval, havi 5490 Ft-onként, 11

már nem nálunk dolgozik – közvetlenül szerződhet a K&H bankkal, és hagyományos terminálként használhatja tovább eszközét.

• **Hogyan épül be a készülék a fuvarközvetítésbe?**

• A központi szoftver is új, és a POS-terminálok használatára épült. Segít abban, hogy sokkal bővebb, részletesebb adathalmazzal rögzítsünk magunknak, illetve küldjünk ki a taxisoknak. Az új programon keresztül lehet cég-név -



megfelelően a számlaadó címe is rögzítve van a központban. Amikor megcsinálja a céges fuvar, nem kell a számlát kézzel megírnia, esetleg olvashatatlanul, pontatlanul kitöltve. A program itt bent a központban képes arra, hogy a POS-terminálon keresztül beküldött számláznivalót megírja a taxis helyett. Amikor ő bejön, megkapja az összes másodpéldányt a fuvarjairól. Amit el kell majd tennie.

• **A 1. példányt ti automatikusan elkülditek a megrendelőnek?**

• Igen, az 1. példányt a számlázási napkor kinyomtatjuk és elküldjük a megrendelőnek. Ez egy gépi számla, tehát sokkal szebb és kulturáltabb.

• **E-mailben, vagy postán?**

• Megkapja emailben is és postán is. Sőt, a hóvégi elszámolással is, PDF formátumban.

• **Világos. A többi, már POS-terminállal dolgozó cégnél sem örült minden kolléga annak, hogy bankszámlát kellett nyitnia. Ehhez ugyanis sokféle negatív tapasztalat társul. Csak egy példát említenék: letiltható róla a tartozás. Tudtok-e segíteni annak, aki esetleg nem**

Folytatás a 12. oldalról

akar bankszámlát nyitni?

• Igen, természetesen! Van egy-két kollégánk, aki ilyen-olyan okból nem tud bankszámlát nyitni. Nekik természetesen a cég számlájára érkeznek be a bankkártya-terminálos fuvarban megkeresett bevételek.

Ha bejönnek a központba, ugyanúgy, mint a csekkes fuvaroknál, akár már aznap megkaphatják a pénzüket.

• **A tagdíjat is ki lehet a központban fizetni bankkártyáról?**

• Igen, hiszen nekünk is van POS-terminálunk a pénztárnál. Így bármelyik kolléga, ha a kártyájáról akar fizetni, akkor „lehuzza” a pénztárban.

• **Ez a jelenlegi állapot. Ezek után csodálkoznék, ha nem lenne tervetek a közeljövőre...**

• Nem szándékozunk ráúlni az eredményeinkre. Am előtt a közeli és távoli jövő terveinek ismertetésébe fognék, szeretném megragadni az alkalmat arra, hogy a közösség segítő hozzáállását ezúton is megköszönjem. Nélkülük nem lett volna értelme a nagyon sok munkának. De térjünk vissza terveink ismertetéséhez. Tehát, ha ez a program teljesen hibátlanul működik, a következő fejlesztésünk – amit a jövő évben minél hamarabb el szeretnénk kezdeni – hogy a csekket meg kívánjuk szüntetni. Helyettük a jóval egyszerűbb és esztétikusabb formában legyártott

Rádió Taxis bankkártyákat szeretnénk kiosztani a cégeknél. Az ezen található mágnescsíkon pedig mindenféle adatot lehet majd rögzíteni. Fuvarszámot, időpontot, korlátozást, kívánságokat. Amit a megrendelő csak kíván, mi teljesítjük. Innentől kezdve sokkal egyszerűbb lesz az elszámolás is. Mint egy bankkártya, úgy működik majd, PIN-kóddal. A taxis és utas egyaránt kap erről a tranzakcióról egy-egy tőpéldányt, melyet meg kell őrizni. A központban pedig minden elszámolásra kerül, és így megszűnnek a csekkek.

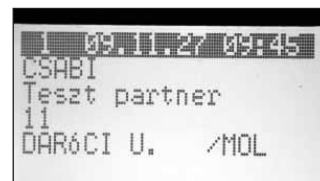
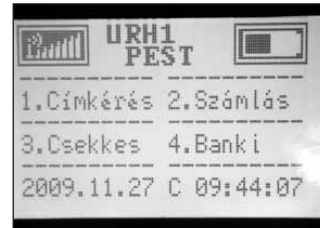
• **Említetted, hogy a sorosport kivétel nem véletlenül van a bankkártya-leolvasó végén. Mi a célotok vele?**

• Ezzel már a jövő évi fejlesztést szeretnénk elkezdni. Egy egységes GPS beszerzés után, ezen keresztül kapcsolódna a GPS a POS-terminálhoz, mely egyben a lehetőségek tárházát nyithatja meg számunkra. Például egy Budapestet feldolgozó hálóterv alapján, láthatnánk, melyik taxis hol áll, ki van a legközelebb a beérkező címhez. Tudom, hogy sokakban ez még csak bosszúságot vált ki. Mert a nagyobb múlttal rendelkező, a várost jól ismerő taxisok azt mondják, ők előnyt szeretnének kovácsolni megszerzett tudásukból. Nehéz lenne ezt az érvet figyelmen kívül hagyni. Nem is tesszük, de azt is látni kell, hogy a kisebb tapasztalattal rendelkezőknek meg ez a rendszer segítené. Főleg, ha a GPS-navigáció segítségével el is kalauzolná a POS terminál a taxist a kapott címre. Lehetőség lenne arra is, hogy lássuk, a címekhez kik vannak ép-

pen a legközelebb. Vagyis a sokak által emlegetett virtuális taxiállomásokat ki tudjuk majd alakítani városzserte. E mellett a GPS biztonsági funkciót is betöltene, mert az országban bárhol lehetne vele vészjelzést adni, a központ pedig a konkrét hely ismeretében azonnal tudna segítséget küldeni.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kő



Két rendőr szolgálatban járja az utcákat, amikor meglátnak egy piros lámpás házat. Azt mondja az egyik:

– Te, ez egy baromi jó hely. Képzeld, lehet kajálni, piálni, szeretkezni és a végén kifelé menet még egy ötezeret is a zsebedbe dugnak.

– Na ne mondd! Honnan tudod?

– Az asszony mesélte.

ADÓ 2010

Adókedvezmények

Az adókedvezmények megnyirbálása már évek óta tartó folyamat. Az ország nehéz gazdasági helyzetével meg a pénzügyi világválsággal indokolva most további tételek is kikerültek az adókedvezmények köréből. Már nem támogathatjuk adómentesen gyermekünk felsőoktatásban való részvételét a tandíjkedvezmény segítségével, saját továbbképzésünkre sem vehetünk igénybe könnyítéseket, életbiztosításunkat és alapítványi adományainkat adózott pénzükből kell fedeznünk. Megszűnik a magánnyugdíjpénztári kiegészítő tagdíj adókedvezménye is. A megmaradó kedvezmények köre egyre szűkül, 2010-től csak a családi kedvezmény (3 kiskorú gyerek után), az östermelei kedvezmény és a súlyosan fogyatékosok személyi kedvezménye marad meg. Az önkéntes egészség- és nyugdíjpénztári befizetések kedvezménye az előző évhez hasonlóan alakul, vagyis nem utal-

ja ki az adóhatóság, hanem jóváírja az önkéntes pénztári számlán.

Főleg az alkalmazottakat érinti, hogy a természetbeni juttatások adómentessége megszűnik, ezek egy része egységes, 25%-os adókulccsal adózik január 1-jétől, egy másik részére pedig olyan magas közterhet vetettek ki, ami gyakorlatilag annak megszűnését vonja maga után. A kedvezményesen adózó természetbeni juttatások:

- Üdülési csekk
- Iskolakezdési támogatás
- Önkéntes nyugdíj- és egészségpénztári munkáltatói támogatás
- Helyi utazási bérlet
- Melegétel-utalvány

A különböző juttatásokra egyedi korlátokat alapítottak meg, az e fölötti tételekre, valamint az itt nem említett, és eddig adómentes juttatásokra „büntetőadót” kell fizetni, mégpedig nem kevesebb mint 81–95,58%-ot (!)

Gazdát cserélt a Budapest Taxi

A HVG november 21-i számának „Cégvilág” rovatában érdekes és a taxis szakmát is érintő információ jelent meg. E szerint Korányi G. Tamás, a Napi Gazdaság résztulajdonos-főszerkesztője egy másik magánszeméllyel és két társasággal közösen megalapította a 3 millió forint törzstőkéjű Géperejű Bérkocsi Társulat Kft.-t (GBT) – írja a lap.

Az új cég fele az 5 millió forint törzstőkéjű DLG Kft.-é, melyet 99%-ban Dióslaki Gábor, a Tőzsdéi Egyéni Befektetők Érdekvédelmi Szövetségének elnöke birtokol. 25%-os részesedése van Dióslaki unokatestvérének, Réti Lászlónak. 15%-a Korányinak, a maradék 10% felett pedig a két újságíró (a Figyelő rovat szerkesztője, Ács Gábor, valamint Gede Balázs) és Puskás Bence magánbefektető által tulajdonolt, 3 millió forint törzstőkéjű trendvonal.hu Kft. diszponál. A GBT megvásárolta a 250 személyfuvarozóval szerződésben álló Budapest Taxit üzemeltető két társaság, a Budapest Taxi Kft. és a Budapest Taxi Szerviz Kft. 25-25%-os részesedését, a lap értesülése szerint összesen közel 150 millió forintért. Együttal – folytatódik a cikk – a GBT opciót szerzett a vállalkozást 1996-ban Palota Taxi Unió néven elindító, s 1998-ban Budapest Taxira átkeresztelő Hrumó Miklós mindkét cégben meglévő 75%-os részesedésének egy éven belüli kivásárlására. A vételárát, és az új érdekeltségüknek a főváros első három taxicégének egyikévé való fejlesztéséhez szükséges pénzt, Korányiék tagi kölcsönből biztosítják. Nos, az információ gyorsan terjedt a különféle pletykákkal együtt, melyeknek valóságalapjáról az egyik érintettet, a jelenleg is többségi tulajdonost, Hrumó Miklóst kérdeztük.

• A cikkben szereplő állítások megfelelnek a valóságnak?

• A hír egy része igaz. A GBT valóban megvásárolta a 25-25 %-os üzletrészt, az opció viszont mind két felet kötelezi, magyarul harmadik személynek nem adható el egyetlen százalék sem. A pénzügyi irányítást Dióslaki Gábor vette át, de a cég további működését közösen határozzuk meg (némi vitatkozás árán).

• Nem kerülhető meg a hogyan tovább kérdés...

• Természetesen vannak elképzelések a hogyan továbbról, ám erről majd később nyilatkozunk. Most azt a tüzet kell elsődlegesen eloltanunk, amit a sok „jóakarónk” gyújtott. Megnyugtatók mindenkit, ezt a helyzetet is túl fogjuk élni, mint már annyi sok „jór”. Ezúton is szeretném megköszönni taxis kollégáinknak a cég melletti kitartást, bizalmat. Akik ismernek, tudják, hogy nekem nem csak a saját pénztárcám a fontos! Mi közös hajóban evezünk, nekem is akkor jó, ha ez igaz a cégnél mindenkire.

• Köszönöm a tájékoztatást!

- B -

Minden célra

Bár az utasok igényei ezerfélék, a Toyota modellkínálatában minden elváráshoz megtalálhatjuk a megfelelő autót. Megbízható, de mutatós limuzinra van szükség? Erre ott a Corolla. Nagyobb, elegáns, tágas autó kell? Az Avensis tökéletes megoldás. Hétülékes buszlimuzin egy nagyobb társaság vagy család fuvarjához? A Versóba mindenki befér majd! A környezettudatos ügyfelek számára pedig igazi öröm lesz, ha a hibridhajtású Priusba ülhetnek be.

Ezerszer bizonyított: Corolla

A Toyota új modellpolitikájának megfelelően a Corolla egyetlen, négyajtós karosszériával kapható. Ez azonban távolról sem a kínálat egysíkúságát és egyszerűségét jelenti, hanem azt, hogy a Corolla fejlesztésekor a tervezők egy-egy kiemelt pontra összpontosíthattak – ennél a generációnál ez a csúcsmínőség, az utastér tágassága és a rendkívül gazdag felszereltség volt.

Az utastérben a minőség mellett a kényelem és az átgondolt részletek tűnnek fel először. A komfort növelésére az egyik jól bevált módszer a tér nagyobbá tétele – s a Corolla esetében valóban meglepően nagy a láb- és a fejtér, valamint derek- és vállmagasságban egyaránt kifejezetten széles a kabin. Nem vitás, hogy a Corolla saját szegmensénél egy kategóriával feljebb lépett.

Az elegáns szedán négyféle motorral rendelhető meg – két benzinnel és két közös nyomócsöves turbódízelrel –, s a négy erőforrás közös vonása, hogy a leggyakrabban használt kis és közepes fordulatszámokon nagy nyomatékot, magasabb fordulattal mellett pedig kiemelkedő teljesítményt biztosítanak. Ugyanakkor keveset is fogyasztanak, és kevésbé a károsanyag-kibocsátásuk; így használatuk nemcsak élvezetes, hanem olcsó is.

Elegancia és minőség: Avensis

A harmadik évezred nagy ellentmondása, hogy az autótársárlók erősebb motorokat akarnak, de kisebb károsanyag-kibocsátást; nagyobb belső térre vágyanak, de az egyre zsűfoltabb városi utak miatt kompaktabb autókat szeretnének. Az Avensis azonban frappánsan válaszolt e kihívásra.

A megoldás egyik fele a dizájn: a formatervezők azt akarták, hogy az autó erőteljesebbnek tűnjön, ezért a kerekeket közelebb tölték a padlólemez sarkaihoz. Így a karosszéria dinamikus, erőt sugárzó formát kapott, ráadásul tágasabbá vált az utastér, vagyis sikerült

kielégíteni a ma autótársárlójának egyik legfontosabb igényét. Persze a tágas utastér önmagában még kevés egy prémium autóban, mint ahogyan a tökéletes anyagválasztás és a hibátlan kidolgozás sem elegendő. A formatervezők láthatóan jól tudják, hogy az utaskabin meghatározó eleme a műszerfal, ezért azt olyan vonalakkal alakították ki, amelyek még inkább kihangsúlyozzák az utastér szélességét.

Az Avensis motorpalettája a megoldás másik fele: a három benzinnel és a három dízel a legmodernebb technikát alkalmazva emeli maximumra a teljesítményt, és szorítja minimumra a fogyasztást. A 150 lóerős dízel-motorhoz ráadásul automata váltó is rendelhető, hogy az Avensis a sűrű városi forgalomban is kényelmesen, takarékosan vezethető buszlimuzin legyen.

Tágas és sokoldalú: Verso

Hét ülés egy kompakt buszlimuzinban? Ez első hallásra szinte lehetetlennek tűnik, de a Toyota Easy Flat-7 ülésrendszerrel a japán gyár bebizonyította, hogy a feladat igenis megoldható. A rendszer igazi szépsége az, hogy a kezelése gyerekjáték. Az ülések a síneken könnyedén tologathatók,



Toyota Avensis



Toyota Prius

a támlák állításához beszerelt karok a középső ülés-sorban kézre esnek, és könnyen járnak, s ahhoz is elegendő néhány mozdulat, ha a csomagtartóban lévő két ülést a padló síkjába akarjuk dönteni.

A Verso tehát annyi embert szállíthat, mint egy kisbusz,

HYBRID ONLY



TOYOTA!



	Toyota Corolla 1.6 VVT-i 1.6 Valvematic	Toyota Avenis Sedan	Toyota Verso 1.6 Valvematic	Toyota Prius
Lökettérfogat (cm ³)	1598	1598	1598	1798
Teljesítmény (LE/ford)	124/6000	132/6400	132/6400	99/5200
Forgatónyomaték (Nm/ford)	157/5200	160/4400	160/4400	142/4000
Gyorsulás 0 – 100 km/óra (s)	10,4	10,4	11,7	10,4
Fogyasztás városban (l/100 km)	9,0	8,3	8,6	3,9
CO ₂ -kibocsátás városban (g/km)	212	196	203	90
Csomagtér kapacitása (l)	450	509	440	446
Alapár (Ft)	4 750 000	5 605 000	5 325 000	7 425 000

	Toyota Corolla 1.4 D-4D	Toyota Avenis Sedan 2.0 D-4D	Toyota Verso 2.0 D-4D
Lökettérfogat (cm ³)	1364	1998	1998
Teljesítmény (LE/ford)	90/3800	126/3600	126/6400
Forgatónyomaték (Nm/ford)	190/1800-3000	310/1800-2400	310/1800-2400
Gyorsulás 0 – 100 km/óra (s)	12,0	9,7	11,3
Fogyasztás városban (l/100 km)	5,8	6,7	7,1
CO ₂ -kibocsátás városban (g/km)	153	173	184
Csomagtér kapacitása (l)	450	509	440
Alapár (Ft)	4 685 000	6 845 000	6 450 000

ugyanakkor olyan könnyedén és kényelmesen vezethető, mint egy átlagos személyautó. Bárhol könnyedén leparkolhatunk vele, a forgalomban pedig dinamikus, hiszen a három dízelmotor és a két benzines mindegyike könnyedén mozgatja a kompakt, jól átlátható, elegáns vonalvezetésű kocsitestet.

Toyota Verso



Tudatos döntés: Prius

A korát jóval megelőző, hibridhajtású Prius komfortos, erős és példátlanul takarékos, ráadásul nemcsak az autó formája, de vezethetősége is kifejezetten izgalmas. Az ötajtós karosszéria révén a belső tér kitűnően variálható, a helytakarékos hajtóműnek köszönhetően pedig a helykínálat is bőséges, és ez nem csupán az utastérben érezhető, hanem a csomagtartó impozáns befogadóképességén is.

Ha lehet, a műszerfal még futurisztikusabb, mint a karosszéria vonalvezetése, ám a kabin hangulatát mégsem ez határozza meg, hanem a csend. A Prius meglepően halk, és nemcsak akkor, amikor a villanymotor hajtja, ha-

nem városi forgalomban vagy az autópályán is. Az 1,8 literes benzínmotor és az elektromotor együttes ereje révén a könnyített karosszériájú autó rugalmassága és lágy gyorsítóképessége m e s s z e meghaladja

egy nagy limuzinét, átlagos fogyasztása a városi dízel-törpékével vetekszik, károsanyag-kibocsátása

Toyota Corolla



pedig még azokénál is csekélyebb: kilométerenként 100 grammnál is kevesebb széndioxidot bocsát a levegőbe.

Finanszírozás

Annak érdekében, hogy a pénzügyek területén is a megszokott Toyota-minőséggel tudjuk ügyfeleinket kiszolgálni, létrehoztuk a saját finanszírozónkat, a Toyota Pénzügyi Zrt.. Célunk az, hogy ne csak a kölcsönszerződését tudja a lehető legkedvezőbb feltételek mellett megkötni, ha-

nem a kölcsön teljes időtartama alatt magas színvonalú szolgáltatásokkal álljunk rendelkezésére. A Toyota Pénzügyi Zrt. ajánlatai megtalálhatóak az ország összes Toyota-kereskedésében. A termékek között ugyanúgy megtalálják a hitelt, mind a pénzügyi lízing konstrukciót.

Márkakereskedőink, természetesen a Toyota Pénzügyi Zrt. mellett minden más jelentős finanszírozóval is együtt dolgoznak, így a gépjármű-finanszírozás teljes kellékével felvértezve állnak az ügyfelek rendelkezésére, melyet egyénre szabva tudnak biztosítani.

- H -

A mai aranyköpések

- **Mondd neki, hogy kurva elfoglalt vagyok – vagy fordítva.**
- **Holnap dolgozatot írunk, de nem mondom meg mikor...**
- **Nem hiszek a babonákban, mert balszerencsét hoznak.**
- **Egyik nap mondja a feleségem, vigyem le a szemetet. Mondtam neki: – Te főzted, te is tüntesd el!**
- **Nem az a lényeg ki halt meg, hanem, hogy mit hagyott rád!**
 - **Hamletnek üzenem: LENNI!**
- **A részegek okozzák a balesetek 30%-át. Mit jelent ez? A józanok sokkal veszélyesebbek!**
- **A női megérzés nem más, mint logika teljes hiányának árnyaltabb megfogalmazása.**

* * *

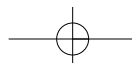
A gyógyszerállodában egy új vendég megkérdezi a recepcióst:

– Igaz az, hogy az itteni gyógyvíz csodát tesz az emberrel?

– Igen, uram. A múltkor mankóval érkezett hozzánk egy vendég, itt töltött két hetet, és mankó nélkül távozott!

– Fantasztikus! Ennyire meggyógyult?

– Frászt. Ellopták a mankóját.





BTI-hírek

Tájékoztatjuk a kollégákat, hogy a BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan az évi végi ünnepek alatt és között zárva tart. Ez évi **utolsó nyitva tartásunk december 22., kedd** 10 – 17 óráig. Az új évben **január 4-én, hétfőn nyitunk**.

A BTI-ben az eddigi évekhez hasonlóan vállaljuk az adóbevallások kitöltését azok számára is, akik maguk végzik könyvelésüket. Az adórendszer törvényi változásai miatt több újdonság is lesz a bevallási ív rovatai között (pl. a családi pótlék feltüntetési kötelezettsége miatt új rovatok, a közös háztartásban élő házastárs adatai stb.), de ma még nem tudható egészen konkrétan, hogy milyen további adatok kellenek a bevallás elkészítéséhez. Az eddigi tapasztalatok alapján kb. a következőkre lehet számítani:

- Személyes adatok – családi pótlékban érintetteknel a házastárs adóazonosítója is
- Éves bevétel negyedéves bontásban (nyugdíjas vállalkozóknál havi bontásban)
- Befizetett adóelőlegek összege
- Táppénzes állomány esetén ennek igazolása (Az OEP küldi ki)
- Nyugdíj melletti vállalkozók éves nyugdíj-összesítője
- Családi pótlék összesítője (várhatóan az OEP küldi ki)

Tételes adózók esetében ezeken felül:

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

- Főállású munkahely által kiállított összesítő az éves jövedelemről

Fentiek mellett szükséges minden olyan igazolás, amely az egyéb – nem a vállalkozáshoz köthető – bevételekről és jövedelmekről (lakáskiadás, osztatéki-fizetés, egyedi szerződés alapján fizetett összegek stb.), valamint az igénybevehető kedvezményekről (ezekből egyre kevesebb van...) szól.

A bevallások korrekt elkészítése időigényes folyamat, célszerű ezért – ha már minden adat rendelkezésre áll – minél hamarabb felkeresni irodánkat. Az egyéni vállalkozói adóbevallás határideje 2010 február 25. 2010-től már minden egyéni vállalkozással kapcsolatos adó- és járulék adminisztráció kötelezően elektronikus úton teljesítendő, így azok a **nyugdíj mellett vállalkozó kollégák**, akik eddig papír alapon adták be adóbevallásukat, most **elektronikus regisztrációra kényszerülnek. Ennek teljes ügyintézését is vállaljuk a BTI irodában.**

A családi pótlék adóbevallásban törté-

nő szerepeltetése 2010-től kötelező, így azoknak is adóbevallást kell beadniuk, akiknek eddig nem kellett. Irodánkban nem csak taxis vállalkozók vehetik igénybe a szolgáltatást, hanem vállaljuk családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó-bevallásának elkészítését is. A magánszemélyek (tehát nem egyéni vállalkozók) adóbevallásának határideje 2010. május 20.

Az adórendszer egyre bonyolultabb (bármennyit is beszélnek egyszerűsítésről...). Tapasztalataink szerint az adóhivatal nyilvántartása ezzel együtt (vagy ennek ellenére) egyre pontosabb és naprakészebb. Már nem lehet hosszú távon megúszni a bevallások elmulasztását. Nem lehet „elsumákolni” a közterhek befizetését. Ha nyugodtan akarunk aludni, és a lehetőségekhez képest problémamentesen szeretnénk vállalkozásunkat irányítani, tevékenységünket végezni, akkor adminisztrációnk, könyvelésünk és befizetéseink állapotának szintén szinte naprakész állapotban kell lennie. Ennek érdekében a BTI-ben könyvelt kollégák bevallásait és adófolyószámláit átvizsgáltuk, a megállapításokról mindenkit személyre szóló levélben értesítünk még az adóbevallási határidő előtt.

Minden kedves kollégának és családtagjainak békés, boldog karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új esztendőt kívánunk.

Éjszaka csörög az állatorvos telefonja. Mérgeesen felveszi, hisztérikus idős női hang: – Doktor úr segítsen! Kutyusaim vannak, és két kutyus össze van ragadva, és sehogy nem tudom szétválasztani őket. Mit tegyek?

– Figyeljen: most letesszük a telefont, maga felhívja egy

ismerőst – de nem engem! – és megkéri, hogy csörögjön vissza. A kan megriad majd a telefoncsörgéstől, és elengedi a szukát.

– És ez biztos beválik?

– Be, a franc egye meg, az előbb nálam is működött...

ADÓ 2010

Superbruttósítás

Január elsejétől új előírás, hogy az összevont adóalapba tartozó jövedelmekhez adóalap-növelő tétellel hozzá kell adni a jövedelem 27 százalékát. Az összevont adóalaphoz tartozik valamennyi önálló és nem önálló tevékenységből származó és egyéb jövedelem mellett az egyéni vállalkozó átalányadós jövedelme is. Ezt az összevont adóalapot az adóalap-növelő tétellel, 1,27-el kell megszorozni. Az adóterhet nem viselő, de az adóbevallásban feltüntetendő járandóságokat (nyugdíj, családi pótlék) adóalap-kiegészítés nélkül kell beszámítani az adóalapba, mégpedig a járandóság tényleges kifizetésének időpontja szerint (tehát függetlenül attól, hogy mikorra „jár”). Az ingatlanátruházásból származó jövedelem továbbra is elkülönülten adózik.

Az adóalap-növelő tételeket az adóelőlegek kiszámításánál is figyelembe kell venni.

Nézzünk egy példát:

éves összevont jövedelem	500 000 Ft
nyugdíj	360 000 Ft
Összes jövedelem	860 000 Ft

A számítás menete:

Adóalap a növelő tétellel (500 000 x 1,27):	635 000 Ft
Nyugdíj (nem kell felszorozni)	360 000 Ft
Korrigált adóalap:	995 000 Ft
Számított adó (995 000 x 17%)	169 150 Ft
Nyugdíjra eső adó levonása (360 000 x 17%)	- 61 200 Ft
Fizetendő adó:	107 950 Ft

Ugyanerre az összegre 2009-ben **90 000 Ft** adót kellett fizetni, amennyiben nem vonatkozott rá a különadó kötelezettség.

Összességében megállapítható, hogy amennyiben az egyéni vállalkozó átalányadózás alapján számítja a jövedelmét, akkor – a különadó megszűnése miatt – szolid, 0,41 százalékos megtakarítást ér el. Minden egyéb esetben, ahol a különadó kötelezettség nem állt fenn, például tételes adózásnál a személyi jövedelem-kívét esetében, az adóterhelés 18 százalékról 21,59 százalékra nő.

Még egy fontos dolog, csak az egyértelmű értelmezés érdekében: az adóalap-kiegészítés csak az adószámításkor érvényesítendő! A tb-járulékok számításánál továbbra is az adó ill. az adóelőleg-alapot kell figyelembe venni, nem a 27 százalékkal növelt összeget.



Berkó Károly úr
főszerkesztő
részére
Taxisok Világa

Tisztelt Főszerkesztő Úr!

A Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. meghatározott feladatai közül az egyik legkevésbé látványos – emiatt nyilván nagyon kevesek előtt ismert – tevékenysége a taxiállomások közterület-használati engedélyének meghosszabbítása, meghosszabbíttatása.

A 326 droszt közterület-tulajdonosai között a Fővárosi Önkormányzat mellett ott találjuk a 23 kerületi önkormányzatot és még tucatnyi magántulajdonost (például: a plázák).

Minden egyes állomásnak külön engedélye van, melyet a tulajdonos általában csupán egy-két évre ad ki.

Idejekorán hosszabbítási engedélyért kell tehát folyamodni, természetesen írásban a különböző formások betartásával. A döntést jó esetben a polgármester vagy jegyző hozza meg, de jellemzőbb, hogy meg kell várni az illetékes szaktisztaság, majd a képviselő-testület ülését.

A kérelmek útja ritkán zökkenőmentes. Előfordul, hogy már az anyag beadása után, de az is, hogy csak a döntést követően jelzik, időközben egy-két droszt közterület-tulajdonosa megváltozott, így nem ők az illetékesek. A megjelölt új tulajdonos-önkormányzat viszont közli, ők bizony nem tudnak a változásról, vagyis – ők sem illetékesek. Ezt követi több tucat telefon, levél, egyeztetés. Találkozunk olyan esetekkel, mikor módosítást kérnek: áthelyezés, szűkítés, (ritkán) bővítés is szerepel a palettán, helyszíni bejárásokkal, új forgalomtechnikai rajzok elkészítettével kiegészítve.

Mellékelten küldöm az egyik legutóbbi esetünk levelezését. Az illetékesek – vélt igazuk alapján – nemes egyszerűséggel, a kerületük tulajdonában lévő közterületeken létesített taxiállomások megszüntetéséről döntöttek. Reméljük nem véglegesen. Felvettük a kesztyűt. Hiszünk érveink alaposágában, jogszerűségében és nem utolsósorban a közérdekét előtérbe helyező józan belátásban.

Budapest, 2009. december 1.

Üdvözlettel:

Héray László
ügyvezető igazgató

Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal
Városgazdaalkodási Osztály
1082 Budapest
Baross u. 65-67.

Tárgy: Taxiállomás-használati megállapodás meghosszabbítása

A Budapest, VIII. kerület Önkormányzat kizárólagos tulajdonát képező közterületen kialakított taxiállomások használatáról létrejött megállapodás időtartama 2008. december 31-jén lejár.

Ezért kérjük a használati megállapodás időtartamát további három évre meghosszabbítani szíveskedjenek, mely az alábbi helyszínt érinti:

lktatószám:

12-2389/2005	VIII. Blaha Lujza tér	6 férőhely	70 m,
12-2393/2005	VIII. Kálvária tér 23.	4 férőhely	50 m,
12-2392/2005	VIII. Szigony u. 2.	5 férőhely	60 m,
12-2391/2005	VIII. Szigony u. – Üllői u. sarok	5 férőhely	62,5 m,
12-2388/2005	VIII. Korányi Sándor u. 2.	5 férőhely	60 m,
12-2390/2005	VIII. Illés u. – Práter u. sarok	5 férőhely	60 m,

Kérelmező: Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Kht.

1016 Budapest, Krisztina krt. 99.

Héray László ügyvezető.

Budapest, 2008. december 15.

Héray László
Ügyvezető igazgató

Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Kht.

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat
Polgármesteri Hivatala
Vagyonkezelési Osztály

1082 Budapest, Baross u. 65 - 67.

Tel: 459-2266, Fax: 459-2276

HASZNÁLATI MEGÁLLAPODÁS

Amely egyrésztől Budapest Józsefváros Önkormányzata, mint használatba adó, képviseletében eljáró Csécsi Béla polgármester (Bp. VIII. ker. Baross u. 65 - 67.), (továbbiakban: Használatba adó), másrésztől: Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Kht. (1016 Budapest, Krisztina krt. 93 - 99.) használó (továbbiakban: Használó) között a Budapest Józsefvárosi Önkormányzat Képviselő-testületének a Józsefvárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek használatáról és rendjéről szóló, többször módosított 38/1999.(VII.13.) sz. önk. Rendelet alapján jött létre az alábbiak szerint:

Használatba adó kizárólagos tulajdonát képezi a Budapest, VIII. ker. Blaha Lujza tér közterületi beoszlású ingatlan, amelyen a 70m² közterületet taxiállomás céljára a Használó használatába ad.

A felek megállapodnak abban, hogy a használat időtartama: 2006. január 01-től 2008. december 31-ig határozott időre szól, az alábbi feltételek betartása mellett:

Használó, vagy a tevékenységet folytató személy a közterület-használati hozzájárulás eredeti példányát, ill. annak hiteles másolatát köteles magánál tartani és az ellenőrzésre jogosult személyek felhívására bemutatni.

Használó tudomásul veszi, hogy közterület-használati megállapodás csak ideiglenes jelleggel köthető, visszavonásig nem köthető. Ha Használó a közterületet a megállapodás lejártá után is használni kívánja a lejáratot megelőzően új kérelmet kell benyújtania. Amennyiben a lejárta után már nem kívánja a közterületet használni, az eredeti állapotot vissza kell állítania.

A Városüzemeltetési és Közbiztonsági Bizottság a 304/2005. (XII. 19.) sz. határozata szerint DÜMENTESEN adja használatba a Józsefvárosi Önkormányzat a fent közterületet a 38/1999. (XII.13.) sz. önk. R. 3. §-ban biztosított jogkörében. A díjmentes használatba adás miatt vis major esetén a használó kártérítési igénnyel nem léphet fel.

Amennyiben Használó az 1.) pontban meghatározottnál nagyobb közterületet használ, a bizottság a szerződés teljes időtartamára a 38/1999. (07.13.) sz. közterület-használati rendelet 2.sz. melléklete szerinti közterület-használati díj tisztesítését számítja fel az 59/1995. =X.20.) sz. Föv. Közgy. rendelet 15. §. értelmében.

Jelen megállapodásban nem szabályozott kérdésekben a PTK idevonatkozó szabályai az irányadók.

Az esetlegesen előadódó jogvita elbírálására a felek a Pesti Központi Kerületi Bíróság illetékességét jelölik ki és eszen megállapodást, mint akaratukkal mindenben megegyezőt aláírják.

E megállapodás egy-egy példány Használót és Használatba adót illeti meg, további példányait használatba adó megküldi a Fővárosi Közterület-felügyeletre, ill. szükség szerint eljáró szakhatóságoknak.

Budapest, 2005. december 22.

Használó Használatba adó

Minden mellény a védelmet szolgálja.

A mentőmellény például megvéd a vízbefulladásától, a golyóállól mellény a lövésektől, a kötött mellény pedig a csinos lányoktól.

Egy fontos nyelvtani szabály: – A „hogy” elé vessző kell, mert vessző nélkül nem lehet hogyozni!



BUDAPEST JÓZSEFVÁROSI ÖNKORMÁNYZAT
POLGÁRMESTERI HIVATAL
GAZDÁLKODÁSI ÜGYOSZTÁLY
Vagyongazdálkodási Iroda
Dr. Iván Roland úr
irodavezető részére

Tisztelt Irodavezető Úr!

A 2009. november 16-án kelt, hozzám intézett levelére reagálva, valamint folyó hó 30-án lezajlott beszélgetésünk alapján, az alábbiakat kívánom rögzíteni:

2008. december 15-én taxiállomások használati megállapodásának meghosszabbítása iránti kérelemmel fordultunk Önökhöz. Sajnálattal állapítottuk meg, hogy többszöri sürgetésünk ellenére csak közel egy év – tizenegy hónap – elteltével kaptunk választ, a fenti levél útján.

A levél megállapítását pontosítanom kell, kérelmünk nem a taxidrosztok ingyenes használatára vonatkozott, ez szükségtelen lenne, hiszen a taxiállomások céljára rendelkezésre bocsátott közterületek díjmentességét magasabb hatályú jogszabály (Fővárosi Közgyűlés rendelete) biztosítja.

Hiányoltam a levélből az elutasítás indoklását, esetleg a vonatkozó határozat ismertetését.

Beszélgetésünk alkalmával kiderült, hogy a Városüzemeltetési, Közbiztonsági és Környezetvédelmi Bizottság ügy tájékozódott (tájékoztatott), miszerint a közterület ingyenes használata ellenére, cégünk díjat szed a taxisoktól, és szeretnék, ha ebből a kerületi önkormányzat is részesülne.

A valóság ezzel szemben az, hogy a taxis az üzemeltetési, szolgáltatási díj befizetése után engedélyt kap a taxiállomások használatára, de a díjban az elvégzett tevékenység és szolgáltatás ellenértékét fizeti meg, taxiállomás mint közterület igénybevétele természetesen számára is díjtalan.

Fentiek hitelét megerősítendő, engedtessek meg a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) Föv. Kgy. Rendelet vonatkozó passzusának idézete:

A taxiállomás üzemeltetéséért fizetendő szolgáltatási díj

9. § (1) A taxiszolgáltatás céljára kijelölt állomáshelyekért közterület-használati díjat nem kell fizetni.

(2) A jelen rendelet 10. §-a szerinti taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet adja ki a főváros területén létesített taxiállomások használatára jogosító taxiállomás-használati engedélyt (a továbbiakban: engedély). A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet a taxiszolgáltató vállalkozók felé éves időszakra vonatkozó taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díjat érvényesít. A taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjat úgy kell megállapítani, hogy az a feladat teljes körű éves ellátásának – ideértve a Taxiállomás Kht. működési költségeinek (személyi, dologi kiadások, taxiállomások karbantartása, új állomások létesítése stb.), illetve a Fővárosi Közterület felügyelet által végzett ellenőrzésének – pénzügyi fedezetét biztosítsa.

(3) Az engedély a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezettel kötött megállapodásból, a kiadott engedélyből (kártya), valamint a sorszámmal ellátott öntapadós címkéből áll.

(4) A taxiállomás használatára vonatkozó engedélyért fizetendő éves taxiállomás – üzemeltetési, szolgáltatási díjat az évenkénti műszaki vizsgát megelőzően köteles a taxigépkocsi üzemeltetője a jogosult 10. § szerinti üzemeltető részére megfizetni. Az év közbeni megszűnés esetén az egy év hátralévő egész hónapjaira vonatkozó díjhányadot a taxiállomás üzemeltetője köteles a befizetőnek visszafizetni.

(5) A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet az engedély érvényességének kezdetét követő 30 napon belül – a vonatkozó adásvédelmi szabályoknak megfelelően – köteles az illetékes hatóságot tájékoztatni az érvényes taxiállomás használati engedéllyel rendelkező taxiszolgáltatók azonosító adatairól.

A taxiállomások létesítésére rendelkezésre bocsátott közterületek díjmentességének jogszabályi megállapítását nem utolsósorban a 782/B/1998. AB határozat is indokolhatta:

Budapest Józsefvárosi Önkormányzat
Polgármesteri Hivatala
Gazdálkodási Ügyosztály
Vagyongazdálkodási Iroda

Ügyiratszám: 12-1716/2008.

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető
Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.

Héray László ügyvezető igazgató részére

Budapest

Krisztina krt. 93 - 99.

1016

Tisztelt Igazgató Úr!

Sajnálattal tájékoztatom, hogy 2008 decemberében benyújtott kérelmükre – mely a taxidrosztok díjmentes használatára vonatkozik – a közterület-használati hozzájárulást nem áll módunkban kiadni.

A Városüzemeltetési, Közbiztonsági és Környezetvédelmi Bizottság úgy döntött, hogy a Fővárosi Önkormányzatnál rendeletmódosítást kezdeményez, ehhez képviselő-testületi döntés szükséges, mely jelenleg folyamatban van.

Szíves megértésüket és türelmüket megköszönve:

Budapest, 2009. november 16.

Dr. Iván Roland
irodavezető

Józsefvárosi Önkormányzat Polgármesteri Hivatal
Vagyongazdálkodási Iroda

„A személytaxi-szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközlekedési eszközök igénybevétele helyett vagy amellelt, a menetrendtől eltérő útvonalakon vagy időpontokban is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségletek teljesítését.”

Tehát az Alkotmánybíróság, más megközelítésből, a taxiszolgáltatást, mint fontos lakossági igényt, gyakorlatilag a tömegközlekedés részének tekintti, a taxiállomás hálózat pedig ezen szolgáltatás szükséges hátterét biztosítja.

Kérem Önt, hogy – a megbeszéltek szerint – fentiekről szíveskedjek tájékoztatni a döntéshozó illetékeseket.

Reményeink szerint egy megfelelő felülvizsgálat alapján a taxis vállalkozók továbbra is használhatják majd az ominózus taxiállomásokat, Józsefváros lakóinak melegegedésére.

Budapest, 2009. november 30.

Köszönettel:

Héray László ügyvezető igazgató

11 szabály, amit nem tanítanak az életről az iskolákban

- 1. Az élet igazságtalan – szokj hozzá már most!**
- 2. A környezeted nem fog gondoskodni az önbecsülésedről. A környezeted arra számít, hogy előbb te viszel véghez valamit, ami miatt jól érzed magad.**
- 3. Nem fogsz egymilliót keresni havonta, rögtön az iskola után. Nem leszel igazgatóhelyettes szolgálati kocsival és szolgálati mobillal addig, amíg te magad meg nem tudod keresni a rávalót.**
- 4. Ha azt hiszed, hogy a tanárod szigorú, csak várj, majd meglátod, milyen szigorú lesz a főnököd.**
- 5. Sütődében, étteremben, mosodában vagy kifőzdében dolgozni nem rangon aluli dolog. A nagyszüleid ezt még lehetőségnek tekintették.**
- 6. Ha elcsesztél valamit, az nem a szüleid hibája, tehát ne nyávogj, inkább tanulj belőle!**
- 7. Mielőtt megszülettél, a szüleid nem voltak olyan unalmasak, mint most. Az tette őket azzá, hogy fizetik a számláidat, tisztítják a ruháidat és hallgatják, hogy te milyen cool-nak érzed magad. Tehát mielőtt a természetet**



MORFONDÁRIÁK

Sajnos ismét magunk mögött tudhatunk egy esztendőt. Egypár nap még hátravan ugyan, de mit számít az már? Nem oszt, nem szoroz, ahogy mondani szokás. Na, ez itt a legnagyobb baj, szerintem. Matematikailag ugye ez nullát jelent. Viszont az élet mintha inkább a negatív tartomány felé tartana. Kiváltképpen a bankok szenvednek, küszködnek. Majdnem a tönk szélén állnak. Ugy néz ki, hogy ezért kell a költségvetésből 30 milliárdot elkülöníteni a megsegítésükre. Nem kaptak még eleget? Pedig nem ártana, ha kapnának. A pofájukra például, ahogy mondani szokás. Igen. Csak járjon a pofánk. Majd kapunk mi is. Na de nem az a legény, aki adja, hanem aki állja. A csóró taxisok márpedig állják. És még állni fogják. Nem hiszem, hogy a dinók sorsára jutnak. Sajnos gyorsan változik körülöttünk a világ. Meg úgy általában minden. A címszavak leginkább. Úgy mint: korrektség, kollegialitás, segítőkészség, és még sorolhatnám. De minek? Változtatni úgysem tudunk rajta. Alkalmazkodni kell. Beállni a sorba. Ahogy a korosztályombeli Haltenberger Samu-díjas Öreg taxis mondta. Remélem, nem sértődsz meg, kedves barátom, amiért megemlítettelek. Egyébként szeretnék ezúton is gratulálni neked és jó erőt, egészséget kívánni. Legyenek jó fuvarjaid a Fő térről. Azért egy kissé elszomorító, hogy ennyi munkában eltöltött év után még mindig dolgozni kelljen. Na nem a rántott húsért, hanem azért, hogy megtarthassa az ember azt, amit az eddigi élete során elért, megszerzett. Nyugodtan ki merem mondani, hogy nem ilyen lovat akartunk. El-elnézem sok ismerősömet, mit szenvednek nap mint nap. Azok is, akiknek egy fillér tartozásuk sincs. Van viszont egy családi házuk. Úgy negyven éve épült fel. Van hozzá jó harmincezer körüli nyugdíjuk. Víz, villany, csatorna, telefon, kábeltv, mobil, súlyadó, kötelező biztosítás. Mit felejtettem még ki? Ja, a család, unokák. Mit lehet ilyenkor tenni? Kimegy a polgár, aztán várja a jószerencsét. És számol. Meg azon filózik, hogy mennyi lesz jövőre a vizsgáztatás, a drosztdíj, a téli gumi, és reméli, hogy szilveszterkor nem hagyják a kocsiójában nyolc sört rummal vegyesen, meg egy-két lazacos szendvicset tükörtojással. A fene egye meg. Mitől van ilyen búval bélelt hangulatom? Nem szoktam én ilyen lenni. Ugyan mitől lennék jókedvű? Talán attól, hogy a Róbert Károly – Lehel sarkon engedély nélkül felépítettek egy szabálytalan reklámtáblát. Majd a lámpafelelősünk bejelentését megköszönte a polgármester úr, de ez idáig nem történt semmi. Na kérem szépen. Az ilyesmit az EU-ban állítólag meg sem merik kísérlelni. Ha esetleg mégis, akkor az ottani illetékes hivatalnok csak él a hatalmával (nem visszaél) és szépen lebontatja a lehető legrövidebb időn belül az objektumot, majd komoly bírságot szab ki. Ja, és még valami: a határozata végére azt írja, hogy jogorvoslatnak helye nincs. Hasonló ez az eset is ahhoz, amikor a komarnói taxisok Magyarország-béli tevékenységét kifogásoltuk. Emlékezzetek csak. Illetékes elvtárs jogutódja válaszában leírta az erre vonatkozó jogszabályt, majd nem tett semmit. Nem is történt az óta sem semmi ez ügyben. Ugyan miért? Hosszas fejtörés után rájöttem. Azért, mert a válaszában a végéről lemaradt egy mondat. Mégpedig az, hogy: „Egyúttal utasítottam XY-t, tegye meg a szükséges intézkedéseket”

akarnád megmenteni az azt szennyező szülőidtől, próbáld meg tisztán tartani a saját szobádat!

8. Az iskolában lehet, hogy nincsenek nyertesek és vesztesek, és néha még megbukni sem lehet, mert újra és újra próbálkozhatsz. Ez azonban a leghalványabb kapcsolatban sincs a valós világgal.

9. Az életben nincsenek tanévek, és nem kapsz nyári szünetet. Mi több, nagyon kevés munkáltató fog segíteni neked megtalálni önmagadat. Ezt szabadidődben kell majd megtenned.

10. A tévé nem az igazi életet mutatja. Valójában az emberek nem a kávézóban ülnek, mint a szappanoperákban, hanem dolgoznak.

11. Legyél kedves azokkal, akik szemetek veled. Jó esélyed van rá, hogy egyszer még valamelyik a főnököd lesz.

ADÓ 2010

Családi pótlék

2009 szeptember elsejétől az eddig szociális juttatásként adott, és által természetesen adómentes családi pótlék úgynevezett „adóterhet nem viselő járandósággá” válik. A megnevezés rendkívül félrevezető, hiszen az összevont adóalapba ezentúl be kell számítani ezt a jövedelmet is, így sok esetben az egyéb jövedelmeket egy magasabb adósávba „tolja” az egyébként nem adózó családi pótlék. A családi pótlékot az együtt élő háztartásoknak meg kell osztaniuk és mindkettőjük adóbevallásában szerepeltetni kell. Ez az előírás, lévén 2009 szeptembertől érvényes, már a 2010-ben beadandó adóbevallásban is szerepet játszik.

Itt jegyezzük meg, hogy szintén adóterhet nem viselő járandóság lett az eddig adómentes munkáltatói lakáscélú támogatás, és néhány egyéb, vállalkozókat közvetlenül nem érintő juttatás.

Mi ebből a tanulság? Az, hogy nálunk – úgy látszik, a közhivatalnokoknak csak beosztásuk van. Feladatuk az nincs. Mindezt persze jó fizetésért tesszik. Az adófizetők pénzéből. Jövőre állítólag még felvesznek ezermilliárdot, ha hinni lehet a híreknek. Azt viszont már senki nem fogja elhinni, hogy ezt a tengerek pénzét nem költik el, csak ha nagyon muszáj. Szerintem a kampányra muszáj lesz. Ennyi pénzből megpróbálnak hülyíteni minket. Szerintem a politikai élet mai színvonalát, és ilyen kielezett helyzetben elég lenne egy érmét feldobni. Vagy még azt sem. Valami igazságos vetélkedőt kellene kitalálni a pártoknak. Aztán győzzön a jobbik. Am addig még egy jó pár problémát meg kell oldani. Igaz is, a napokban rendeztettem a régi papírokat, mikor is kezembe került egy nyugta. 2001. 10. 23.-i dátumozás. Utcai tarifa van rajta: alap: 200, út: 200, idő: 50. Nem sokat változott a helyzet az óta. Hányszor emelték a tagdíjat napjainkig? Becsléseim szerint úgy tíz taxis eltart egy személyt napjainkban. Most már megjelentek a befektetők ezen a piacon is. Na nem azért, hogy könnyebb legyen a taxisnak. Aki napjainkban elszegődik egy ilyen céghez biztos, hogy nem fog tudni nyugdíjra felretenni. Milyen jövő van megírva nekik? Vagy azoknak, akik már félig eljutottak valameddig? Egy betegség, egy baleset, és mi jön utána? Kilakoltatás, viszik a kocsit is, még jó, ha van családi háttér. Lehet újra kezdeni. Valami mást esetleg. Ki segít ki-nek? Szerintem a Pannon puma már régen megdőglött. Van egyáltalán jövőnk? Valami még akad talán. A Mikulás már elment. Jön a karácsony. Az emberek egy kicsit jobb kedvűek. Mosolyognak egymásra. Sok taxis bizakodik az ünnepi forgalom eredményességében. Szilveszterkor aztán belehúzz mindenki. Észre sem vesszük és már nyakunkon egy újabb év. Na, ehhez kívánok én minden taxisnak sok sikert, kitartást, türelmet és jó egészséget. Drávuuz uramtól meg jövőre valami vidám verset szeretnék. Előre is köszönöm.

Tisztelettel

Kapitány

ADÓ 2010

Átalányadózás, tételes adózás

A nem átalányadózó egyéni vállalkozók bevételeikről, költségeikről és jövedelmükről vállalkozói jövedelem szerinti, vagyis tételes könyvelést vezetnek. 2010-től ebben az adózási formában a helyi iparüzési adó már nem vonható le az adóalapból, és a vállalkozói adó 16 százalékról 19 százalékra emelkedik, ugyanakkor megszűnik a magánszemélyek különadója.

Az átalányadó alapvető szabályai nem változnak, továbbra is marad a 20% jövedelem, 80% vélelmezett költség szerinti felosztás (nyugdíj melletti vállalkozóknál 25% – 75%), pontosították viszont a tevékenység megnevezését. Eddig éveken keresztül kétségeket okozott, hogy az átalányadóra való jogosultság felsorolásában csak a „helyi” taxiszolgáltatás szerepelt, ez most simán taxiszolgáltatásra módosult.

Az átalányadózó jövedelme eddig ún. elkülönülten adózó jövedelemnek minősült, januártól ez is 27 százalékkal növelten része az összevont adóalapnak.



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 Web: www.taxicentrum.hu

Nyitva tartás: Hétfő, kedd: 9-17-ig, szerda, csütörtök 10.00-17.00-ig, péntek 9.00-14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparűzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós- és hó papírszalagok	85.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Taxis Angol nyelvoktató dupla CD (Most árendeménnyel!)	2.000.-
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. október 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
Május	267.00	262.00	157.00
Június	269.00	260.00	156.00
Július	292.00	271.00	162.00
Augusztus	306.00	289.00	166.00
Szeptember	297.00	277.00	167.00
Október	306.00	286.00	166.00
November	290.00	275.00	168.00
December	299.00	286.00	170.00

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

alkalmazható üzemanyagárat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magán-személy az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

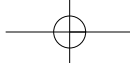
forrás: www.apeh.hu

Az adó- és járulékbevallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Ha

táridőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
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. – 2009.07.27.	9,50%
2009.07.28. – 2009.08.24.	8,50%
2009.08.25. – 2009.09.28.	8,00%
2009.09.29. – 2009.10.19.	7,50%
2009.10.20. – 2009.11.23.	7,00%
2009.11.24-től	6,50%



Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **DECEMBER** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járlékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járlékalap 8%-a 5721* Ft	Járlékalap 33,5%-a 23 953 Ft	Járlékalap 25,5%-a 18 233 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5720 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járlékalap 2,5%-a 1788** Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 2%-a 1431* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 1788 Ft

*Az egészségbiztosítási alapra fizetendő 8%-os mértékű járulékok négy részletből tevődik össze. E részeket közül kettő, minimálbér alkalmazása esetén 50 fillérre végződik, ami felfelé kerekítendő. Így fordulhat elő, hogy a 71 500 forintos minimálbér 8%-a (és az elszámolható 2%) eredménye 1-1 forinttal több, mint a teljes összeg számításánál mutatkozó eredmény.

Két rendőr bemegy egy könyvesboltba és nézelődnek. Egyszer csak odamegy az egyik a másikhoz, és egy iszonyatos pontfont lekever neki. Megkérdezi a másik:

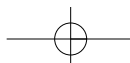
- Te, ezt miért kaptam?
- Jegyezd meg: az üzletben nincs barátság.

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

	Személyi jövedelemadó	Magánszemélyek különadója
Adók alapja:	Adóalap 18%-a (alapja főállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettiéknél 25%-a. Tételes adózók esetén a számítás bonyolultsága miatt javasoljuk könyvelő igénybevételét.)	Adóalap 4%-a (alapja főállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettiéknél 25%-a. Tételes adózók esetén a számítás bonyolultsága miatt javasoljuk könyvelő igénybevételét.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Magánszemélyek különadója
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-01076105
Költségkenti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni a személyi jövedelemadó és a különadó adónemben. A személyi jövedelemadó előleget abban a negyedévben kell fizetni először, amikor halmozott összege meghaladta a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell. A különadóra nem vonatkozik ilyen korlát.

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, a negyedik negyedév tekintetében 2010. január 12-e.





Ellepték a fővárost a fehér rendszámos „taxik”!

Írásunkkal, melyben nemrég beszámoltunk a XI. kerületi Budaörsi útról dolgozó taxis „kollégánkról”, szép kis vihart kavartunk. Sorozatban jelentkeznek a taxisok szerkesztőségünkben, hogy itt is, meg ott is találni hasonzorúkat.

Csak néhány példa: a mindenféle engedély nélkül taxizók megtalálhatók a Westend bevásárlóközpont előtt, a pályaudvar felőli oldalon éppen úgy, mint a Ke-



A felirat a „szabadjelzőn”: Futár

leti pályaudvar Thököly úti oldalánál, a posta előtti parkolóban.

Az egyik kollégánk le is fényképezte például a Kelenföldi pályaudvartól dolgozó „taxist”, amikor utasáért ment be a vágányokhoz. Ekkor figyelt fel egy ötven körüli úriemberre, aki „taxi, taxi!” kiáltással hívta fel magára a figyelmet.

Tulajdonképpen nem is foglalkozott volna az egésszel, ha a nagy nehezen becserkészett utasokkal az ismeretlen úriember elindul a kijárat, a taxiállomás felé. De nem! A kis csapat (az utasok és a „taxis”) az állomás Budaörsi úti kijáratá felé vette az irányt.

Szakmai kíváncsiságból utánuk ment és látta, hogy a képen látható fehér rendszámú autókba pakolják a csomagokat.

Ismételten megkérdezzük az illetékeseket: tényleg semmit nem tehetünk ellenük? Ez a versenyegyenlőség, melyre oly nagyon vigyáznak? Órájuk ugyanis semmilyen megkötés nem vonatkozik, a számtalan befizetési kötelezettségből például egy sem. Tényleg ennyit ér a szakma becsülete? Hány későbbi utast riaszt el a taxizástól egy – egy ilyen fekete fuvaros?

Tasnádi Áron

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 6%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséghétkénti elszámolhatóság	Járulékalap 2%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4500 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség 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 Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséghétkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (ha volt kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e. A december hónapra esedékes járulékokat 2010. január 12-ig lehet pótlékmentesen befizetni.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig, fizethetik pótlékmentesen. A negyedik negyedévre esedékes járulékok fizetési határideje 2010. január 12.

Nyugdíjkorhatár

Valahol Ausztráliában: Miután elértem a nyugdíjkorhatárt, bementem a Társadalombiztosítási Igazgatóság helyi fiókjába az ügyeket intézni.

A pult mögött ülő nő – életkorom ellenőrzése végett – kérte a jogsimat (Ausztráliában nincs sze-

mélyi igazolvány, de személyazonosság igazolására elég a fényképes jogsí.) Végigkutattam a zsebeimet, és rájöttem, hogy a tárcám otthon maradt.

Mondtam neki, hogy sajnálom, haza kell érte mennem, majd később megint eljövök. Mire a nő: „– Gombolja ki az ingét”.

Kigomboltam, és előtűntek a mellkasomat borító göndör és ősz szőrszálak.

„Az az ősz szőr a mellén nekem elég bizonyíték” – mondta a hölgy, és átvette tőlem a kitöltött űrlapot.

Mikor hazaértem, izgatottan meséltem a nejemnek a társadalombiztosítá-

si irodában történeteket. Erre a nejem:

„– Miért nem toltad le a gatyádat is? Még rokkantságit is kaphattál volna!”

Férj: – *Drágám, ma kerekem egy hónapja, hogy nem szeretkeztünk.*

Feleség: – *Te.*



Szakértői véleményekre vár a rendőrség

VERSENY VAGY VIRTUS

A körülmények pontos tisztázása a rendőrségre váró feladat, ami tény: 2009. november 7-én éjjel egy óra körüli időben a Budapest V. kerület Honvéd – Alkotmány utca kereszteződésében összeütközött egy megkülönböztető jelzést használó Land Rover terepjáró egy taxival. A karambol következtében mindkét gépjármű összetört, vezetőik súlyos sérüléseket szenvedtek. A taxi vezetőjét olyan egészségkárosodás érte, ami miatt – hivatászerűen – többé nem ülhet volán mögé.

A különös éjszaka nem minden-napi módon ért véget. Magazinunk információja szerint 2009. november 7-én éjjel után, az egyik hajnalig nyitva tartó szórakozóhelyről négy idegen nyelven beszélő férfi – állítólag hollandok – hívtak egy taxit a Belvárosban, majd hárman be is ültek az autóba, míg negyedik társuk gondolt egyet, és a közelben parkoló Land Rover terepjáróba szállt. Kitéte a megkülönböztető kék villogóját és odaszólt a taxiban ülőknek, versenyezzenek, majd becsapta a terepjáró ajtaját és a gázra lépve elszáguldott villogva, szirénázva a Honvéd utca irányába. A másik három „külföldi” a taxival haladt

a megadott útvonalon. Nem sokkal később azzal kellett szembe-sülniük, hogy a Honvéd-Alkotmány utca kereszteződésében a terepjáró az Alkotmány utcai iskola kerítésében landolt, míg egy taxi összetörve a tűzcsapnak csapódott. Pillanatokon belül kiérkeztek a rendőrök, és a mentők. A balesetben megsérült taxisofőrt súlyos koponyasérüléssel szállították kórházba, míg a terepjáró vezetőjét is a mentők vitték el. Egyelőre megválaszolandó kérdés: valóban versenyzett a Land Rover és a rendelt taxi, aminek egy véletlen fuvarozó látta a kárát, vagy csupán a terepjáró so-

potában virtuskodott? Az is vizsgálat tárgyát képezi, volt-e engedély a megkülönböztető jelzés használatára a terepjáró sofőrnek, és előfordulhatott-e olyan körülmény, amely indokoltá tette jelen helyzetben a kéklámpa, sziréna használatát.

A BRFK közlekedésrendészeti Főosztálya közúti baleset gondatlan okozása miatt folytat eljárás az ügyben. Mint azt Pécsi Melinda rendőr főhadnagytól, az ügy vizsgálójától megtudtuk: - A Land Rover magyar rendszámmal rendelkezett és egy brit-magyar állampolgár vezette. A megkülönböztető jelzésre vonatkozó engedélyének ellenőrzése folyamatban van. Az biztos, hogy a Honvéd – Alkotmány utca kereszteződésében ebben az időben a közlekedési lámpák sárgán villogtak. A taxi védett útvonalon haladt. Mindkét balesetet szenvedő gépjármű esetében vizsgálni szükséges azonban az autók haladási sebességét is a felelősség megállapítása érdekében, mint ahogyan az is

A megkülönböztető jelzés megszerzésének feltételeiről az Országos Rendőr-főkapitányság Szabálysértési és Igazgatási Osztály vezetője, Brunáczki Margit rendőrszerekes tájékoztatta magazinunkat: - A 12/2007. számú IRM-rendelet értelmében csak azok a szervezetek igényelhetnek megkülönböztető jelzés felszerelésre engedélyt, amelyek közérdekű feladatot látnak el. Ilyen például az emberi életet, a testi épséget, az egészséget, a vagyoni javakat, az emberi környezetet közvetlenül fenyegető veszély elhárítása, és egyéb, a honvédelem, a közbiztonság, a nemzetbiztonság védelme. A jogszabály meghatározza azt is, mely esetekben, milyen tevékenységekhez köthetően nem kell külön a rendőrhatalom engedélye a megkülönböztető jelzés megszerzéséhez. Ezek között szerepelnek például az Országos Mentőszolgálat gépjárművei, amelyek jogosultsága a gépjárművek állandó jellegű, mentést ellátó funkciójából is ered. Az idesorolt szervezetek feladata és kötelessége, hogy a megkülönböztető jelzés felszerelését és az esetleg leszerelését 15 napon belül a közlekedésigazgatási hatóságánál, az okmányirodánál jegeztessék be a nyilvántartásba és a forgalmi engedélybe.

A másik kategóriába tartoznak azok, akik rendőrhatalom engedélyhez kötötten rendelkezhetnek megkülönböztető jelzéssel. Ezen esetekben is feltétel, hogy a gépjárművel közérdekű feladatot lássanak el, amelynek fennállását az engedélyező hatóság megvizsgálja. Ezek lehetnek sürgősségi betegellátást végző egészségügyi szolgáltatók, illetve ebbe a kategóriába sorolandó a közművek által okozott súlyos veszélyhelyzet azonnali ellátását végző szervek, pl. víz gáz-művek kárelhárítási egységei. - Vagyis, nem is olyan

tág körben lehet kéklámpához és szirénához jutni.

Az osztályvezető asszonytól az iránt is érdeklődünk, hogy magánszemélyek és szervezetek milyen esetekben számíthatnak kérelmük pozitív elbírálására: - Magánszemélyek megkülönböztető jelzést nem igényelhetnek. Gazdasági társaságok is csak abban az esetben, ha a közérdekű feladatellátásban részt vesznek. Ma már léteznek az OMSZ-en kívüli mentőszolgálatok, amelyek nem hatóságok, de olyan tevékenységet látnak el, amit a jogszabály behatárol - vagyis ez is szigorúan szabályozott.

Arra a felvetésünkre, hogy a jogszabály milyen szankciót helyez kilátásba azokkal szemben, akik engedély nélkül vagy indokolatlanul használják a megkülönböztető jelzést, a következő választ kaptuk: - Aki a gépjárművére jogosulatlanul szerel föl megkülönböztető fény vagy hangjelzést adó készüléket, vagy ha nem szereli föl, de a közterületen lévő gépjárművében engedély nélkül birtokolja, szabálysértés követ el, amely 100 ezer forintig terjedő bírsággal sújtható, és a készüléket kötelező elkobozni.

Engedéllyel rendelkező csak akkor használhatja - a KRESZ szerint - a megkülönböztető jelzést, ha azt a sürgős feladat ellátása indokolja, ám ezt be kell jegeznie a menetlevelébe vagy az annak megfelelő más okmányba, illetve be kell jelentenie saját ügyletére, ha ilyen nincs, akkor az indulás szerinti rendőrkapitányságra. Ha e szabálynak az adott gépjárművezető nem tesz eleget, kétféle következménye lehet: visszavonható a megkülönböztető jelzés használatának engedélye, illetve 50 ezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható a szabálysértő - tudtuk meg az ORFK osztályvezetőjétől.

Csőtörés van az orvos villájában. A doki felhívja az ismerős vízvezeték szerelőt:

- Azonnal ugorj kocsiba, csőtörés van nálunk, a pincében már minden úszik!

- Nem mehetek, ünnepe-lünk. Itt vannak a gyerekek, az egész rokonság, hívjál valaki mást!

- Bezzeg mikor nálatok beteg valaki a családból, mindig engem hívsz, és én szó nélkül indulok!

- Igazad van, már megyek is.

A vízvezeték-szerelő megérkezik, kinyitja a pincébe vezető ajtót, a harmadik lépcsőfokról bedob a vízbe két aszpirint, és így szól:

- Ha hétfőig nem apad le, hívjál vissza!

további elemzés tárgyát képezi, ha a Land Rover terepjáró engedéllyel rendelkezett a megkülönböztető jelzésre, azt indokoltan használta-e? - ismerhettük meg a hatóság pillanatnyi álláspontját. A kiemelt fővizsgáló kérdésünkre elmondta: - Tekintettel arra, hogy egyik gépjárművezető sem volt abban az állapotban, hogy az alkoholszondát képesek lettek volna megfíjni, így az orvos szakértő vért vett mindkettőjüktől, amelyet véralkoholvizsgálatra megküldött a laborba. Az eredmény megérkezett, de erről nem áll módomban felvilágosítást adni. - Tehát vért vettek, ám hogy ittas volt-e bármelyik sofőr is, az egyelőre nem publikus.

Az eljárásban műszaki és orvos szakértőt is kirendelt a rendőrség. Előbbi az összetört gépjárművek állapotát méri fel, míg utóbbi a sérüléseket, azok várható gyógyulási idejére és az esetleges egészségkárosodás mértékére vonatkozóan adnak majd támpontot az eljárás vezetőinek.

Információnk szerint a tanúk kihallgatása jelenleg is tart, ám a két érintett gépjárművezetőt csak azt követően fogják beidézni, ha már a szakértői vélemények és a tanúvallomások is a rendelkezésre állnak. Ezek alapján dől el, hogy kit, milyen minőségben - tanúként vagy gyanúsítottként - számoltatnak el. Úgy tűnik, jelenleg a hatóság előtt még nem egyértelmű, ki is a felelős a balesetért.

Ma még az sem zárható ki, hogy a védett útvonalon haladó taxis a megengedettnél nagyobb



Nem kell hatósági engedély a megkülönböztető jelzést adó készülék felszereléséhez:

- az Országos Mentőszolgálat, a Magyar Honvédség és a rendvédelmi szervek sürgősségi betegellátást végző gépjárműveire,
- a hivatásos önkormányzati, az önkéntes tűzoltóság, a Rendőrség közrendvédelmi, közlekedésrendészeti, valamint határrendészeti szolgálatának közvetlen helyszíni beavatkozásra rendszeresített (vonuló) gépjárműveire,
- a rendőrség külön jogszabályban meghatározott védett személyek szállítására rendszeresített gépjárműveire,
- a katasztrófavédelmi Kormányzati Koordinációs Bizottság (a továbbiakban: KKB) elnöke hivatali gépjárművére,
- a katasztrófavészeletén, illetve katasztrófa-helyzetben a KKB elnöke által kijelölt szervezetek azon gépjárműveire, amelyeket a meghatározott feladat ellátására közvetlenül használnak,
- a bányamentő szolgálatok gépjárműire.

- a védett személyeket szállító és azt kísérő, zárt csoportban közlekedő (közrefogott) gépjárművekre.

Megkülönböztető jelzést adó készülék felszerelése hatósági engedélyhez kötött:

- sürgősségi vér- és szervtranszplantációs szállítást, a sürgősségi betegellátást végző szervek,
- a közművek által okozott súlyos veszélyhelyzet azonnali elhárítását végző szervek,
- a rendőrség nem vonuló gépjárműveire,
- a Vám- és Pénzügyőrség,
- a nemzetbiztonsági szolgálatok,
- a büntetés-végrehajtás,
- a hivatásos katasztrófavédelmi szervek, a főfoglalkozású létesítményi tűzoltóság, a tűzoltó egyesület,
- a Magyar Honvédség,
- a Legfőbb Ügyészség,
- a közlekedési balesetek szakmai vizsgálatát külön jogszabály alapján végző Közlekedésbiztonsági Szervezet által üzemben tartott gépjárművekre adható.

sebességgel közlekedett, és a Land Rover a megkülönböztető jelzést jogszerűen használta. Így akár az osztott felöltség lehetősége is fennállhat.

A vizsgálat akár több hónapot is igénybe vehet. Értesülésünk szerint az Alkotmány utcán haladó, súlyosabb koponyalapi törést szenvedő taxis - idő közben - elhagyhatta a kórházat, ám olyan maradandó sérüléseket szenvedett, ami miatt a jövőben nem ülhet többet taxi volánja mögé, hivatászerűen soha többet nem vezethet gépjárművet. Egyelőre úrvezetőként sem képes erre.

A brit-magyar állampolgárságú másik fél, orvosi ellátását és ellenőrzését követően távoztathott. Egyelőre ennyit lehet tudni, de magazinunk figyelemmel kíséri majd az eljárást, és amennyiben újabb fejleményekről szerzünk információt, arról tájékoztatjuk olvasóinkat.

k.z.t.

* 4 éves voltam és abban reménykedtem, hogy egy napon nekem is lesz barátom.

* 16 éves koromban jártam egy lánnyal, de ebben a kapcsolatban nem volt semmi szenvedély. Úgy döntöttem, hogy életem hátralevő részét egy szenvedélyes nő mellett töltöm el.

* A főiskolán rátaláltam egy szenvedéllyel teli lányra, de túl emocionálisnak bi-

zonyult. Olyan volt, mint egy királynő egy jól megírt drámában: mindig csak sírt és öngyilkossággal fenyegetőzött. Elhatároztam, hogy egy olyan nőre van szükségem, aki stabilitást nyújt nekem.

* 25 éves koromra találtam is egy kiegyensúlyozott hölgyet, de eléggé unalmas volt. Abszolút megbízható jellemként semmi sem hozta lázba. Az életem egy

nagy pangássá vált, úgy gondoltam, hogy izgalomra van szükségem.

* 28 évesen találkoztam álmaim nőjével, de nem tudtam vele lépést tartani. Egyik dologból a másikba kapott, sohasem állapodott meg semmi mellett. Zabolátlanul művelt mindenfélét és mindenkivel flörtölt. Legalább annyiszor éreztem nyomorultnak magam, mint boldognak. Azt gondoltam,

hogy egy ambiciózus hölgy jót fog nekem tenni.

* 31 éves koromban rátaláltam erre a nőre. Ő valóban a földön járt. Összehazasodtunk, boldogok voltunk. Olyan ambiciózus volt, hogy amikor elvált tőlem, mindenemet elvitte.

* Most 40 éves vagyok, és úgy érzem, lelkileg is érett férfivá váltam. Egészen egyszerűen egy olyan nőt keresek, akinek kurva nagy mellei vannak...

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

Ez az Ön
hirdetésének helye

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**

Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 11.
Ny: H-P: 8-17-ig

Telefon: 341-1261

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

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



**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK**

www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.

Tel.: (1) 280 6483 • (30) 352 1292

Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig

NORDEX TRADE Kft.

autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
1139 Bp., Röpennyű u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

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!

Santen 95 Bt.

autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre u. 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-18 óráig, Sz: 9-10 óráig
www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!



2010. január 1.

KRESZ-módosítás 1. rész

A kormány november 25-én jóváhagyta a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) legújabb módosításait, melyek 2010. január elsején lépnek életbe. A most elfogadott változtatás előkészítő munkáit közel két éve kezdték el. Az új szabályok elfogadását hosszú jogalkotási folyamat, szakmai egyeztetés előzte meg. Sok módosító javaslatot, valamint az utóbbi évek közlekedési gyakorlatát, a pozitív és negatív jelenségeket, a jellemző közlekedési balesetek okait vették figyelembe annak érdekében, hogy a közlekedés biztonságát és zavartalanosságát javítsák. Az új szabályokkal a kormány célja alapvetően a közlekedés legvédtelenebb résztvevői, a kerékpárosok, a gyalogosok védelme, valamint az előírások egyszerűsítése, a szabálykövető viselkedés erősítése és

egyes korszerű forgalomtechnikai megoldások bevezetése volt. Sajnos sohasem lehet olyan szabályokat hozni, ami mindig, mindenkinek a kedvére való. A tízparancsolat kivételével kevés olyan szabály van, amit nem kritizáltak, nem ért kifogás. Azonban, ha belátjuk és elfogadjuk, hogy az érvénybe lépő új közlekedési szabályok jók és hasznosak, úgy könnyebben tudunk majd a közlekedésben jogkövető módon viselkedni.

A változások ismertetésének, feldolgozásának azt a módját választottuk, hogy követjük a közúti közlekedés szabályairól szóló rendelet paragrafus számozását abban a sorrendben, ahogy azt a jogalkotó megírta. Aláhúzással jelöljük, hogy a most hatályos szabályozáshoz képest melyek az újak. Szükség szerint dőlt betűvel írva kiegészítést fűzünk hozzá.

Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: R) 5. §-ának (1)-(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(1) A közlekedésben olyan járművel szabad részt venni,

a) amelynek jogszabályban meghatározott érvényes hatósági engedélye van;

b) a járműre külön jogszabályban meghatározott számú, típusú és elhelyezési hatósági jelzés(ek) (rendszámtábla(ák)) van(nak) felszerelve;

c) amely a jogszabályban meghatározott műszaki és környezetvédelmi feltételeknek megfelel;

d) amely az utat és tartozékait nem rongálja és azok környezetét nem szennyezi;

e) amely megfelel a (9) bekezdésben meghatározott feltételnek.

(2) A jármű vezetője, mielőtt a járművel a telephelyről (így különösen a garázsból) elindul, köteles a kormányberendezés, a fékberendezés, a gumibroncsok, valamint a kötelezően előírt világitó- és fényjelző berendezések állapotát (működését), valamint a hatósági jelzés(ek) (rendszámtábla(ák)) meglétét, állapotát – az adott körülmények között indokolt módon – ellenőrizni.

(5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(5) A hatósági jelzés(ek)e)t (rendszámtábla(ka)t) a járművön a felszerelésére kijelölt helyen, jól olvasható állapotban kell tartani, azt megváltoztatni, letakarni vagy jogszabályban eltiltani tilos.

Az utóbbi időben több renitens autóvezető, hogy a járművük azonosíthatóságát megakadályozzák, – ne lehessen őket a gyorshajtás miatt traffipax fotó alapján megbüntetni, vagy a díjköteles útszakaszon az úthasználati díjfizetési kötelezettség elmulasztása miatt felelősségre vonni – leszerelték járműviükről a rendszámtáblát. Ha egy ilyen járművet a közúti ellenőrzés során a rendőrök megállítottak, az illető arra hivatkozott, hogy ellopták,

vagy elvesztette a hatósági jelzését. A jelzés nélküli közlekedés visszaszorítása érdekében a rendszámtáblák meglétét és állapotát a vezetőnek mindennap az első elindulás előtt ellenőriznie kell. A továbbiakban a vezetőnek arra is ügyelnie kell, hogy a járműve rendszáma jól láthatóan a felszerelésére kijelölt helyen legyen rögzítve, ne tegye az ablakba vagy más rejtékhelyre.

A R. 6. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(4) Az (1), (2) és a (3) bekezdésben foglalt rendelkezések értelemszerűen irányadók a szolgálatban lévő katonai forgalomszabályozó, a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőre, a vám- és pénzügyőr, a tűzoltó, valamint a forgalmat ellenőrző közlekedési hatóság közúti ellenőre által adott jelzésekre is.

Az ellenőrző hatóságok köre úgy változott, hogy kimaradt a határőr, de nevesítve lett a katasztrófavédelmi hatóság közúti ellenőre, aki így intézkedési jogosultságot kapott.

7. § (1) A jelzőőr vagy a polgárőr jelzőtárcsával vagy – feltartott, vagy vasúti átjárónál az úttesten állványra helyezett – piros fényű lámpával adott jelzésére meg kell állni.

(2) Ha a forgalmat jelzőőr vagy polgárőr irányítja, köteles azt az egyéb veszélyt jelző táblával – a jelzőőrrre vonatkozó kiegészítő táblával együtt – a külön jogszabályban meghatározottak szerint előre jelezni.

Polgárőrség; az egyesülési jog alapján létrejött társadalmi szervezet. Célja az ország közrendje és közbiztonsága fenntartásának segítése, a határőrizetben, a környezet- és természetvédelemben, a veszélyhelyzetek megelőzésében és kezelésében, a társadalmi bűnmegelőzésben való lakossági részvétel, illetve az önkormányzatok és a lakosság közötti bizalom erősítése, továbbá a helyi közbiztonság közösségi védelme. A polgárőr tevékenysége során megkülönböztető mellényt köteles viselni, amely jól látható Polgárőrség felirattal van ellátva. A polgárőr a közúti közle-

NYUGDÍJBA MÉSZ?

Egyelőre még érvényes az a szabály, hogy a vállalkozók is elmehetnek előrehozott nyugdíjba 60 éves korukban (férfiak), amennyiben a kellő szolgálati időt megszerezték. A nyugdíjazás ügyintézését már hónapokkal az évforduló előtt érdemes elkezdni, mégpedig az illetékes nyugdíjintézetnél egy ún. szolgálati idő elismerési kérelem benyújtásával.

Az erre kapott választ összehasonlíthatjuk saját nyilvántartásainkkal, így kiderül, nem maradt-e ki néhány munkaviszonyunk elismerése. A rendszer-váltás körüli zűrzavarban (sőt néha még ma is) ugyanis előfordult, hogy egyes munkáltatók nem jelentették be dolgozóikat, így aztán a járulékokat sem fizették utánuk. A baj az, hogy ezeknek a cégeknek a nagyrésze jogutód nélkül megszűnt, így felelősségre vonni már nem lehet őket.

Érdemes előbányászni a fiókok mélyéről régi munkaszerződéseket, TB kiskönyveket, munkakönyveket. Ha valami nem stimmel a nyugdíjintézet nyilvántartásában, ezekből az iratokból korrigálni lehet.

A tapasztalat azonban az, hogy aránylag korrekt a nyilvántartás, ritkán kell reklamálni.

A másik dolog, amit nyugdíjba menetel előtt el kell intézni, az egyéni vállalkozással kapcsolatos dolgok rendbehozása. Legalább öt évre visszamenőleg minden bevallásnak rendben kell lennie, amin nyugdíjjárlék is szerepel. 2007-től az 58-as havi bevallásokon, 2006-ban a 06584-es éves járulékbavalláson, az előtt pedig a személyi jövedelemadó bevalláson kellett feltüntetni a nyugdíjjárlékok összegét. Ha ezek közül valamelyik hiányzik, az meg fogja akasztani az ügymenetet. Érdemes egy pillantást vetni az adófolyószámára. Ezek az ügyfélkapun keresztül egészen 1998-ig visszamenőleg ellenőrizhetők. Nincs hátralék a nyugdíjjárlékok befizetésében? (a többi tétel a nyugdíjintézetet nem nagyon érdekli) Esetleg nagyobb összegű túlfizetést mutat? Vagyát, ez is valamely bevallás elmaradásának jele lehet!

A nyugdíj megállapítását mind a szolgálati évek, mind a nyugdíjjárlék alapja befolyásolja. Tégy mindent naprakésszé, aztán 60 éves korod betöltése után élvezd a jól megérdemelt pihenést. Vagy dolgozz tovább. Azt hiszem ez utóbbi a valószínűbb...



dési baleset helyszínén a közlekedés zavartalan-ságának biztosítása érdekében jogosult jelzőőri feladatok ellátására. A rendőri intézkedést igénylő baleset helyszínén a polgárőr a rendőrség megérkezéséig önállóan, azt követően a rendőrség felkérésére és utasításainak megfelelően folytathatja a jelzőőri tevékenységét. A jelzőőr a tevékenységét legalább 10 méterrel a közúti közlekedési baleset helyszíne előtt látja el.

A R. 10. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(3) A jelzőablakot – a (4)-(7) bekezdésben említett kivétellel – az úttest mellett, menetirány szerint a jobb oldalon helyezik el. A jelzőablakot a bal oldalra, vagy az úttest felett megismételhetik. A jelzőtábla jelzése – a (4) és (5) bekezdésben említett kivétellel – a jelzőtáblával szemben közlekedő minden járműre vonatkozik.

A R. 10. §-a a következő (7)-(10) bekezdéssel egészül ki:

(7) A megengedett hosszúsági vagy szélességi méretet meghaladó méretű jármű vagy járműszerelvény kíséretét – külön jogszabály alapján – ellátó járművön, kíséret közben elhelyezhető fényt kibocsátó vagy megvilágított jelzésű jelzőtábla. Az így elhelyezett jelzőtábla rendelkezésének a kísérő és kísért jármű (járműszerelvény) mellett történő elhaladás közben kell eleget tenni.

A túlméretes, vagy túlsúlyos gépkocsikra, illetve az azok szakkíséretét ellátó pilótakocsikra felszerelt jelzőtáblák jelzését ugyanúgy figyelembe kell venni, mintha azok az úttest mellett vagy felett lennének elhelyezve.

(8) A fény kibocsátására alkalmas jelzőtáblán a jelzőtábla fehér és fekete jelzései egymással felcseréltek színekkel is megjelenhetnek.

A változtatható jelzéseképű elektronikus jelzőtáblák a továbbiakban nem csak az autópályáinkon lesznek fellelhetőek, hanem a szabályrendeletben is. A hagyományos táblák minden időszakban azonos korlátozást, tilalmat, utasítást stb. tettek lehetővé, napjainkban hatékonyabb megoldást jelent a dinamikus forgalomszabályozás, a változtatható jelzéseképű táblákkal. A nagyméretű pontmátrixos táblákon változtatható szövegű hasznos közúti információkat is közölhetnek.

(9) A közúti jelzőtáblák az észlelést elősegítő sárga vagy fényvisszaverő sárga háttéren is elhelyezhetők.

Korábban kísérletként már a hazai balesetveszélyes utakon is több helyen alkalmazták a téglalap alakú sárga fényvisszaverő háttéren levő jelzőtáblákat. A sárga háttér csupán a jobb láthatóságot segíti (kiemeli a jelzést a környezetből), de önmagában információt nem hordoz, a tilalmi, vagy veszélyt jelző stb. tábla jelentéstartalmát nem befolyásolja. Ez a megoldás a tapasztalatok szerint érezhetően javította a bal-eseti statisztikát.

(10) Az utasítást adó jelzőtáblán és a járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzőtáblán a kötelező legkisebb, illetve a megengedett legnagyobb sebességre utaló felirat a sebességet km/h-ban határozza meg.

A mértékegységnek a KRESZ-ben való tisztázása remélhetően minden korábbi farizeus megjegyzést megszüntet. Akadt ugyanis olyan nagy-

okos, aki arra hivatkozott, hogy ha nincs a KRESZ-ben meghatározva a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblához a mértékegység, akkor ott a sebesség az SI alapértelmezés szerint m/s-ban értendő.

A R. 13. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

e) „Kerékpárút” (26. ábra): a tábla a kétkerekű kerékpárok közlekedésére kijelölt utat jelez; a segédmotoros rokkantkocsi, a gépi meghajtású kerekesszék és a kétkerekű segédmotoros kerékpár lakott területen kívül a kerékpárutat igénybe veheti, ha ezt jelzőtábla nem tiltja. A kerékpárúton más jármű közlekedése tilos.

A fenti bekezdésből kimaradt, „hogy a kétkerekű kerékpárok csak a kerékpárúton közlekedhetnek, továbbá az, hogy „A kétkerekű segédmotoros kerékpár, segédmotoros rokkantkocsi a kerékpárúton legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet.”

(2) Az R. 13. §-a (1) bekezdésének i) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

i) „Gyalog- és kerékpárút” (26/d. ábra): a gyalogos, a kerekesszék és a kétkerekű kerékpár közlekedésére kijelölt út. Ha a gyalogos és a kerékpáros forgalmat burkolati jel választja el (26/e. ábra) a gyalogos és a kerékpáros csak az útnak a részére kijelölt részén közlekedhet;

A módosítás részletezi a kerékpárút, valamint a gyalog- és kerékpárút használatának a szabályait. Az útburkolati jellel kettéválasztott gyalog- és kerékpárúton a gyalogosok és a kerékpárosok csak az út számukra kijelölt részén közlekedhetnek. A kerékpárosok közlekedésére kijelölt útfelületek kötelező használatát részlegesen feloldja. Az esetleges eltérés lehetőségének megadását közútközlekedési döntési hatáskörbe utalja az 54. § kiegészítésével.

Az R. 14. §-a (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

d) „Sebességkorlátozás” (30. ábra): a tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelöltnél nagyobb sebességgel haladni tilos. A tábla alatt elhelyezett hőszers (97/a. ábra) vagy esőszers (97/b. ábra) utaló kiegészítő jelzőtábla azt

jelzi, hogy a sebességkorlátozás csak a megjelölt időjárási körülmények vagy nedves útburkolat esetében érvényes. Kiegészítő tábla jelezheti, hogy a sebességkorlátozás meghatározott időszakra vagy bizonyos járműkategóriákra vonatkozik.”

Az R. 14. §-a (1) bekezdésének g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

g) „Tehergépkocsival előzni tilos”; a tábla azt jelzi, hogy az úton 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel, valamint az ezen járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel előzni tilos; ez a tilalom nem vonatkozik kétkerekű motorkerékpár, kétkerekű segédmotoros kerékpár és kerékpár, valamint állati erővel vont jármű és kézikocsi előzésére, továbbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos előzésére; ha a jelzőtáblán számérték is megjelenik (33/a. ábra), az előzés tilalma csak az ezt az értéket meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsira, vontatóra, mezőgazdasági vontatóra és lassú járműre vonatkozik.

33/a. ábra. Lásd a 35. oldalon!

Nagy forgalmú utak sírjain lakott városokba való be- vagy kihajtó szakaszain sokszor balesetveszélyt okoztak a nehéz tehergépkocsiból, illetve vontatóból és a hozzá kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvények, mert nem megfelelő sebességgel kezdenek az előzésbe. A veszély elkerülése érdekében több helyen előzési korlátozást vezettek be. A tapasztalatok alapján indokoltnak látszik a tilalom differenciáltabb alkalmazása, melyre a fent bemutatott tábla kiválóan alkalmas.

Az R. 14. §-a (1) bekezdésének r) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

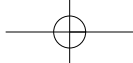
r) „Tehergépkocsival behajtani tilos” (43. ábra): a tábla azt jelzi, hogy az útra tehergépkocsival – kivéve a legfeljebb 3500 kilogramm megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekrényű tehergépkocsit – valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos; ha a tábla súlyha-

ADÓ 2010

Egyéni vállalkozás, egyéni cég

Január 1-jétől valamennyi, az egyéni vállalkozással kapcsolatos eljárás kizárólag elektronikus úton folytatható le. Ez azt is jelenti, hogy a **nyugdíj melletti vállalkozók**, akik eddig papír alapon is leadhatták bevallásaikat, szintén **elektronikus regisztrációra kényszerülnek**. Erre kétféle módon van lehetőség. Vagy megbíznak egy könyvelőt, hogy regisztrálja őket és benyújtja a továbbiakban az adóhivatallal való kommunikációt, vagy egyéni ügyfélkaput nyitnak. Ezt a székhely szerinti okmányirodán kell kezdeményezni. Ha a vállalkozó nem rendelkezik számítógéppel, internetkapcsolattal e-mail címmel (vagy csak egyszerűen nem kíván ilyen dolgokkal foglalkozni), akkor egy kézbesítési megbízott e-mail címét is megadhatja, aki a továbbiakban majd szintén intézi ügyeit. Célszerű, hogy ez a megbízott jártas legyen az adóügyekben (pl. könyvelő), hiszen az elektronikus bevallásokat ezentúl neki kell elkészítenie.

Az egyéni vállalkozói tevékenység megkezdése, befejezése, szüneteltetése, módosítása, ill. az ezzel kapcsolatos adminisztráció a továbbiakban díjmentes, sem illetéket, sem szolgáltatási díjat nem kell érte fizetni. Az egyéni vállalkozás indításához a továbbiakban nem kell semmiféle igazolást beszerezni (erkölcsi bizonyítványt se), a bejelentés során az eljáró hatóságnak kell ellenőriznie, nem áll-e fenn valamilyen, a büntetett előélettel kapcsolatos kizáró ok. Nem szükséges továbbá semmiféle irat vagy igazolás, a vállalkozás megkezdését csupán be kell jelenteni az illetékes okmányirodához, amely gondoskodik az adószám, a statisztikai szám és nyilvántartási szám kiadásáról, ill. erről igazolást ad. Az eljáró hatóságnak nincs mérlegelési



tárt is megjelöl (44. ábra), csak az ezt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű járművel tilos behajtani;

A tábla jelentésének ilyen módosítása lehetővé teszi, hogy a 2500 kg-nál nehezebb, de 3500 kg-t meghaladó tehergépkocsik is behajthassanak az adott útra.

Az R. 14. §-ának (1) bekezdése a következő z/3. ponttal egészül ki:

z/3. „Környezetvédelmi övezet (zóna)” (53/e. ábra): a jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége” (53/f. ábra) jelzőtábláig az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek. A kiegészítő jelzőtábla jelzi (53/g. ábra) azon környezetvédelmi igazolólapoz tartozó – a hatósági jelzésen (rendszám táblán) elhelyezett – matrica színe, amellyel rendelkező gépkocsira a behajtás tilalma vonatkozik. A behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat. A kiegészítő jelzőtáblán „Kivéve engedéllyel” felirat is elhelyezhető.

53/e. ábra. Lásd a 35. oldalon

53/f. ábra. Lásd a 35. oldalon

53/g. ábra. Lásd a 35. oldalon

A tábla – a németországi gyakorlathoz hasonlóan, ahol egyes városokban környezetvédelmi zónákat alakítottak ki, melyekbe károsanyag-kibocsátástól függően tilos egyes járműveknek behajtani – lehetővé teszi a sűrűn lakott településeken a környezetet szennyező gépjárművek közlekedésének a korlátozását.

Az R. 14. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(6) Az (1) bekezdés c)-g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és

a következő útkereszteződés kezdetéig tart, kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg, vagy a (7) bekezdésben említett jelzőtábla a tilalmat előbb feloldja. A vasúti átjáró előtt a 90., 91., 92. vagy 95. ábra szerinti veszélyt jelző táblával együtt elhelyezett, az (1) bekezdés d) pontjában említett jelzőtábla hatálya a vasúti átjáró kezdetéig tart.

A vasúti átjáró előtt megszüntették az általánosságban előírt sebességkorlátozást, mely eddig lakott területen: 30 km/h, lakott területen kívül: 40 km/h volt. Ha a vasúti átjáró előtt a biztonság érdekében szükségesnek ítélik a tempó jelentősebb mérséklését, akkor ott egy sebességkorlátozó táblát helyeznek el. E tilalmi tábla hatályát nem a következő útkereszteződés kezdete szünteti meg, hanem az „andráskereszt”.

Az R. 14. §-ának (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(9) Ha az (1) bekezdés a)-d), f)-g), z/1., z/2. és z/3. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, a tilalom csak ebben az időszakban áll fenn.

Az R. 14. §-ának (12) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(12) Az (1) bekezdés n)-t) és z/2. pontjában említett jelzőtáblánál a köztisztasági és közegészségügyi feladat vagy postai gyűjtő- és kézbesítő szolgálat ellátására szolgáló járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha ez a feladat ellátása érdekében elkerülhetetlen; a feladat elvégzése után az utat minden járműnek haladéktalanul el kell hagyni.

Kimaradt „a közmű építésére vagy fenntartására” szolgáló jármű azon járművek közül,

amelyeknek be szabad hajtani a tilalmi táblával jelzett útszakaszra.

Az R. 14. §-ának (14) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(14) Ha az (1) bekezdés n) pontjában említett jelzőtábla alatt „Kivéve engedéllyel”, „Kivéve taxi”, vagy „Kivéve....(tömegközlekedési vállalat)” feliratú kiegészítő tábla van, az útra engedéllyel rendelkező vagy a kiegészítő táblán feltüntetett járművel, továbbá kerékpárral és állati erővel vont járművel szabad behajtani. Az engedélyt az út kezelője adja ki, a korlátozással érintett területen lakó, ott telephellyel rendelkező, vagy oda (onnan) áruszállítást végző természetes személy, jogi személy és jogi személyiség nélküli gazdasági társaság részére. A (12) bekezdésben meghatározott behajtási tilalom alól az út kezelője felmentést adhat.

A korábbi kedvezményt, mely a „konflisra” vonatkozott, most kiterjesztették valamennyi állati erővel vont járműre. Továbbá, e változtatásokkal egyes tilalmak (pl. megengedett sebesség vagy a tehergépkocsik előzési tilalma) az út kezelője döntése alapján differenciáltabbá, a tényleges út- és forgalmi viszonyoknak megfelelően lesznek szabályozhatók.

Az R. 14. §-a a következő (16) bekezdéssel egészül ki:

(16) Ha a „Korlátozott forgalmú övezet” jelzőtáblát (53/c. ábra) a „Lakott terület kezdete” (131-131/c. ábra) jelzőtáblával együtt helyezték el, a tilalom hatálya a teljes lakott területre kiterjed.

Az új táblapárosítással a települési nagy átmenő forgalmat lebonyolító utakon kívül a teljes lakott területre érvényes forgalomcsillapítást vezethetnek be. A megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikat ezekről a táblákkal helyekről a táblákkal ki lehet tiltani.

Az R. 16. §-ának (1) bekezdése a következő z/6. ponttal egészül ki.

z/6. „Torlódás” (95/f. ábra): a tábla azt jelzi, hogy az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek;

95/f. ábra. Lásd a 35. oldalon

Külföldön a sűrű forgalmú utakon már találkozhattunk az ilyen jelzéssel. Változtatható jelzésekű táblán megjelenítve az adott forgalmi helyzetnek megfelelően hívhatja fel a közlekedők figyelmét a várható dugókra.

Az R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő d/2. ponttal egészül ki:

d/2. „Magánút” (109/b. ábra): „Mindkét irányból behajtani tilos” (40. ábra) jelzőtábla alatt elhelyezett tábla azt jelzi, hogy az út a közforgalom elől el van zárva.

109/b. ábra. Lásd a 35. oldalon

Nem ez a tábla, hanem a vele együtt elhelyezett „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla jelzi a közforgalom elől elzárt útszakaszt.

Az R. 17. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

e) „Várakozóhely” (110. ábra): a tábla a járművek kijelölt várakozóhelyét jelzi, a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla jelezheti a várakozóhelyen kötelező elhelyezkedés módját (pl. a jobb oldali kerekkel a járdára állva kell várakozni) (111. ábra), vagy azt, hogy a várakozóhely kizárólag bizonyos járművek

Egy vak férfi bemegy a kocsmába, leül a pultnál egy székre. Kitapogattja a mellette ülő embert és kérdezi tőle:

– Akar hallani egy szőke viccet?
Mire az így felel:
– Ide figyeljen, én is szőke vagyok. Itt áll mögöttem egy száz-

húsz kilós birkózó barátom, ő is szőke. A kocsmáros is szőke. És van itt még két nagydarab fickó a pultnál, mindketten szőkék. Biztos, hogy el akarja mondani nekünk azt a viccet?

– Inkább nem. Nem akarom ötször elmagyarázni.

jogköre, a bejelentés hiánytalan kitöltése esetén a vállalkozás nyilvántartásba vételét nem tagadhatja meg. (Vajon csak nekem van olyan érzésem, hogy ezekkel a könnyítésekkel megint a munkanélküliek számát próbálja csökkenteni a törvényalkotó?)

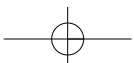
A jövőben köztartozás miatt már nem vonhatják vissza a vállalkozói igazolványt, ugyanis az adózás rendjéről szóló törvény módosítása nyomán az adó-, vám- vagy járuléktartozás nem zárja ki az egyéni vállalkozói tevékenység megkezdését vagy folytatását.

Az egyéni vállalkozók nyilvántartása – hasonlóan a cégnyilvántartáshoz – nyilvános lesz. A naprakész adatok – egyes személyi adatok kivételével – bárki számára ingyen hozzáférhetőek lesznek az interneten.

2010-től lehetséges lesz az egyéni vállalkozónak, hogy egyéni céggé alakuljon. Jegyzett tőkéjét saját maga határozhatja meg, a törvény alsó határt nem ír elő. Az egyéni cég tagja eldöntheti, hogy korlátolt vagy korlátlan felelősséget vállal a cég ügyeiért. Korlátolt felelősség esetén meg kell neveznie azt az összeget, amelyre személyes vagyonával is felel, ha a cégvagyon a követelést nem fedezi. Ezt az összeget alapításkor nem kell rendelkezésre bocsátani, csak megnevezni. Korlátlan felelősség esetén helyzete gyakorlatilag megegyezik az egyéni vállalkozóéval, hiszen vállalkozása tartozásáért teljes személyes vagyonával felel.

Az egyéni cég jogi személyiség nélküli jogalany, bejegyzésre kerül a cégjegyzékbe, adminisztrációját a számviteli törvény szabályai szerint végzi (kettős könyvelés stb), a felszámolás, végelszámolás és csődeljárás szabályai is érvényesek rá.

Véleményem szerint a mi szakmánk esetében a hátrányok meghaladják az előnyöket, így talán érdemesebb továbbra is egyéni vállalkozónak maradni.





(pl. csak személygépkocsik 112. ábra, csak kerékpárok 112/c. és 112/f. ábra, mozgáskorlátozott személyt szállító jármű 115. ábra és 115/a. ábra) részére van fenntartva. Ahol a várakozást ellenőrző óra van, kiegészítő tábla (113. ábra) jelezheti azt az időszakot, amelyben a várakozást ellenőrző óra (parkométer) vagy jegykiadó automata működtetése kötelező, vagy a kiegészítő tábla jelezheti azt is, hogy várakozni csak meghatározott időtartamig és a 41. § (4)-(5) bekezdésében foglaltak megtartásával szabad (113. és 114. ábra). A mozgáskorlátozottakat szállító járművek részére fenntartott várakozóhelyet kiegészítő tábla (115. ábra) vagy külön jelzőtábla (115/a. ábra) jelezheti;

112/f. ábra. Lásd a 35. oldalon

Új táblával bővült a „Várakozóhely” jelzőtáblák sora, amely kizárólag a szimbólummal ábrázolt kerékpárok tárolására jelöl ki várakozóhelyet.

Az R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő g/6. és g/7. ponttal egészül ki:

g/6. „Nyitott kerékpársáv” (117/g. ábra); a tábla a kerékpárosok egyirányú közlekedésére kijelölt kerékpársáv úttesten történő elhelyezkedését jelzi.

g/7. „Nyitott kerékpársáv vége” (117/h. ábra):

117/g. ábra. Lásd a 35. oldalon

117/h. ábra. Lásd a 35. oldalon

A nyitott kerékpársáv a kerékpárosok részére kijelölt sáv, melyet a táblán felül még fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt ábrázoló útburkolati jel is jelez. A KRESZ 1. számú függelékében megtalálhatjuk a „Nyitott kerékpársáv” fogalom meghatározását.

Az R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő v/1. ponttal egészül ki:

v/1. „Útirány előjelző tábla” (139/a – 139/b. ábra): a tábla autópályán és autópályán az út jelzi, hogy a megjelölt helységek vagy a megjelölt országok a következő útkereszteződésnél melyik irányban érhetők el;

139/a. ábra. Lásd a 35. oldalon

139/b. ábra. Lásd a 35. oldalon

Az R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő y/1. ponttal egészül ki:

y/1. „Útvonal-megerősítő tábla” (145/a. ábra); a tábla autópályán és autópályán az út számát, a táblán megjelölt települések távolságát (km mértékegységben) jelzi, továbbá az útcsatlakozások távolságát is jelezheti;

145/a. ábra. Lásd a 35. oldalon

Az itt bemutatott új útvonal-megerősítő tábla az éppen elért kilométerszelvényt és a következő csomópontig hátralévő távolság mellett a csomópontban választható leágazásokat is felsorolja. A jelzés segítségével kellő időben fel tudunk készülni a számunkra megfelelő forgalmi sáv elfoglalására. Az autópálya-csomópontokat kör alakú keretben külön szám jelezheti a kilométerszelvény alapján, ahol a lehajtó található.

Az R. 17. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(3) Ha az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtáblák (104. és 105. ábra) alatt elhelyezett kiegészítő táblán (105/a. ábra) autóbust és/vagy kerékpárt mutató ábra jelenik meg:

a) az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódván a kerékpáros,

b) az autóbust forgalmi sávon a menetrend szerint közlekedő autóbust,

c) a kerékpáros által is igénybe vehető autóbust forgalmi sávon – az autóbust részére kijelölt közlekedési iránnyal megegyezően – a kerékpáros is a jelzőtáblán megjelölt iránnyal szemben közlekedhet.

A korábbinál terjedelmesebb bekezdés felsorolja azokat az eseteket, amelyekben erre utaló kiegészítő tábla engedélyezhető, hogy az egyirányú forgalmú úton az autóbustok és a kerékpárok a megjelölt iránnyal szemben is közlekedhessenek. A kerékpárosok ezt az úttesten kijelölt kerékpársávon, ennek hiányában az úttest jobb széléhez húzódván, vagy az autóbustok részére kijelölt irányban az általuk igénybe vehető buszsávbán tehetik meg.

Az R. 18. §-a (1) bekezdésének h/1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

h/1. „Előretolt kerékpáros felálló hely a balra bekanyarodó kerékpárosok számára” (153/a. ábra); a forgalomirányító fényjelző készülékkel szabályozott útkereszteződésben az út jobb szélén kijelölt kerékpáros nyomon (158/k. ábra) vagy a kerékpársávon oda érkező és balra bekanyarodó kétkerekű kerékpárok a megállás helyét jelölő vonalak közötti, kerékpárt mutató sárga színű útburkolati jellel (158/i. ábra) megjelölt úttestre csak a járművek forgalmát irányító fényjelző készülék piros fényjelzésének időtartamában szabad – a 36. § (12) bekezdésében foglaltak és a besorolás általános szabályai szerint – a többi jármű elé besorolva a továbbhaladáshoz felkészülni.

Az előretolt felálló helyre ezentúl nem csupán a kerékpársávon, hanem az út jobb szélén kijelölt új kerékpáros nyomon is előre szabad hajtani. Az ilyen forgalomszervezési megoldás azért hasznos, mert a piros lámpánál álló gépjárművek között a külön erre szolgáló felfestett területre előremehetnek a kerékpárosok, és a zöld jelzésnél elsőként kanyarodhatnak balra.

Az R. 18. §-a a következő (8)-(10) bekezdéssel egészül ki:

(8) Az úttest vagy egy részének lezárása miatt szükséges ideiglenes forgalomszabályozásnál alkalmazott – az (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott – sárga színű útburkolati jel kiegészíthető vagy helyettesíthető:

a) függőleges jelzőfelülettel és fényvisszaverő prizmaival ellátott vagy

Két barát beszélget:

– Képzeld, éppen a vasárnapi ebédet főztük, amikor az anyósom lement a pincébe krumpliért, a lépcsőn megbotlott, kitorpte a nyakát és meghalt!

– Na és mint csináltatok?

– Rizst.

b) fényt kibocsátó burkolati jelzőtestekkel.

A forgalmi rend ideiglenes változásait jelezhetik a korábbi sárga szímmel felfestett útburkolati jelek helyett vagy mellett a jobban észlelhető prizmas vagy világító lengőfülekkel is.

(9) Az úttesten, burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom (158/k. ábra) jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.

158/k. ábra. Lásd a 35. oldalon

(10) A nyitott kerékpársávot – amely a kerékpárosok közlekedésére kijelölt sáv – az úttesten felfestett fehér színű szaggatott vonal és kerékpárt mutató burkolati jel is jelzi. A nyitott kerékpársávot – az egy irányban vagy egymással szemben közlekedő járművek egymás mellett történő elhaladás ezt szükségessé teszi – más járművek is igénybe vehetik, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartása mellett. A jobbra bekanyarodást a nyitott kerékpársávról kell végrehajtani. A kerékpáros balra bekanyarodásra történő felkészülés céljából, vagy ha a nyitott kerékpársáv megszűnik, a nyitott kerékpársávot elhagyhatja.

Az R. 20. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(6) „Gyermekszállítás” (160/a. ábra): a gyermekeket szállító autóbust vagy az iskolabust elején és hátulján elhelyezett tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Az így megjelölt, az úttesten álló autóbustot – a gyermekek be- és kiszállításának az autóbust mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzett időtartamában – kikerülési vagy az autóbust mellett elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.

A továbbiakban a mindkét oldali irányjelző egyidejű működtetése már nemcsak az úton elromlott járművet jelezheti, hanem az úttesten álló gyermekeket szállító autóbustot vagy iskolabust is, amikor a gyermekek a járműbe illetve onnan kiszállnak. A mérsékelt sebesség és a fokozott óvatosság megkívánja a kikerülést végző vezetőtől a biztonságos manőverezésre való kellő felkészülést, hogy az észlelési és cselekvési képessége az elvárt minimumon teljesüljön.

Az R. 21. §-a a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

(13) A gyalog- és kerékpárúton a gyalogos a kerékpáros forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.

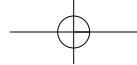
Az új szabály a gyalogosokat a kerékpárosokra való nagyobb figyelemre ösztönzi.

A módosított szabályok ismertetését a következő számban folytatjuk!

Weiss Manfréd lett a Szabadkikötő út

A Fővárosi közgyűlés Weiss Manfréd útra nevezte át a csepeli Szabadkikötő utat

Weiss Manfréd unokája, Strasser Daisy 2007-ben kezdeményezte, hogy utcát nevezzenek el nagyapjáról Csepelen, ezt a javaslatot a XXI. kerületi önkormányzat támogatta.



33/a. ábra



53/e. ábra



53/f. ábra



53/g. ábra



95/f. ábra



109/b. ábra



112/f. ábra



117/g. ábra



117/h. ábra



139/a. ábra



139/b. ábra



145/a. ábra



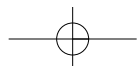
158/k. ábra



Ellenőrzés kezdete ábra



Ellenőrzés vége ábra





Miért engedélyezik a rendőrautónak látszó tárgyakat?

A rendőrautóknak sajátos kinézetük van, nem véletlenül! Gondolom, a speciális matricákra külön engedély kell. Én biztosan nem engedélyzném ezeket a megtevesztő „álcaruhákat”. De erről nem én döntök. Lássuk mit szólnak a városban látható sok hamisított rendőrautóhoz a hivatalos szervek. Természetesen a részükre küldött képeken – ezek jelentek meg a Taxisok Világában is – jól láthatóak az úgynevezett fényhidak, melyek a burkolat színét leszámítva – a kék lámpa – sziréna kombinációval teljesen megegyezően néznek ki. Vagyis az avatlatlan szem azt hiszi, rendőrautóval van dolga. E mellett a hatályos szabályozás szigorú: SEMMIFÉLE egyéb világító eszközt nem lehet a járműre felszerelni, mint ami a típusengedélyben szerepel. Ettől eltérni csak a kék, illetve sárga villogó lámpa esetén lehet. Valamint a TAXI szabadjelző is kivétel, de ennek még a fénye is szabályozott. Más szint bocsáthat ki előre, mást hátrafelé. Szigorúan tilos tehát a pizzafutár, a sofőrségély, az ebédszállítás taxisabadjelző-szerű kivilágított reklámja. Nem utolsósorban azért, mert pont úgy néz ki, mintha taxi köze-

ledne. Vagy mint esetünkben, rendőrautó. Az alábbi levelekből az derül ki, mint az „állatfarm” c. könyvből, szabadon idézve: minden állat egyenlő, de vannak közöttük egyenlőbbek.

Lássuk tehát az NKH állásfoglalását ezzel kapcsolatban:

A 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet 97. § (3) bekezdése tiltja a gépjárművön a fényvisszaverő kivitelű feliratok, ábrák, jelzések elhelyezését.

A nem fényvisszaverő feliratokra, főliákra, azok tartalmára, grafikájára, elhelyezésére nincs korlátozó szabályozás, kivéve a TAXI személygépkocsikat.

A rendőrség, a határőrség és a katasztrófavédelem közúti járműveinek forgalomban tartásáról szóló 41/2001. (XII. 27.) BM rendelet 9. §(3) bekezdése a felsorolt szervezetek szolgálati járművein – a 6/1990. (IX.12.) KöHÉM rendeletben foglaltaktól eltérően – lehetővé teszi a fényvisszaverő jelzések alkalmazását.

A levelehez csatolt fényképeken szereplő járművek – amelyek nem tartoznak a 41/2001. BM rendelet hatálya alá – első forgalomba helyezés előtti műszaki megvizsgálására még felirat nélküli állapotukban került sor. A fénykép alapján csak fel-

tételezhető, de nem állapítható meg, hogy a járművön található feliratok, ábrák, jelzések fényvisszaverő tulajdonsággal rendelkeznek. A járművek időszakos műszaki megvizsgálásakor mód nyílik ezek ellenőrzésére.

Mikulás Róbert
főosztályvezető
Nemzeti Közlekedési Hatóság
Központi Hivatal

És most lássuk a rendőrség állásfoglalását, ami különösen érdekes:

A közúti járműveken elhelyezhető díszítések és jelzések alkalmazására vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet 97. §-a szabályozza.

A Rendőrség címeit az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet 14. §-a védi.

Amennyiben a KöHÉM rendeletben meghatározott feltételeknek a bemutatott járművek megfelelnek, akkor magában az Ön által kifogásolt jelleg szabálysértést nem valósít meg, tekintettel arra, hogy az a hivatkozott szabálysértési tényállásban megfogalmazott feltételeket („rendőrség” felirat, rendőrség jelvé-

nyének használata) még nem meríti ki.

Egyetértek Önnel abban, hogy az ilyen kialakítású járművek megtevesztők, azonban ez ellen a jelenlegi szabályozást figyelembevéve, a Rendőrségnek jogi eszközökkel történő fellépésre nincs lehetősége.

Tisztelettel:

Samu István
vezérőrnagy, rendőrségi
főtanácsos
országos rendőrfőkapitány-
helyettes
Országos Rendőr-
Főkapitányság

Érdekes, nem?

A Közlekedési Hatóság szerint a „nem fényvisszaverő” feliratokra nincs korlátozás a járműveken. A rendőrhatalóság szerint van. Ezzel együtt jogszabályilag mindenki tehetetlen (vagy annak akar látszani) a „rendőrautóknak látszó tárgyakkal” szemben. Ilyenek pedig mindenféle következmény nélkül furikázhatnak a közutakon, megrémisítve, megtevesztve az átlagpolgárt.

Két évtizede volt a rendszerváltás.

Akkor azt hittük, rend lesz...

- JP -

Mikor adjunk NYUGTÁT?

Jó kérdés! Természetesen mindig! (Kivéve, ha az utas számlát kér, de akkor is ki kell nyomtatni!) Jelen írásunk témája – a megszapordott ellenőrzések és próbatételek kapcsán – inkább az, hogy mikor, a fuvardíj kifizetésének melyik fázisában kell a kinyomtatott nyugtát átadni. Sajnálatos, hogy ezzel a dologgal ilyen mélységben kell foglalkoznunk, de az a tapasztalat, hogy a különféle rendű és rangú ellenőrök, az ilyen-olyan hatóság emberei mind másképp értelmezik a nyugtaadás fogalmát.

- Egyesek szerint akkor kell a nyugtát az utas kezébe nyomni, amikor átvesszük a pénzt,
- Mások szerint mielőtt átvesszük a pénzt,
- Aztán van, aki azt mondja, hogy a visszajárával együtt kell a nyugtát adni,

Józanabbak megelégszenek azzal, ha nyomtató már berreg, amikor a pénzt átadja és visszakap (régii óráknál 20-25 másodpercig is elhúzódik, amíg a nyomtató kinyomtatja a cetlit)

A nyugtaadási kötelezettség deklarált célja többek között az, hogy ne történhessen bevétel-eltitkolás. A taxaméterek műszaki előírásai olyanok, hogy ha már a nyugta nyomtatódik, akkor a rajta szereplő összeg az adómemóriá-

ban véglegesen rögzül, azt onnan kitörölni nem lehet. A nyugtaadás célja tehát már azzal teljesült, ha elkezdjük nyomtatni a nyugtát. Miért van az, hogy néhány ellenőrző szervnek ez kevés? Szerintem egyszerűen kötözködni akarnak, hibát keresni és találni.

A közelmúltban egyik kolléga ellenőrzése során a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság embere azt találta mondani, hogy előbb át kell adni a nyugtát, amin az utas majd ellenőrzi a végösszeget, és ezután szabad csak átvenni a pénzt.

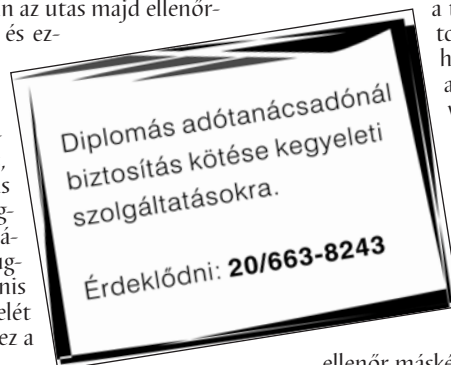
Na, kíváncsi vagyok, melyik közértes, áruház, vagy bárki más adná oda a nyugtát, amíg nem látott pénzt. A nyugta átadása ugyanis a készpénz átvételét nyugtazza, azért ez a neve!

Mindig kérdezzük meg az utastól, kér-e számlát. Persze az sem mindegy, hogy ezt mikor kérdezzük. Ha megbizonyosodtunk arról, hogy a fuvar véget ért, akkor indítsuk el a nyugta nyomtatását, és ekkor, csakis ekkor kérdezzük meg az utast, kér-e készpénzfizetési számlát. Ha nem, adjuk át a nyug-

tát és vegyük el a pénzt. Ha igen, akkor írjuk meg, és adjuk át a számlát – a kinyomtatott nyugtaszelvény a számla nálunk maradó példányához csatolandó. A lényeg: ne vegyünk el pénzt addig, amíg ezzel egyidejűleg vagy a nyugtát, vagy a számlát át nem tudjuk adni. A hangsúly az „egyidejűleg” kifejezésen van. Büntettek már meg taxis kollégát, nem kevés összegre, mert átvette a pénzt, és ekkor nyúlt a taxiórához, hogy a már kinyomtatott nyugtát letépje, előfordult, hogy már berregett a nyomtató, de a taxis közben átvette a pénzt és visszaadott – ez sem bizonyult szabálysértésnek, és bírság járt azért is, mert a letépett nyugtát nem az utas kezébe adta, hanem letette az ülésre. (Itt jegyzem meg, hogy nekem még soha, egyetlen esetben sem adta a kezembe a nyugtát a közértes, pedig szinte naponta vásárolok...)

Minden ellenőrzés más, minden ellenőr másképp viszonyul az ellenőrzött vállalkozóhoz, lehet jóindulatú, rosszindulatú, vagy közömbös. Egy a lényeg, és véleményem szerint egyetlen egy olyan eljárás van, amibe semmiképpen nem tudnak belekötni, ha nyugtaadásról van szó: mindig azonnal, egyidejűleg adjuk oda a nyugtát, vagy számlát, amikor átvesszük a pénzt.

- NZ -





Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Szülé ezért az ő első szülött
Fiját, és bepótlálá ötöt, és
helyhezteté a jászolba, mivelhogy
nem vala nékik helyek a
vendégfogadó háznál.”

(Lukács: 2, 7)

De nemcsak ott „nem vala nékik helyek”.

A Názárettől Betlehemig tartó kb. 130 km-es, bőven négynapos utazás-költözés igencsak elgyötörte a szamár hátán ülő viselős Máriát és a mellette bandukló, rá igen vigyázó jámbor Józsefet. A „Kenyer házába”, Betlehembe érve sehun nem kaptak szállást, ilyen-olyan okból senki nem fogadta be őket. Így aztán maradt a környéki barlangok egyike, annak a belső falába vájt jászol, ami eredetileg azt szolgálta, hogy a pásztorok védett helyre terelhessék és ott etethessék a nyáját, ha zordra fordult az idő. Aztán majd ők mennek először a Kisdédhez, és térdre borulnak előtte...

Csak a hajléktalan tudja, micsoda isteni szerencse, ha talál egy jó meleg barlangot, egy zugot vagy akár egy ócska kapualjat, ahun meghúzhatja magát. Csak az éhező tudja, mit jelent neki a jó szándékkal feléje nyújtott kenyér. És csak a magányosan élő tudja, mit jelenthet a társ, a család, amikor karácsony estén az utcán kóborolva beles, bekukucskál egy-egy kivilágított ablakon, aztán hazamén, s leül hideg konyhája terítetlen asztala mellé hokedlijára.

Apai részről jázsági pásztorok, juhászok le származottjaként kisgyerek koromban úgy láttam, hogy az egyszerű nép e kevés beszédű, dolgos fajtája különösen átérzi, átéli a karácsony ünnepiségét, a Születés végtelen egyszerűségében is rendkívüliségét: „Nézd mán, hun szült a Boldogságos, nézd csak, jámbor népek, pásztorok veszik körül a Kisdedet, olyanok, mint mink!” – mondogatták nekünk kisgyerekeknek ilyentájt.

Ha őszinte vagyok (próbálkozom), be kell vallanom: illetlen dolog éppen nekem szólnom, írnom a Születésről, mert hiszen az évek során rendszeresen elkanászodtam. Oda bizony a gyermekkori jámborságom, még csak szimplán hívő sem vagyok. De mentségemre szóljon, megérteni vélem azokat, akik, ha azt hallják az éjféli vagy a másnap reggeli misén, hogy: „Megszületett nekünk a Megváltó, akit az Atya küldött üdvözítésünkre” – akkor erősen hiszik, hogy Ő ott van velük.

Aztán meg szurkolok, drukkolok azoknak, akik szembeszállva a korszellemmel – hívők vagy nem hívők – megpróbálják visszamenekeíteni a karácsonyt családi körükbe. Vagyis hát tulajdonképpen azt teszik, hogy – nini! – lelkiileg befogadják maguk közé a Szent Családot (amire már csak ráadás a vidéken még ma is elforduló jámbor betlehemezés).

Jut eszembe dicsőséges mai korunk egyik

igen jellemző terméke: „fizetőképés” családok az egyik remekbe szabott hirdetés szerint „rendelhetnek” magukhoz „eleven” szentszaladot: one szamár, and József, and Mária, aki a „a rendelő kívánsága” szerint ott helyben szül „élet-hűen” (áfával). A pluszban megjelenő háromkirályokért vagy a pásztorokért one by felár fizetendő.

Most csodálkozok még ezek után valamin?...

Minden gyerek örül az ajándéknak. Mi sem tudtuk levenni a szemünket a fenyőfa alá rakott kicsinyke csomagokrul. De öreg fejjel viszagondulva igazán az együttlét volt a nagyon jó, az, hogy együtt lehattünk: apa, anya, nagypapa, nagymama meg a három gyerek. Így többé soha nem lehetünk együtt, a hétből már csak ketten élünk a húgommal.

Akkoriban még élt apánk, a kiválóan képzett marxista (nesze nektek, mindent leegyszerűsítő mai politikuskok!), aki földdízítette a karácsonyfát, majd igenis közösen elénekeltük a Mennyből az angyalt. Azután, még a csomagosztás előtt, közkívánatra, fejbül, vagy, vagy könyv nélkül elszavolta nekünk e havi költőnk, *József Attila* gyönyörű versét:

BETLEHEMI KIRÁLYOK

Adjonisten, Jézusunk, Jézusunk!
Három király mi vagyunk.
Lángos csillag állt felettünk,
gyalog jöttünk, mert siettünk,
kis juhocska mondta - biztos
itt lakik a Jézus Krisztus.
Menyhárt király a nevem.
Segíts, édes Istenem!
Istenfia, jónapot, jónapot!
Nem vagyunk mi vén papok,
ügyügy hallottuk, megszületté,
szegények királya lettél.
Benéztünk hát kicsit hozzád,
Üdvösségünk, égi ország!
Gáspár volnék, afféle
földi király személye.
Adjonisten, Megváltó, Megváltó!
Jöttünk meleg országból.
Főtt kolbászunk mind elfogyott,
fényes csizmánk is megrogyott,
hoztunk aranyat hat marékka,
tömjént egész vassfazékkal.
Én vagyok a Boldizsár,
aki szerencseny király.
Irul-pirul Mária, Mária,
boldogságos kis mama.
Hulló könnye záporán át
alig látja Jézuskáját.
A sok pásztor mind muzsikál.
Meg is kéne szoptatni már.
Kedves három királyok,
jóéjszakát kívánok!

Körételepedve áhítattal hallgattuk – melyet most jó szívvel ajánlok kendtek figyelmébe, egyben kellemes (boldog) karácsonyt és elviselhető új évet kívánva:

Hanem, amikor először hallottam e verset, valamitül nyomban izgatottá váltam. Mégpedig attul, hogy a vers azt mondja: a „szegények királya lettél”. Futok a család centrumához, a nagyanymhoz a kérdésemmel, kérdezhetném ugyan apámat is, de úgy ítélt meg, hogy nagyanym még nála is okosabb, hiszen ő öt gyereket nevelt föl, ebből négy a lány – tehát igen sokat tudhat a világ dolgairul.

– Nagyanym – állok elibe –, mi szegények vagyunk? – Gyors és határozott a válasz: – Bizony igen! – De ezt úgy vágta rá, olyan egyenes derékka, fölvetett fejjel, mintha azt mondaná: – Királyi ivadékok vagyunk!

Ennek igen megörültem, hiszen ha szegények vagyunk, akkor a vers szerint nekünk és csak nekünk van királyunk! És hát milyen is a kisgyerek: úgy képzeltem, hogy ez a király roppant igazságos, rendet tesz mindenhun, ha jön az ellen: kard ki kard!, mind levágja, és a még nálunk is szegényebb gyerekeknek ingyen tejfölső lángost osztogat a saját királyi kezivel.

Aztán ahogy telt-múlt az idő, rágyöttem: ez nem olyan egyszerű, mint ahogyan gondoltam, a jóságos és igazságos földi király – minden macerálás sürgetés ellenére – csak nem gyün. Maradna az Égi király, csak hát ugye abban meg himni kéne...

Mi a fenének köll felnőnie az ember gyerekeknek, hiszen attul csak összekuszálódik a lelki-ivála!

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



ADÓ 2010

Piaci díjazás fogalma

Új előírás 2010. január elsejétől, hogy ha a tételesen adózó egyéni vállalkozó vállalkozói kivétje nem éri el a főtevékenységre jellemző, a piaci viszonyoknak megfelelő éves díjazás összegét, viszont van nyeresége, vagyis osztalékalapja, akkor a vállalkozói kivétet az osztalékalap terhére ki kell egészíteni a piaci díjazás mértékéig. Te érted ezt a mondatot? Nehezen, mi? Pedig igyekeztem a lehető legegyszerűbben leírni. Talán egy példával világosabb lesz. Mondjuk eljött az év vége, összeadod bevételidet, levonod költségeidet, és megmaradt egymillió-kétszázezer forint különbség. Ha személyi jövedelemként az egyszerűség kedvéért a minimálbért alkalmazod, amelynek jelenleg éves összege 858.000 Ft, még mindig megmarad 342 000 forint nyereség, vagyis bruttó osztalékalap. Ezt idáig leadóztuk vállalkozói adóval, osztalékadóval, fizetünk utána százalékos egészségügyi hozzájárulást, úgyhogy összességében nem sok maradt belőle. A jogalkotó viszont úgy gondolta, hogy még mindig kevés közterhet fizetünk utána, jó lenne, ha egészségbiztosítási és nyugdíjjárulék is befolya ezen összeg után. Ezért aztán kitálalta a piaci díjazás fogalmát, tehát azt mondja, hogy a taxis nem is minimálbért keres, hanem mondjuk havi százazret (csak a példa kedvéért). Tessék tehát jövedelemként kivenni az összeset, ha van miből, és járulékokat fizetni utána.

Na most véleményem szerint ez a szabad piacgazdaság jó alapos pofáncsapása. Már nem elég az, hogy minden fillér után adót és járulékot fizetünk, és a törvényességen belül megpróbáljuk optimalizálni

jövedelmünket, ma már azt is meg kívánják szabni, hogy hogyan tegyük ezt. Kvázi – mint már sokszor eddig – csalónak fogunk minősülni, aki nem dönthet saját maga arról hogy mennyit keres, hanem majd jól megmondják neki. Innen már csak egyetlen lépés az adókövetéses módszer, ami éveken keresztül remekül működött a múltban, csakhogy ezt az időszakot ma már diktatúrának mondjuk...

A piaci viszonyoknak megfelelő díj megállapításának fogalmát, vagy más néven a tevékenységre jellemző keresetet, alapvetően három módon határozhatjuk meg a törvény szerint:

Munkaviszonyból származó jövedelem alapulvétele. Itt figyelembe kell venni az adott tevékenység, földrajzi térség és a vállalkozás körülményei alapján, a munkát végző személy képzettségét, gyakorlatát és befektetett munkaidejét. Így megállapítva, hogy ha ezt a vállalkozást alkalmazott végezné, mennyi munkabért kapna. Szakmánkbán ma már egyáltalán nem jellemző az alkalmazott foglalkoztatása, a néhány elenyésző esetből pedig statisztikailag mindössze a minimálbért lehet kimutatni.

A maradékelv módszere

A megfogalmazás szerint a bevételből le kell vonni az összes költséget, majd a vállalkozói hasznot, amelynek meghatározására csak általános leírást ad a törvény, majd a megmaradó összegkereten belül a közreműködő vállalkozó személyes adottságait és a munkavégzés körülményeit figyelembe véve kell meghatározni a személyes közreműködői díjat, vagyis a vállalkozói kivétet. Az én megfogalmazásom szerint ez azt jelenti, hogy a bevételből a költségek levonása után még le kell vonni valamennyit, aztán valahogyan, valamikor, valahol esetleg kijön valamilyen összeg. Vagy nem...

A vélelmezett haszon elve

Az eljárás úgy kezdődik, mint az előző pontban: a bevételekből le kell vonni a költségeket. A maradék 80 százaléka az a keretösszeg, amiből a vállalkozó egyéni adottságai és munkavégzésének körülményei figyelembevételével megállapítja vállalkozói kivétjének összegét. Szerintem aki ezt a pontot szeretné alkalmazni, az egyúttal a vállalkozása fejlesztését is ellehetetlenítené, hiszen a nyeresége 80 százalékát kötelezően ki kellene vennie. Hát ilyen elképesztően homályos, semmitmondó, a logika és a matematika leghalványabb árnyékát is nélkülöző megfogalmazást azért az utóbbi években nem nagyon hallottunk. Ezekhez az előírásokhoz alkalmazkodni nem nehéz, hanem lehetetlen. Mégpedig azért lehetetlen, mert ezek nem előírások, hanem bizonytalan, tétova, hogy azt ne mondjam óvatosan alattomos ajánlások. Hab a tortán még, hogy az általunk választott módszerről, annak alkalmazásáról nyilvántartást kell vezetnünk! Rögzíteni kell a kereset meghatározásakor figyelembe vett körülményeket és szempontokat. A nyilvántartásnak tartalmaznia kell az alkalmazott módszert, számítási tényezőket, további figyelembe vett szempontokat. Ez a nyilvántartás az adózással összefüggő iratnak minősül, azt az adó elévüléseig meg kell őrizni.

Talán akkor járunk a legjobban, ha maradunk továbbra is a minimálbér alkalmazása mellett. A szomorú igazság ugyanis az, hogy ebben a nehéz gazdasági helyzetben, a világgazdasági válsággal sújtott üzleti és turisztikai vákuumban valóban nem marad több, még akkor sem, ha időnként azt hazudjuk magunknak. Esetleg van néhány, de tényleg elenyésző számú taxis vállalkozó, akinek a minimálbér kivétele után még egyáltalán marad érzékelhető mennyiségű nyeresége. Hát ő majd számol...

H1N1 védőoltás a City Taxinál

Az új típusú H1N1 influenza okozta esetleges járványra való felkészülés keretében tovább folytattuk szövetkezetünknel a már évek óta megkezdett egészségmegőrző programunkat. Ennek újabb állomása (remélem nem végállomása) volt a védőoltások beadásának megszervezése. Kollegáink közül közel 200-an éltek a felkínált lehetőséggel. Sokan családostul érkeztek.

EGY KÉT GONDOLAT A „VACILÁLÓKNAK”

- A lakosság legalább 60%-ának beoltottsága esetén van lehetőség a járvány pozitív befolyásolására, a megbetegedések, a szövődmények és a kórházi kezelések csökkentésére.

- Jelenleg, amikor ezeket a sorokat írom, még csak 11%-nál tartanak.

- 2009. nov. 20.-tól 29. helyen, úgynevezett oltópontokon, indult meg a védőoltások beadása.

- Az oltópontokon egyszerűen lehet felírni, kiváltani és beadni az oltást 2009. dec.22.-ig reggel 8 órától – este 20 óráig, melynek költsége 3000 Ft. Az oltópontokon csak olyan egészségesekeket oltanak, akinek nem jár ingyen a vakcina. Szükség van még a TAJ- v. LAKCÍMKÁRTYA bemutatására is.

- A járványhelyzet kihirdetése ellenére is van jelentősége az oltásnak, mert a vakcina egyrészt megóvhatja az egyént a fertőzéstől, másrészt fékezheti a vírus terjedését.

Egy-két jó tanács (nem tőlem) DR. OZ kanadai orvostól.

1. Gyakori kézmosás
2. Próbáld megállni, hogy nem nyúlsz az arcodhoz, főleg a szájadhoz. Ezért hasznos a maszk.
3. Gargalizálj naponta 2x meleg sós vízzel.
4. Az orrüregedet naponta 1x tisztítsd ki meleg sós vízzel.
5. Erősítsd az immunrendszeredet magas C-vitamin tartalmú zöldségek és gyümölcsök fogyasztásával.
6. Igyál sok meleg folyadékot pl. teát, gyenge kávé, kakaót stb. Mindenkinek további jó egészséget kívánok.

Kiss/DR/ Gábor City 841



Megjelent egy hirdetés az egyik újság társkereső rovatában:

„Fiatal, fekete nőstény férfi társaságot keres, származás nem számít. Csinosnak mondott lány vagyok, aki szeret játszani. Szeretem a hosszú erdei sétákat, szívesen utaznék a terepjáróban, elvihetsz vadászni, kempingezni, horgászni. Gyertyafényes vacsorákon a tenyeredből ennék. Simogass sokat és bánj velem szeretettel. Amikor hazaérsz, az ajtó előtt várlak, csak azt viselem, amit a természet adott. Hívd az 555-555-öt és kérd Daisyt.”

Ezután 15 ezer férfi találta magát abban a helyzetben, hogy az Atlantai Állatvédőkkel beszél telefonon egy 8 hetes labradorról.



Továbbra is kiemelt ügyfelek a taxisok

Maradtak a kedvezmények a Palota Automobilnál

A pénzügyi, gazdasági válság természetesen a járműkereskedőket sem kerülte el. A hazai autópiacon – finoman szólva – összehuht. Az idei évben várhatóan csak töredékét adják el a néhány évvel ezelőtti 200 ezer feletti darabszámnak. Ennek okai szerinte a bizalomvesztés említhető az egyik leglényegesebb oknak. Ugyanis a lehetséges vásárlók többsége országszerte már egzisztenciális problémákkal küzd, vagy éppen retteg állásának, megélhetésének elvesztésétől. Akiknek jövedelme biztos, azokat az elmúlt időszakban a pénzintézetek részéről tapasztalt, sok esetben bizonylathatatlansága eltántorítja a járműcserétől még azokat is, akik egyébként megengedhetnék maguknak ezt a kiadást. A már az adósságszpirálba került százazreknek pedig kisebb gondjuk is nagyobb annál, mint hogy a most futó személygépkocsi-értékesítési akciókból egy kedvezőt kiválasszanak maguknak. Pedig a már sok esetben drámáinak tűnő helyzet ma a vásárlónak kedvez, minden tekintetben. Akciós árak, készletsökkentés, kedvezmények mindenhol. A taxisok között az egyik legnépszerűbb márkakereskedés a Palota Automobil Kft., melynek ügyvezető igazgatóját, Beniczky Ádámot kerestük meg kérdéseinkkel

• Onöket milyen mértékben érintette az autópiacon recesszió?

• Sajnos az újautó-piac visszaesése minket sem került el. Ma úgy tűnik, hogy a tavalyi évben eladott darabszámnak csak valamivel több mint a felét tudjuk az idén értékesíteni. A számok nyelvén ez nagyjából azt jelenti, hogy a korábbi 490 körüli átadásunk most várhatólag körülbelül 250 darabra csökken.

• Úgy tudom, a taxisoknak történő eladás ilyen mértékben nem változott.

• Szerencsére ez valóban így van. Aki nap mint nap használja a járművet, annak a csere is hamarabb válik esedékessé. A taxisoknak az autó munkaeszköze, melynek időnkénti cseréjét gazdaságossági érvek is alátámasztják. Ügyfeleink jelentős része tudja, nem érdemes „lelakni” az autót, mert úgy az már kevesebbet ér majd a cserénél. A taxi korával arányosan a fenntartási költségek is emelkednek, ezt a szempontot is érdemes figyelembe venni a döntésnél. Természetesen a jelenlegi helyzetben taxis vásárlóink is megfontoltabbak. A vásárlás előtt többször is bejönnek, kérdeznek, számolnak. Mi pedig segítünk, mert ismerjük gondolataikat, kéréseiket. Elmondhatjuk magunkról, hogy cégünk gyakorlatilag az évek során specializálódott a taxisok igényeinek kielégítésére. Tehát itt egy helyen – a közgazdaságból vett kifejezéssel: egyablakos ügyintézés – lezajlik a taxi átadása. Kívánságra a behozott taxióra beszerelésével együtt gyakorlatilag mindent elintézzünk és sárga rendszámmal, hitelesített órával adjuk át a járművet a megrendelőnek.

• Tekintettel arra, hogy a márkakereskedők ma már óvatosabbak, nem rendelnek előre sok autót, azt hiszem, érdemes megkérdezni: mennyi idő alatt juthat hozzá a vevő a Palota Automobilnál például egy új Octaviához?

• Régi, de alapigazság értékesíteni csak abból lehet, ami van. Mi ennek megfelelően – csökkentett, de azért megfelelő nagyságú készlettel – állunk vásárlóink rendelkezésére. Például a taxisok között a legkeresettebb 1.4-es Octaviát raktárról tudjuk szállítani. Tehát – a hitelügyintézés függvényében – 1-2 hét alatt

hozzá lehet jutni a már előbb említett taxiként forgalomba helyezett autóhoz.

• Az árak tekintetében is mindenféle pletyka terjed. Egyesek szerint kifogytak a korábban megrendelt készletek, így emelkedtek az árak. Mások viszont akciókról, árengedményekről beszélnek. Mi a helyzet a Palota Automobilnál?

• Az árak egy darabig valóban mentek felfelé, e mellett a korábbi készletek is elfogytak. Jelen pillanatban már normalizálódott a helyzet, van készletünk és az árak, ha kismértékben is, de lejjebb mentek. Konkrétabban: egy 1.4-es, benzines, 80 LE-es II-es Octavia már 3 199 000,- Ft-ért elvihető.

• Tekintettel arra, hogy a taxisok általában hitelre vásárolnak, nézzük a felmerülő kérdéseket: hány százalékos beugróval lehet elvinni a Skodákat?

• 20% befizetését követelik meg a bankok alapesetben, természetesen ez a hitelígenyülő függvényében változhat. A taxióra szerelését bele tudjuk építeni az autó árába, így ez is részletre vásárolható. A sárga rendszám ügyintézését és az illetékeket, 'drosztpénzt' stb. ezen felül kell befizetni. Mindezt elintézzük annak, aki kéri.

• Nézzük tovább a jelenlegi banki gyakorlatot. Milyen az elérhető futamidő, illetve milyen pénznemben lehet hitelhez jutni?

• A legfontosabb: továbbra is hozzá lehet jutni devizaalapú hitelekhez. Az euró, illetve a svájci frank alapú kölcsönöknél van egy kisebb kamat felár, mert maga az ország ma drágábban jut ehhez a forráshoz, mint korábban. Ezen lehet nyerni és veszteni is. Az elmúlt időszakban a médiában – hálás témaként – főleg a veszteségekről volt szó. Én azt gondolom, hogy aki hosszabb távon gondolkodik, és 5-6-10 évre veszi fel a hiteleket, az összességében még így is nyert a devizaalapú kölcsönökön a forintHITELESEKkel szemben. Azonban nem vagyunk egyformák. Tudunk akár fix kamatozású forint alapú hitelt is biztosítani. E mellett van változó kamatozású is ugyanebből, úgyhogy lehet választani. Az embernek magának kell eldöntenie, hogy mennyi kockázatot vállal és a szerint választ.

• A taxisok nagyon sok mindenhez értenek, de többnyire nem közgazdászok és nem pénzügyi zsenik. Az itt dolgozók tudnak nekik segíteni a megfelelő ajánlat kiválasztásában?

• Természetesen. Egyébként törvényi előírás is, hogy megfelelően tájékoztassuk az ügyfeleket. Részletesen, táblázatos formában adunk több ajánlatot is. Ezekből kitűnik, hogy a különböző konstrukciónál mennyi a havi törlesztés összege, mennyi annak kamattartalma, időtartama. Látjuk, hogy mi rakódik rá az évek alatt a tőkeösszegre. Ebből persze nem látható előre a devizahitel kockázata, de összehasonlíthatóvá válik a sok ajánlat.

• Attól retteg szinte mindenki, hogy az elmúlt időszak gyakorlatának megfelelően a havi 70 ezres részletből „egyszer csak” 120 ezer lesz. Amit viszont már nem tud kitermelni a vállalkozó. Van fix összegű havidíjas ajánlatuk is?

• Tudunk adni fix törlesztési összegű hitelt is fix futamidőre, bár igaz, hogy szinte biztosan nem ez lesz a

AUTÓMENTÉS 0-24-ig
 egész Európa területén - 3,5 tonnájig

SE-BES PLUSZ Kft.
06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárhol
 bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás
 esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

pillanatnyilag legkedvezőbb konstrukció, ha összevetjük a többivel. Viszont valóban évekre előre tervezhetővé teszi a törlesztő részlet összegét. Ez is egyéni döntés kérdése. Én inkább arra hívnám fel a figyelmet általában a hitelkonstrukciókkal kapcsolatban, hogy itt hosszabb futamidőről van szó, mint például bizonyos rövid lejáratú személyi hiteleknek. Akár 5-10 évről, vagy a lakáshitelek esetén ennél jóval többről. A feltételekről, kamatokról összességében csak a futamidő végén lehet reális ítéletet alkotni. Szeretnék emlékeztetni arra, hogy a devizahitelek kapcsán rengeteg negatív történet nyilvánosságot kapott. Annak ellenére, hogy mindössze egy durván 8 hónapos kritikus időtartamról beszélünk, egy például 10 éves hitelnél. Ez biztosan érintett minden banki ügyfelet, ám a végleges szaldót akkor lehet csak megvonni, amikor a futamidő a végére ért. Józan számítások szerint, a hosszabb lejáratú devizahitelekkel terheltek végeredményben nem feltétlenül járnak majd rosszabbul, mintha forintban adósdottak volna el. Előbbinek azonban jóval nagyobb a kockázata a forint bevételekből teljesítő ügyfél számára.

Folytatás a 43. oldalon

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Tisztelt szerkesztőség! Kérem állásfoglalásokat abban az ügyben, hogy az utolsó negyedévre kell-e adóelőleget fizetni, vagy elegendő azt a bevallás beküldésével egyidejűleg rendezni. Ahány kolléga, vagy könyvelő, annyifélet mondanak...

Tisztelt kolléga!

Mint az e lapban megjelent táblázatokból is látható, adóelőleget fizetni a negyedik negyedévre is kell. Sokan még mindig abban a hitben vannak (ha könyvelő is van közöttük, az elég baj...), hogy az utolsó negyedévre eső adókat a bevallással egyidejűleg kell rendezni. Évekkel ezelőtt még valóban így szólt az előírás, de ma már más a szabály! A negyedik negyedévre vonatkozó adókat a többihez hasonlóan a negyedévet követő hó 12-ig, tehát 2010. január 12-ig kell rendezni. A késedelmes befizetést az adóbevallás feldolgozása után késedelmi kamattal terheli az adóhatóság. Néhányan azt mondják, hogy ők sohasem fizettek adóelőleget, de a bevallással egyidejűleg mindig pontosan befizették az adójukat és soha nem is büntették meg őket. Így is van. Büntetés a késedelmes fizetésért nem jár, csak késedelmi pótlék. Ha a bevallás korrekt módon, az adóelőleget is feltüntetve készül, akkor az adófolyószámlán a terhelési oldal negyedévenként tartalmazza a befizetendőket, és a hatóság ezekhez a határidőkhöz képest számítja ki a késedelmi pótlékot.

Pistike az áruházi tömegben elveszti az anyukáját. Odamegy az egyik pultnál álló eladóhoz és megkérdezi tőle: – Néni kérem, nem látott egy anyukát nélkülem?



Folytatás a 40. oldalról

• **Térjünk át a garanciára, illetve az esetleges taxis kedvezményekre.**

• Ami a kérdés második felét illeti, a Palota Automobil eddig is, ezután is speciális, kifejezetten taxisoknak szóló kedvezményeket kínál ügyfeleinek. Aki nálunk vásárol autót, azt mi egyedi kedvezményben részesítjük, még a márkaszerviz-díjából és az alkatrészárakból is. A részletekről a kollégáknál érdemes érdeklődni. Jelen pillanatban minden újonnan vásárolt Skodához 2+1 év garanciát biztosítunk vásárlóinknak. Ebből 2 év a gyártói garancia, ami európai uniós jellegű. A 3. évet a magyar importőr biztosítja, legfeljebb 150 000 km futásteljesítményig. Ez utóbbi csak akkor jár az autóra, ha az átvizsgálásokat igazoltan márkaszerviz, gyári alkatrészekkel végezte el. Fontos azt is tudni, hogy ha olyan fődarab-probléma van, ami a méltányosságon belül orvosolható, akkor ebből a körből kizáró ok, ha nem márkaszervizben történtek az átvizsgálások és a javítások.

• **A szervizköltségeket hogyan számlázzák? Órára, percre?**

• A Skoda mellett a Volkswagen járművek márkaszerviz-tevékenységét is ellátjuk, és mindkét márkánál a gyári normaidő-rendszer szerint számlázunk. Minden műveletnek megvan az időegység-tétele, amit a számlázáskor alapul veszünk. Magyarul, amelyik javításra 32 perc a normaidő, arra nem számolunk 35 percet. Ha a szerelő kicsit lassabban dolgozik, akkor sem. A számlázás 36 másodperces egységekben történik, így a túlszámlázást a rendszer kizárja. A munkafelvévők, vagy jelenlegi szóhasználattal a szerviztanácsadók, figyelemmel kísérik számlázáskor a ténylegesen ráfordított időt, illetőleg a normaidőt, így a rendszer nagyon korrekt.

• **Mit takar pontosan a Szerviz 4+ szolgáltatás?**

• A magyarországi importőr támogatásával próbálunk egy olyan programot kialakítani, illetve bevezetni, ami márkaszervizünkben az idősebb járművek javítását teszi gazdaságosabbá. Ezt takarja a Szerviz 4+ akció. Azon járművek javítására, amelyek már elmúltak 4 évesek, a márkaszervizünkben beszerezhető kuponokkal kedvezményeket lehet kapni. Ezek felhasználásával jelentősen csökkenthető a számla végösszege, ugyanakkor jól képzett szakemberek gyári alkatrészeket építenek a járművekbe.

• **Ha jól értem, akkor ez hasonló ahhoz, mint amikor egy adott benzinkút-társaságnál kapok egy bélyegzőt vagy bélyeget a kisfüzetembe, majd azt beválthatom valamire.**

• A különbség óriási, mi itt előre adjuk a kupont. Az ügyfél beül a munkafelvétele, ahol kiderül, hogy neki egy négy évnél idősebb autója van. A munkafelvévő megmutatja, hogy mennyibe kerülne ez a javítás, de rögtön át tud neki nyújtani egy kupont, amit ő már a fizetésnél felhasználhat. Tehát ez egy azonnali kedvezmény.

• **Ennek előfeltétele az előbb említett 2+1 éves garancia márkaszervizben történő igénybevétele?**

• Örülnénk, ha ez egy minden ügyfél által teljesíthető előfeltétel lenne, de nincsen ilyen megkötés. Várjuk azokat is sok szeretettel, akik eddig mondjuk nem szakszervizben javítottak. Pont az a cél, hogy a járműpark megfelelően képzett szakemberek által legyen karbantartva.

• **A 2+1 éves garanciában van európai szervizbiztosítás is. Ez tartalmazza az autószállítást is?**

• A kérdés már a mobilitásgarancia témakörébe vezet át, kezdjük az elején. A Volkswagen-csoportnál ez egy korlátlan ideig tartó szolgáltatás. Vagyis amíg az autót márkaszervizben gondozzák és a tulajdonos a feltárt hibák kijavítását, valamint az



sát is, ha olyan a helyzet. E mellett bizonyos esetekben térít szállást, taxiköltséget is. Európa szerte. A mobilitásgarancia korlátlan a tekintetben is, hogy bármikor „be lehet lépni” a rendszerbe. Vagyis lehet akár 18 éves

a jármű, ha azt tulajdonosa behozza a márkaszervizbe átvizsgálásra, és gyári alkatrészekből elvégzetteti az általunk szükségesnek ítélt javításokat, úgy vállaljuk a mobilitásgaranciát a következő szervizidőszakra. Nem

előfeltétel tehát a korábbi szervizhűség. Ami még nagyon jó hír lehet, hogy a magánszemélyek és egyéni vállalkozók által 2009. december 31-ig vásárolt Fabia és Octavia modelleknél az első két év kötelező átvizsgálásának díját a szerviz átvállalja. Ezt a kedvezményt most csak az új autók vásárlóinak tudjuk adni.

• **Az üzemanyagárak tekintetében sem állunk túl jól. Egyes prognózisok szerint biztos, hogy ennek ára 300 Ft fölé megy, véglegesen. Vagyis megint megfordulhat a fejekben a gázzal működő autó vásárlásának ötlete.**

• Állunk elébe. A Skoda elsőként lépett a hazai piacon ebbe az irányba. A Palota Automobil azon kevés márkakereskedés és márkaszerviz közé tartozik, mely szerepel a Skoda Dual programban. Ez nem egyszerűen részvételi szándékot jelent, hanem szervizünkben jelentős beruházások történtek a program kiszolgálása érdekében. Azt a taxisok is tudják, hogy a gázos autók javításának komoly személyi, műszaki, biztonsági feltételei vannak. A piac visszaesése hátrányosan érintette a gázos autók forgalmazását, ám mi azért igyekszünk, fut számos LPG-vel üzemelő autónk jelenleg is. Ezek között sok taxi is van. Sajnos az üzemanyagárak emelkedése ellenére még mindig látjuk a komoly ellenérzést az autósokban. A tévhitek, az indokolatlan félelmek eloszlátásához azonban

egy márkakereskedés kevés. Pedig használatában nincs semmi kelepce. Tényleg olcsóbb ilyen autóval közlekedni. Taxisoknak nagyon megéri, hiszen a beruházás hamar megtérül. Teljesítménycsökkenést nem lehet érzékelni, az átváltás gázzal benzinre automatikus, de manuálisan is szabályozható. Talán a mélygarázsokba történő behajtás tiltása az egyetlen hátrány, de ezért bőségesen kárpótolt az olcsóbb üzemeltetés öröme. E mellett ez egy zöldebb technológia a hagyományos meghajtásnál, amit sajnálatosan a jelenlegi szabályozás nem támogat megfelelően. Reméljük, e tekintetben is változik majd a szemlélet.

• **Tehát, aki e mellett a dual-rendszer mellett dönt, vásárolhat belőle?**



éves átvizsgálást a szervizüzetben megadott időpontokban, a nálunk vásárolt alkatrészekkel elvégeztette, addig számára a mobilitásgaranciát automatikusan, a következő szerviz esedékességéig biztosítjuk. Az újabb autóknál úgynevezett nyújtott szervizperiódusok („longlife”), vagyis nem fix időintervallumonként előbukkanó szervizesemények vannak. Természetesen ezekre is vonatkozik a garancia, csak figyelni kell a műszerfalán „egyszer csak” kigyulladó szervizlámpára. Hogy a konkrét kérdésre válaszoljak: a mobilitásgarancia magában foglalja az autónak a szervizben történő szállítást. Sőt adott esetben akár csereautó biztosítá-



• Természetesen! Az 1.4-es 80 LE-s Octavia Dual-ból sokat adtunk el taxinak. Vállaljuk javítását, szervizelését, vizsgáztatását. A jármű egyes üzemmódban kerül ki az autószalomból, így nem kell a gáz-átalakítás költségét külön megfinanszírozni.

• **A Superb-ről egyöntetű a vélemény: ideális taxi. Milyen feltételek mellett lehet hozzájutni?**

• Nagyon sok Superb taxi fut az utakon, már az újabb generációból is. Az új Superb-ből a legkedvezőbb árú az 1.4 TSI benzines, turbófeltöltésű motor. Ezt ki kell próbálni ahhoz, hogy igazán lehessen himni benne. Aki beleült és vezette, tudja, hogy nem alulmotorizált az autó. Ráadásul benzines létező üzemanyag-takarékos is. Hogy ez könnyebben elérhető legyen a személyfuvarozóknak, most 5 450 000

Ft-os induló árat tudunk számukra kínálni, ami gyakorlatilag verhetetlen ár-érték arányt biztosít a jelenlegi piacon. Am a dízelmotoros változatok sem kerülnek sokkal többre. Természetesen a részletfizetési lehetőségek adóttak, vagyis valamivel több mint 1 millió forint befizetése után el lehet vinni az ideális, mindenhol a legkedvezőbb kategória-besorolású taxit.

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

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Madár, a csodálatos

A szuperlatívusz is kevés: a szív, a tudás, az akarat diadala! Dráma és öröm! Üvöltős boldogság egy hosszú szünet végén. Mi ne udvariaskodjunk, amit Erdei Zsolttal az Universum csinált, az pofátlanság. Most beledőltek a saját kardjukba, mert Zsolt áprilisban visszaveszi a leadott világbajnoki övét. Mégpedig klubtársától, akinek a sült galamb a szájába repült. Zsolt, a „Pesti srác” egy hős! Felvette a kesztyűt, és még a betegségével a háta mögött is jogos, nagyszerű győzelmet aratott. Megmutatta, mi a magyar virtus! Bebizonyította, mi nem csak vesztünk. Nem csak Mohács, Segesvár, Világos, Bern és Marseille van. Helyettünk is bebizonyította az akarat, a hit, a szív a képességekkel együtt csodákra képes. Ez pedig fantasztikus diadal volt! Értünk is győzött. Ő minden nehézséget tudomásul vett, de célját elérte. Megverte a církálósúlyú, 8 kg-mal nehezebb Fragomenit. Csodálatos este volt! Két sportember nemes küzdelme. Őszinte, egymást tisztelő, nagrabecslő versengés! Így is lehet, még sok sikert kívánok Zsoltnak. Remélem, nem ez volt az utolsó!

Szaktudás, alázat, tisztesség

Nagyon ritka, amikor e három tulajdonság egyszerre meg van egy emberben. Márpedig a mostani riport alanya ilyen. Futballról lévén szó, különösen ritka jelenség, ha valaki kimagaslóan képzett szakterületén, ugyanakkor egyéni érdekeit félretéve alázatos szeretett sportágra iránt, valamint tisztességes is, hiszen nemzetközi válogatottunk éléről való eltávolítását egy angol lord nyugalmával tűrte. A csapat érdekét nézte, noha a leváltása, messze nem volt indokolt, (helyesebben a szövetség nem hosszabbította meg a szerződését). Várhídi Péterről van szó. E rövid bevezető után ajánlom figyelmetekbe riportomat, melyben nem csak a futballról

beszélgetünk, hanem sok minden másról is.

• **Először gratulálok az új lehetőséghez a PMFC élén. Méltó feladat a számokra. Kedves Péter, milyen célkitűzések van az első évben?**

• Egyelőre fél évről van szó. A csapat szerkezeti stabilitása a cél, kevés átigazolással. Le kell az alapjait rakni a későbbi MBI-es csapatnak, s annak a játékrendszernek, mellyel hosszabb távon az első osztályban tudunk maradni.

• **Nem csak az új helyzetről szeretnék kérdezni, de a szerződésed annyira friss és érdekes, hogy először foglalkozunk ezzel. Hogyan jött létre, ki keresett?**

• Bérci Balázs, a klubmenedzser keresett, ő korábban az Újpestben játékosom volt.

• **A közelmúltban legyőzték a Szigetszentmiklóssal jelenlegi csapatodat. Ez a mérkőzés hatással volt a későbbi kontraktusra?**

• Meggyőződésem, hogy nem. Úgy érzem, a szerződöttemsem előre eldöntött kérdés volt.

• **Mennyi időre szól a pécsi megbízátságod?**

• Másfél évre.

• **Nagyon sok sikert kívánok az új feladathoz. De most térjünk át más témára. Nézzük a leváltásodat. Van-e benned tüske, milyen a viszonyod Kisteleki úrral?**

• Tüske az nincs. Most már az új feladatok érdekelnék, Kisteleki úrral jelenleg nincs kapcsolatam.

• **Nem akartam sebeket szaggatni, de nagyon érdekli a kollégáimat, hogy az új válogatott kialakításába, a fiatalításban vállalt úttörő szereped után, miért nem számított rád a szövetség a fiatalabb korosztályos válogatottaknál.**

• Eredetileg számítottak rám, de máig érthetetlen a számomra, miért bontották fel a szerződésemet.

• **Péter! Figyelemmel kíséred-e akkori játékosaidat, különösen érdekelne Filkor Attila, és Vass Ádám, mi történt azóta velük?**

• Igen, figyelem őket. Vass Ádám

is, Filkor is az olasz II-es osztályban játszik, előbbi a Bresciában, utóbbi a Sassounóban. Mindketten játsszának, de nehéz a kenyér számukra.

• **Igen, Olaszország nehéz pálya. Nem lenne érdemes a hazai bajnokságot próbálni velük? Filkort és Vass különösen tehetségesnek tartom.**

• **Jobb nekik kiint. A nehezebb körülmények között jobban fejlődhetnek.**

• **Mezei György hazahozta Kijevből Farkast, te nem gondoltál arra, hogy a válogatottban eredményesen kipróbált Filkórral és Vassal erősítsd meg a PMFC-t?**

• Örülnék nekik, de most anyagi okok miatt ez nem aktuális.

• **Kedves Péter! Te, aki bátran nyúltál a fiatalokhoz, szeretném, ha néhány mondatban összefoglalnád, értékelnéd az U20-as és U 21-es válogatottak sikereit! Gondolok a VB bronzra, és Olaszország győri legyőzésére.**

• Évek óta tudjuk, hogy ők nagyon jók. Számomra nem meglepő a jó szereplésük. Ők már az új akadémiai rendszer szülöttei, 16 éves koruk óta együtt játszanak, ezért mentálisan is nagyon erősek. Örülök a sikerüknek.

• **Megkerülhetetlen kérdés a nemzeti 11-ünk. Én látok előrelépést, viszont nyilvánvaló, a végeredmény lehetett volna sikeresebb. A fociban a „ha” az nincs. De mégis...! Gondoljunk bele, ha az első mérkőzésen Dánia ellen mondjuk, egyszer lecsúszik a labda Huszti lábáról, és egyet értékesít két helyzetéből, vagy Ibrahimovics nem „hasalja” be a labdát a kapunkba, akkor most továbbjutottunk volna! Mi a véleményed?**

• Semmi esélyünk nem volt, reális eredmény született. A sorsolás szégye okán voltunk csak továbbjutási pozícióban. A két első helyezett még erősebb nálunk.

• **Kedves Péter! Én személy szerint örültem volna, ha te maradsz a kapitány. De Koemant is kedvelem, tisztetem, azért egy-két dologban vitatkoznék veled! Ilyen az egycsatoros felállás. Te hogyan látod ezt?**

• A támadójátéknak nem az egy csatár a lényege, sokkal fontosabb, hogy a csapat játékát milyen tartalommal töltjük meg. A játékközpontunk volt defenzív, ezért nem tudtunk támadni.

• **Ami a fiatalítást illeti, egy mentálisan egészséges U20-as, 21-es csapatból én már megszagoltattam volna a nagyválogatott címeres mezét Koman Vladimírral, Németh Krisztiánnal, és Kádárral. Mit gondolsz, érettek ők már 30 percre, vagy esetleg egy félidőre, vagy még másokat is be lehetne tenni? Például itt van Szalay Ádám, ő talán hosszútávon jobb, mint a Thorgelle Sanyi. Te hogy gondolsz?**

• Én a fiatalokra alapoztam, egyértelmű a válaszom, nálam már bemutatkoztak volna, ha nem is egyszerűen. Sok tehetséges centerrünk van, nálam a sorrend: Priskin Tamás, Németh Krisztián, és Szalay Ádám. Ők a jövő emberei.

• **Karácsonyi számról lévén szó, futballon túl másról is szeretnék kérdezni. Van-e a focin kívül más sport, hobbi, amit szívesen űzöl?**

• Igen a sielés.

• **Szereted-e a halat, szoktál-e horgászni?**

• Nem horgászom, de a halételek a kedvenceim közé tartoznak.

• **Mivel a Taxisok Világa sport, turisztikai, gasztronómiai rovatát én karnagyolom, meg kell kérdezni, szeretsz-e főzni? Amennyiben igen, kollégáim szívesen vennének tőled egy receptet.**

• Válaszom egyszerű, nem tudok főzni.

• **Akkor még inkább ajánlom figyelmedbe az Ujvári egybesült malacomb receptjét, melyet a Taxisok Világa részére megküldött decemberi számában olvashatsz el. Egyszerűen elkészíthető, garantáltan elsőre sikerül, csak hozzá kell fogni. Kedves Péter! Befejezésül sok sikert kívánok neked a sport területén, valamint boldog karácsonyt és új évet a Taxisok Világa szerkesztősége és a magam és kollégáim nevében.**



Újévi malacsült

Tavaly a meghitt ünnep, karácsony Szentestéjéhez kapcsolódó receptet ajánlottam figyelmetekbe. Az „első díjas” halászlénket. Remélem, sokan elkészítettétek! Most arra gondoltam, a vidám szilvesztert követő Újévi malacsült elkészítését írom le nektek. Nálunk a családban hagyomány volt az új év köszöntésének. Ilyenkor a rokonság férfi tagjai - húsvét hétfőhöz hasonlóan - eljöttek hozzánk minden jót kívánni, na és persze enni, inni. Igazi ünnepi étel ilyenkor a savanyúkáposzta-leves, a kocsonya, az egybesült bőrös malacomb és hozzá a lencsefőzelék.

Ebben a számban a malacsült receptjét írom le.

Hozzávalók: 8 személyre

Kb. 3 kg csontozott bőrös malacomb

2 fej fokhagyma

5 dkg örölt feketebors (a legjobb saját kézzel törni)

5 dkg rozmaring, esetleg 5-6 szál zöld, apróra vágva

2 kg sertézsír

0,5 l szűrt húsleves

1 üveg sör

kevés mustár

0,3 l olaj

só ízlés szerint

Az az igazság, hogy a süstést akár azonnal is elvégezhetjük, én az ünnepi alkalomra a pácolásos megoldást javaslom. A 4-5 nap pác csak használ, ízebb lesz a sültünk, ha a fokhagyma és a fűszerek összeérnek a hússal. Különlegesebb, finomabb így az étel.

Első lépésként vágjuk szálkákra a fokhagymát. Ezután a fűszerek egy részét, egy kevés mustárt (három evőkanál), és az olajat keverjük össze. A húst hosszú, vékony késsel alaposan, felszurkáljuk, és a résekbe fokhagymaszálkákat tömökünk, majd a fűszeres olajból csepegtessünk a fokhagyma után a résekbe. Sőt még egyáltalán nem teszünk rá. Vigyázni kell, a bőrös részt nem szóhatjuk, mert süstés után nem lesz ropogós. A következő lépés a bőrös rész kockásra irdalása. Csak akkor dörzsöljük be a fűszeres olajjal. A húst üvegedénybe tesszük, lefedjük, és naponta kétszer megforgatjuk a páclében. Hideg, nulla fok körüli helyen tároljuk. A süstés előtti nap reggel a bőrös rész kivételével, sóval bedörzsöljük. Egy napot így is állni hagyjuk. Süstéskor a sütőt előmelegítjük 120-130 fokra. A húst zsírral kikent tepsibe helyezük, a húsleves alöntjük, lefóliázzuk lazán és betesszük a sütőbe. Használhatunk cserépedényt is. A süstési idő kb. 3 óra, de ez nem szentírás! Felőrán-

Küldj egy receptet – szilveszteri változat

Tisztelt kollégák!

Találtam egy XIX. század végi receptkönyvet, melyet örömmel olvasgatok mostanában. Egy receptet ebből most megosztok veletek, bár valószínű, hogy ezt már sosem fogjuk elkészíteni.

Töltött medvetalp

A talpak kemény bőrét és az ujjak közötti szőröket éles késsel eltávolítjuk, miközben ismételt forró vízbe mártjuk a talpakat. Kevés fűszeres (só, paprika, ecet, citrom, babérlevél bors, stb.) vízben puhá-

ként meg kell nézni! Lassú süstést alkalmazunk, ha kell, csökkentünk a hőt akár 100 fokra. A bőrös részt sörrel kenegessük. Kb. 2 óra után a puhaságát ellenőrizzük le. Húsvilát szűrjük a közepébe, ha megemeljük és a saját súlyánál fogva, lassan visszacsúszik, levehetjük a fóliát és növeljük óvatosan a hőmérsékletet 160-180 fokra. Így pirítsuk meg a malac bőrét, közben gyakran locsogassuk sörrel, a húst pedig pecsenyelével. Ekkor tegyük rá a zsírt, és szórjuk körbe a maradék fokhagymával. Akkor sikerült jól, ha elkészültek a pecsenyészir letisztult, a hús jól szeletelhető, nem esik szét. A fűszerekből az utolsó fázisban még szórhatunk rá, ha azt akarjuk, hogy jobban érezhető legyen!

„Részeges” vöröskáposztával, és pecsenyelével meglocsolt tört krumplival javaslom tálalni, esetleg csemegeuborka díszítést még tehetünk rá egy fél paradicsommal. A lencsefőzelék feltétjeként is parádés. Kötelező elő- és utóital egy-egy stampedli házpálinka, és aztán extra száraz fehérbort vagy fröccsöt ajánlok mellé.

Remélem, ez is elnyeri tetszéseteket, és elkészítitek.

Van még valami a tarsolyomban. Igaz, ezt a receptet drága fiatal barátom, Hortobágyi Gergő küldte nekünk Tihanyból. Ez kifejezetten karácsonyi sütemény, melynek elkészítését ausztriai tanulmánya során sajátította el az ottani háziaktól.

Lássuk hát a tiroli dióskalács receptjét:

Tiroli diós kalács

Hozzávalók:

1000 gr liszt

2 kanál zsír

nagy csipet só

3 dl tejszín feloldunk 50g élesztőt picit cukorral.

1 egész tojás.

Az élesztőt összekeverjük és meleg helyre tesszük a tészta kelni. Majd ha megkelt, kinyújtjuk és megkenjük a töltelékkel.



A mákos kalács

A töltelék:

2 dl tejet felforralunk, majd hozzáadunk 200 gr cukrot és 500 gr darált diót. Beleteszünk egy zacskó aszalt szilvát, kicsi rummal. Összekeverjük a tölteléket, és ha ez úgy kívánja, teszünk bele egy kis sárgabaracklevárt is. Ezt követően fonatot készítünk belőle, a tetejét megkenjük tojássárgájával és 200 fokos sütőben aranybarnára sütjük.

A mákos kalács készítése, kis eltéréssel, hasonlóképpen történik. Ha megsült, baracklevárral megkenjük és tálaljuk.

Jó étvágyat hozzá!

A kaja után térjünk rá a (sport) horgász hírekre.

Sajnos a sok éve

taxisok világa

melegszik, és fődó alatt kihűtjük őket. Mikor már majdnem egészen kihűltek, gondosan kiszedjük belőlük a csontokat és körmöket, majd megtöltjük örölt disznó- vagy ürühúsból, gombából, tojásból álló fűszeres keverékkel. Vajpapirosba csomagoljuk és kb. egy óra hosszat pároljuk zsíron vagy vajon a sütőben. A levét zsírtalanítjuk, tokaji vagy portói borral ízesítjük úgy, hogy azt a tálalásnál ráöntjük a talpakra. Nos ennyi egy régi recept, de mi örülhetünk, ha néha akadna vadnyúl, esetleg egy kis őz-, vagy szarvascomb a konyhára.

Soós István City 22

megszokott veremelés előtti pontyrajzás eddig az idén elmaradt.

Jó hír viszont, hogy Tihanyban és Sajkodon szépen jön a süllő. Nem kapitálisak, de azért akad egy-két szép példány süllőből, csukából és pontyból is.

Lehet, idén késik a természet, hiszen eddig remek idő volt, és az oka az elmaradt pontyoknak.

Befejezésül nézzétek meg a képet!

Cikkem végén szeretnék Nektek és kedves családtagjaitoknak boldog karácsonyt, és sikerekben gazdag boldog új évet kívánni.

Legközelebb jövőre, üdvözlettel:

Polinger Sándor, City 231



Egy kifogott süllő még feldolgozás előtt

A rendőr ül a konyhában, a tűzhelyen fő a babaleves, és a gőz majd leveti a fedőt.

A rendőr beüvölt a szobában dolgozó feleségének:
– Anyukám, gyere már, igazítsd meg a dodót. Az asszony kijön és megkérdi:

– Mit igazítsak meg?

– A fazékon a dodót – mondja a rendőr.

– Az nem dodó, hanem fedő! – igazítja ki az asszony.

– Nekem azt mondta az

őrmester – védekezik a rendőr – hogy Kovács, a fedőneve mától Dodó.

Ember a TV-szerelőnek:

– Ültem a fotelban, néztem a TV-t, miközben egy 100-as szöggel piszkáltam a fülem. Egyszer csak elment a hang!

– Honnan lehet tudni egy légyről, hogy nőnemű vagy hímnemű?

– Az egyik a borosüvegre száll, a másik a tükörre.



Borsos Tamás Élt 51 évet

Megtette, pedig hosszú ideig reménykedtünk, hogy csak elmenekült valahová gondjai elől. De nem! Dunába ölte magát fájdalmában. Sajnos nem kell szégyenlősködnünk. Már nem kell „tragikus hírtelenségéről” beszélnünk, mint sok esetben. Szinte mindenki tudja a kegyetlen valósa-

got: egy kollégát a halálba kergettek a körülmények, az örületek, amelyekkel az utóbbi években szétzilálták a taxis társadalmat. Nézzünk bárhova, minden rémálom, ami a szakmát övezi. Egy normál autós az első négy évben egyszer vizsgáztatja az autóját, tízezer forintért. A taxis négyszer, alkalmanként 25 ezerért. Ez így összesen már százezer. Tízszerez a büntetés, mert taxisok vagyunk.

Nem vizsgáztatják le a taxit, amíg nincs taxiállomás-használati engedélye. De nem adnak ki ilyet, amíg nincs levizsgáztatva a taxi. Nesze neked, szerencsétlen taxis, oldd meg a problémádat. Természetesen megoldja, mit tehet mást. Autózik innen oda, onnan vissza, rezsiből. Befizeti a drosztdíjat, elrohan, levizsgáztatja az autót. Majd visszamegy az engedélyért.

Magyarországon az infláció - állítólag - 8 %. A taxisnak kötelező kezes-biztosítást viszont nem 8%-kal, hanem 500 (!) %-kal emelték. Nem számít, majd fizetjük ezt is, hiszen taxisok vagyunk, nem? Óráig sorolhatnánk fájdalmainkat, sérelmeinket, melyekkel senki sem törődik, csak újabb és újabb terheket raknak a vállunkra. Fiatal barátunk már nem bírta a terheket. Elkeseledésében követte mindazokat, akik az elmúlt időszakban önként választották a halált. Sajnos szinte biztosan nem is az utolsó, aki meghozta ezt a fájdalmas döntést.

Emlékezzünk szeretettel fiatal barátunkra! Halála hátha ráébredt az illetékeseket sokszor már elviselhetetlen sérelmeinkre. Ez így nem mehet tovább! Boros Tamás szomorú halála talán az utolsó jajkiáltás a változásokért.

Tamás! Megtetted, ahogy ígérted. Mi pedig reménykedtünk, hogy talán mégsem. Nem nekünk lett igazunk. Novemberben letél volna 52 éves. Előtted volt még az élet.

Mindig emlékezni fogunk rád, nyugodj békében!

Juhász Péter

Tisztelt Taxisok Világa Szerkesztősége!

Bizonyára értesültetek róla, hogy 2009. november 1-jén Borsos Tamás, a Fótaxi dolgozója öngyilkos lett. Nekem személyes jó barátom volt, írtam egy kis megemlékezést, amit szeretnék a lapban megjelentetni. Kérem, hogy amennyiben arra érdemesnek látjátok, szíveskedjétek a lapban megjelentetni az alábbi szöveget!

Köszönettel: Paróczai András

Elvesztettem egy barátomat!

Furdal a lelkiismeret, mert nem tudtam neki segíteni, pedig nap mint nap együtt voltunk.

Állandóan egymáshoz ültünk át a Flórián-droszton, felváltva panaszkodtunk, hogy nem megy a bolt.

Nem vettem komolyan, mikor azt mondta, hogy kínézte magának a Szentendrei úti Auchannál lévő kémenyét és majd onnan ugrik le. Utána azt mondta, hogy ha ez így folytatódik, a Dunába ugrik. Jót röhögöttünk rajta. Álmomban sem gondoltam, hogy megteszi.

Nem szólt senkinek, Nem köszönt el senkitől. Nem csinált parádés jelenetet, hogy meg akar halni. Egyszerűen csak felhajtott az Árpád hídra, letámasztotta a kocsit és ugrott.

Két hétig még reménykedtünk, hátha csak elment valahova, aztán majd jön. De nem jött.

Jött helyette a szomorú hír, hogy a holttestét megtalálták a Dunában, Paksnál.

Itt hagyott minket,

Kedves Tamás!

Ennél talán lett volna jobb megoldás is, de te ezt választottad!

Szomorú és fájó szívvel búcsúznunk tőled:

Barátaid a Flórián-droszton és a Margit híd budai lábánál.

A Citys és Tele 5-ös haverok, akikkel jó volt együtt kávézni és dumálni a kúton és az Árpád fejedelem útján lévő MOL kút dolgozói. Emléked szeretettel megőrizzük!

Nyugodj békében!

Barátod: Paró, volt Fótaxi 213

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

Opel Vectra dízel combi klímás, taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet a 06/20-941-4996



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 450 000 Ft.

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



Eladnám, vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyszögöl alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillsütő, nagy terasz, elektromos kandalló, nagy nappali, beépített bárpult, 2 hálókücs, fürdőszobás-zuhanyzós, csatornázott, leányfalui strand kocsival 5 percre) hétfégy házat. Az ár irányár: 18 000 000 Ft. Valamint ugyanitt a leányfalui strand közelében, csendes, felújítandó, nappali + 3 szobás hétfégy házat - családi okok miatt - szintén eladnám. 200 négyszögöl alapterületű, vízóra van. Az ár irányár szintén: 14 000 000 Ft.

Érdeklődni: Kiss Gábor 06/70-383-8004



Taxi rendszám kiadó!

Tel.: 06/70-561-8915, 06/70-370-9888



Kiadó! Érdligeten 4 lakásos társasházban 1 db 2 szobás, összkomfortos 70 m²-es lakás garázzsal kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/70-38-39-596



Eladó egy 2004 08 02 dátummal üzembe helyezett ezüstmetál Opel Vectra Station Wagon 1.9 CDTI (motorszám: Z19DT) Taxinak vizsgáztatva 2010. március 12-ig érvényes forgalmival. Az autó minden a taxizáshoz fontos berendezéssel el van látva, kompletten szeretném eladni. Extrák: ABS, ASR, menetsta-

bilizátor, CD 6 hangszóróval, elektromos ablak, tükör, manuális klíma, 6 légszák, 6 sebességes manuális váltó. Az autóban 127 ezer km van. Én a betegségem miatt nagyon keveset tudtam csak dolgozni vele, és most, mivel vezetni már nem tudom eladnám. Ár: 2 500 000 Ft. Bármilyen kérdésre szívesen válaszolok, amiben tudok segíteni!

Horváth Zoltán, volt City 623.

Tel.: 06/20-327-1512

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