

**XIX. évf. 2. sz.**

**2009.**

**Február**

## TARTALOM

|  |     |
|--|-----|
| Előterjesztés  | 4.  |
| MKIK bizottsági ülés Szegeden                              | 4.  |
| Csináljanak végre valamit!                                 | 6.  |
| Át nem gondolt korlátok                                    | 10. |
| A taxiközlekedéssel kapcsolatban megoldásra váró problémák | 11. |
| Semmit se hagyjunk a taxiban!                              | 15. |
| Késnek az igazolások                                       | 17. |
| A HYUNDAI Genesis  | 18. |
| Taxis kótya-vetye  | 21. |
| MGE-közlemény  | 22. |
| 10 éve történt   | 22. |
| Fejleszt a Fótaxi  | 24. |
| APEH-közlemények   | 26. |
| Morfondáriák   | 27. |
| Szlovákia és Németország is bekeményít                     | 28. |
| Parkoló autó a Széna téri taxiállomáson                    | 31. |
| Tudod vagy tippelsz?                                       | 33. |
| Kedvezményekkel várja a taxisokat a Taxi 2000              | 34. |
| A rendőrség intézkedik                                     | 38. |
| A BTI kínálata   | 39. |
| Indul a nagypályás bajnokság                               | 40. |
| Találtunk egy verset                                       | 43. |
| Bírság bírság hátán  | 44. |
| Tovább szigorít a rendőrség                                | 45. |
| Egyre több kamera figyeli az utakat                        | 45. |

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:  
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTI-ben

**A SZERKESZTŐSÉG CÍME:**

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

## Talán valami elkezdődik...

E lap olvasói elé a következő oldalakon olyan szakmai anyag kerül, amelyet a VOLÁN Egyesülés készített és amely az említett társaság illetékes döntéshozatali fórumain egyetértésre talált. Mi ebben a hírérték? Véleményem szerint az, hogy egy olyan szervezet vállalkozott arra, hogy feltárja a taxiközlekedés szerepét a közforgalmú közlekedésben, amelynek tagjai a személyszállítás területén országsszerte elsősorban a helyi és helyközi menetrendszerinti személyszállításban érdekeltek. A cégcsoport tagjai jelentős erőfeszítések árán próbálják megtartani utasaikat, de nem mindenáron. Az erőforrásokkal – az állami vagyonnal – való ésszerű gazdálkodásra tekintettel a közforgalmú személyszállítást azzal az eszközzel célszerű megoldani, amely arra a legalkalmasabb! Sajnos erre a politika még a jelen válsághelyzetben sem jött rá! Nem az adófizetők pénzének pocsképlése olyan szállítókapaacitás fenntartása, amelyet a forgalom nem indokol?

De még mielőtt megismétlődne az, ami a taxik betegszállításba való esetleges bekapcsolódásáért lobbizó szervezetek aktivizálódását követően történt, az „utca hangját” meg kell nyugtassam: nincs szó arról, hogy a Keleti pályaudvar és a Kelenföldi pályaudvar között taxik viszik majd az utasokat a buszok helyett. Tehát nem kell már most tiltakozni, hogy „csak nem képzelik, hogy én egy buszjegyért fogom elvinni az utast?”

En elvinném. Nem egyet. Több utast. Számoljunk! Egy budapesti vonaljegy manapság 290 Ft. Az átlagos utazási távolság a buszokon sem több 5-6 km-nél. 8 utas esetén a bevétel 2320 Ft. Azaz 387 Ft/km. Na és ha csak 4-en vannak? Akkor 193 Ft/km. A jelenlegi tarifáinkkal és az alacsony kihasználtsággal van ilyen gurulónk? De ha már itt tartunk: a 8 (vas)utassal közlekedő vonatok vajon mennyi költséggel tesznek meg egy kilométert? Gyanítom, hogy a költségvetésnek ez még két taxi 5-600 forintos viteldíjánál is többbe kerül.

A közlekedésért felelős minisztérium mun-



Dr. Horváth György és dr. Marcsa Ildikó

katársa ugyan egy évvel ezelőtti szakmai egyeztetésen arra tett ígéretet, hogy készítenek egy átfogó elemzést a taxiszolgáltatás helyzetéről. Na de hol van már az a minisztérium...

Saslics Elemér úr, a Volán Egyesülés vezérigazgatója évek óta minden fórumon következetesen azt az álláspontot képviseli, hogy a taxi a közforgalmú személyszállítás része, miközben láthattuk: a fővárosi szmogriadó első napján volt olyan városházi hivatalnok, aki nem így vélekedett.

A hivatkozott dokumentum alapján elinduló szakmai munka lehetőség a további problémák feltárására, a szakmai összefogásra, a változtatások kikényszerítésére, vagyis arra, hogy a piacunk bővüljön! Tegyük minél többen érte!

E gondolatok jegyében ajánlom az érdeklődők figyelmébe a következő előterjesztést.

(horvath)

*A következőkben tehát közöljük a dr. Marcsa Ildikó és dr. Horváth György szerzőpáros által készített szakanyagot annak mellékletével együtt. Tekintettel arra, hogy több mint másfél évtizede nem készült hasonló átfogó elemzés e tárgykörben, csak remélni tudjuk, az előterjesztés készítői nemhiába dolgoztak.*

## ecometer

Új ecometer NT-93 SWM03 hőnyomtatós taxióra a legolcsóbban!

Részletfizetés esetén:

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



Készpénzes fizetés esetén:

**80.000.-Ft-os** kedvezményes

készpénzes áron, használt taxióra  
beszámitással elvihető!

(A beszerelés és hitelesítés mindkét esetben külön fizetendő!)

**CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!**

Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

**Tel.:06-1-240-9479**

**Mobil:06-20-9344-529**

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

## Hmm...

*„A tőkések a munkásosztályt egyre több és több drága áru, épület és technika megvásárlására fogják buzdítani. Ezzel együtt arra ösztönözve őket, hogy egyre több drága hitelt vegyenek fel mindaddig, amíg a hitelek visszafizethetetlenekké válnak. A bedőlt hitelek csődbe juttatják a bankokat, amelyek emiatt államosítva lesznek, és mindez végeredményben a kommunizmus születéséhez vezet.“*

Karl Marx, 1867

Félig már megvolnánk...

# E L Ő T E R J E S Z T É S

**Tárgy:** A taxi-közlekedés szerepe a közforgalmú közlekedésben

**Előterjesztő:** dr. Marcsa Ildikó autóbusz-közlekedési igazgató

## Bevezetés

A közlekedési munkamegosztást – azon belül a taxiközlekedés szerepét – a társadalmi-gazdasági fejlettség határozza meg. A munkamegosztást alakító közlekedéspolitika feladata, hogy a jelentkező utazási igények minél teljesebb kielégítését a rendelkezésre álló források (pénzügyi és fizikai kapacitások) lehető leghatékonyabb felhasználásával biztosítsa.

Az életszínvonal emelkedésével és a motorizáció térhódításával megváltozik az egyének viszonya a közlekedéshez: az utasok egyre igényesebbek lesznek, ma már nem elég „csak” eljuttatni őket az úti célhoz, de azt egyre gyorsabban, egyre kényelmesebben és egyre korszerűbb közlekedési eszközökkel, valamint megfizethető áron szeretnék megtenni – kortól, jövedelmi viszonyoktól és fizikai képességektől függetlenül, a közforgalmú közlekedés és a személygépkocsi közötti választás jogával is élve, egy jól működő intermodális hálózaton belül.

A korábban csak a gazdagok eljutási lehetőségeként kezelt taxik szerepe mára átértékelődött, ez a közlekedési eszköz világszerte egyre jobban integrálódik a városi közforgalmú közlekedés rendszerébe, ami a közlekedéspolitikai megfontolások oldaláról nézve azt jelenti, hogy a taxik jó megoldásnak tűnnek az igények és kapacitások hatékony megfeleltetéséhez. Akkor bizonyítható igazán a létjogosultságuk, amikor szórvány igények atipikus időpontokban jelentkező kielégítése a feladat. Nyilvánvaló, hogy ilyen esetekben a taxik az általuk nyújtott komforttal és gyors rendelkezésre állással – valamint a megfelelő informatikai háttérrel – sokkal rugalmasabb eszközei az utasszállításnak, mint pl. az autóbuszok vagy villamosok.

A taxit ma általában a következők miatt választják az utasok:

- mivel az igényekhez jobban igazodik – térben és időben,
- ugyanúgy (vagy majdnem ugyanúgy) viselkedik, mint a személykocsi – ha a taxi igénybe veheti a buszsávot, még jobb is mint az „egyéni” személykocsi –, miközben nincsenek parkolási és helyismereti problémák a használatakor,
- a rászorulók (idősek, akik már nem ve-

zethetnek, mozgásukban korlátozottak, éjszaka utazni akarók, nem fertőző betegek) számára biztos és biztonságos mobilitási lehetőséget jelent.

A közforgalmú közlekedés hagyományos szereplői – a klasszikusan közszolgáltatóként definiáltak – szempontjából a **taxikkal kialakítandó újfajta együttműködés** azért bír kitüntetett jelentőséggel, mert a rugalma-



## MKIK bizottsági ülés Szegeden

**Dr. Horváth György a taxiközlekedésről tartott előadást, közösen vendéglátónk és házigazdánk, dr. Szeri István (CSMKIK)**

**Kovács panaszkodik a barátjának:**  
 – A házasságomból már elmúlt minden izgalom, szörnyen unalmas.  
 – Miért nem keresel egy barátnőt? Az helyretenné a dolgot.  
 – Azt mondd? És ha a feleségem rájönne?  
 – Akkor mi van? Ma már nem olyan világban élünk! Nyugodtan el is mondhatnád neki.

Kovács elgondolkodik ezen. Mikor hazamegy, azt mondja a feleségének:  
 – Drágám, arra gondoltam, hogy talán jót tenne a házasságunknak, ha volna egy szeretőm.

Mire az asszony így felelt:

– Á, felejtse el! Én már kipróbáltam többször is, de nem vált be.



**A képen balról jobbra: Lossó Géza, Sipeki József, Kiss Sándor, Bodnár Mihály, Szarvas Miklós és dr. Horváth György**



san az igényekhez igazodó, csak a konkrét – eseti – igény jelentkezésekor kapacitást igénylő szolgáltatások kvázi kiszervezésével a közszolgáltatók meglévő hálózatukat újragondolhatják, járműveiket pedig a nagy tömegű utazási igények színvonalasabb kiszolgálására koncentrálhatják, így növelve hatékonyságukat.

**Mivel a taxi ma Magyarországon nem tölti be azt a szerepet, amelyet a fejlett piacgazdaságokban, azaz nem vált a közforgalmú közlekedésbe integrált helyváltoztatási eszközzé, és egyes állami, önkormányzati feladatok megoldására sem**

**veszik azt igénybe (szociális szállítás, helyváltoztatásukban korlátozottak szállítása stb.), ezért indokolt feltárni a problémás területeket és egy lehetséges megoldást felvázolni a mielőbbi integráció megteremtésére.**

### A taxiszolgáltatás rendeltetése

A taxi hagyományosan közforgalmú közlekedési eszköz. Ez a szakmai definíció szerint azt jelenti, hogy a szolgáltatásfajtát mindenki igénybe veheti az utazási feltételek megtartása mellett.

Tudományos értékűnek is tekinthető meg-

határozást adott az Alkotmánybíróság 782/B/1998. AB határozatban az alábbiak szerint:

*„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.”*

Az Alkotmánybíróság álláspontját tudomásul véve tehát a közvetlen állami árbeavatkozásra alkotmányosan indokolt esetben az Alkotmány 9. § (1) bekezdésében deklarált pi-



A Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara hagyományosan – immár a 10. alkalommal – rendezte meg Szegeden közlekedési témákkal foglalkozó kétnapos konferenciáját. A tanácskozási fő témája az érdekképviseltek szerepe a közlekedési ágazatban volt.

A megelőző napon – szintén az évtizedes hagyományoknak megfelelően – a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Kollégiuma Egyéb Közlekedési Bizottsága is kihelyezett ülést tartott. E bizottságban alapvetően a taxis szakmában dolgozó kamarai tagok kaptak helyet. A szegedi rendezvényen a meghívottak általában a másnapi konferencia tárgykörébe tartozó témákat vitatnak meg. Így az ülésre ez alkalommal meghívást kaptak taxis érdekképviseltek /Magyar Taxis Szövetség (MTSZ), Országos Taxis Szövetség (OTSZ), Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ), Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövet-

sége (FUVOSZ)/ is, hogy a kamarai képviselőkkel közösen tekintsek át az elmúlt időszakot. Közös célként fogalmazódott meg, hogy keresse a magyarázatot arra, miért eredménytelen az érdekképviselési munka a taxizás területén, és egyben próbáljanak kivezető utat találni a szakma válságából.

A vitában sok minden elhangzott az elmúlt évtizedek eredményeit és kudarcait kutatva.

Az ülés végén a jelen lévők határozatot fogad-

**dott, a taxis vállalkozásokat érintő törvény- és rendelettervezeteket továbbítja az érdekképviselteknek véleményezésre.”**

Fentiek alapján reménykedni lehet abban, hogy az összefogás végre konkrét eredményekben is megmutatkozik, ami a jelenlegi gazdasági helyzetben a fennmaradást jelentheti a taxis vállalkozások számára.

**Dudás Zoltán, a bizottság elnöke**



**A képen balról jobbra: Tamás Miklós, Udvardi Sándor és Balán Tibor**



**Dudás Zoltán (balra), Bobkó Attila (jobbra)**



**Bakosné Nagy Éva (balra), Sárkány Lukács és Metál Zoltán**

acgazdaság körülményei között is szükség lehet. Legmagasabb árat elsősorban a tartósan monopol-szervezettségű területeken ír elő a törvény, de emellett néhány, a lakossági fogyasztás szempontjából meghatározó területen is érvényesülhet a legmagasabb ár meghatározása

A lakossági és idegenforgalmi fogyasztói igények biztonságos kielégítése olyan szempont, amely szükségessé teszi, hogy a személytaxi-szolgáltatás az utasok számára elérhető és kiszámítható áron működjön, de a vállalkozások jövedelmezőségét is biztosítsa.

### A rugalmas közlekedési rendszer és a taxiközlekedés összefüggései

A rugalmas közlekedési rendszerek hazai vizsgálatának legnyomósabb indoka a jelenlegi közlekedési közszolgáltatók működésfinanszírozási helyzete, amely a közfinanszírozás elégtelensége miatt rákényszeríti a szolgáltatókat a hatékonyságjavítás módszereinek kihasználására.

Emellett – a több éve tartó, majd a 2007. évi, a tarifa- és kedvezményrendszer reformja következtében felerősödő – utasforgalom csökkenés is arra figyelmeztet, hogy a meglévő vagy potenciális utasok megtartására/megszerzésére az eddigieknél is nagyobb figyelmet kell fordítani. (Pl. új eljutási lehetőségek a mozgásokban korlátozottak részére.)

A hazai mellett a nemzetközi gyakorlat is egyre markánsabban igényli a rugalmas közlekedési rendszerek intenzívebb alkalmazását (lásd a városi közlekedésről szóló 2007. évi Zöld Könyvet, amely az akadálymentesség taglalása keretében utal a nem hagyományos közlekedési módok szélesebb körű alkalmazásának szükségességére).

**A szigorú hazai közszolgáltatás-szabályozás elengedhetetlenné teszi a jogszabályi illeszthetőség megteremtését.** Ennek lehetőségeit feszegeti az anyag a továbbiakban annak reményében, hogy a javasolt megoldás kiszélesíti az ellátási felelősök (állam, önkormányzat) döntési szabadságát a szolgáltatások megrendelésekor, és egyben a szolgáltatók lehetőségeit is a feladatellátás során.

Amit mérlegelni kell:

A 2004. évi XXXIII. törvény értelmezi az autóbusszal végzett személyszállítás különböző módjait: a menetrend szerinti, a külön célú menetrend szerinti, a helyi és a helyközi sze-

mélyszállítást, míg az előzőeken túl a szerződéses, a különjáratú és a saját számlás személyszállítás a 89/1988.(XII.20.) Mt., továbbá a 49/2001. (XII. 22.) KöViM rendeletben kerül meghatározásra.

**A helyközi forgalom ellátására az említett jogszabályokra épülő, a gazdasági és közlekedési miniszterrel megkötött közszolgáltatási szerződések, vagy az illetékes helyi önkormányzattal létrejött hasonló megállapodások jelenlegi keretei és fogalmai közé nem fér be a rugalmas rendszer alkalmazása.**

A külföldi tapasztalatok azt mutatják, hogy a menetrend szerinti mellett érdemes – a jogszabályokban is – megteremteni a rugalmas (igényvezérelt), azon belül a menetrend szerinti közlekedést kiegészítő és az azt helyettesítő közlekedési rendszer feltételeit is, amelybe a személytaxi-szolgáltatók is bevonhatók.

Az egyik legfontosabb eldöntendő kérdés a rugalmas rendszerrel kapcsolatban, ami a szükséges jogszabályi módosításokat is döntően befolyásolja, hogy az e rendszer szerint közlekedő járatokat közforgalmú közlekedésnek, illetve közszolgáltatásnak minősítsük-e.

1. **Közforgalmú közlekedésnek indokolt tekinteni** ezt a közlekedési formát, mert ugyan nem tömegszerű igényeket szolgál ki, de ugyanúgy mindenki rendelkezésére áll, és adott feltételek megtartása mellett bárki igénybe veheti (mint ahogy a tömegközlekedés és a személytaxi is)

2. Ha a közforgalmú mellett közszolgáltatásnak is tekintjük a rugalmas rendszert, akkor a szolgáltató csak közszolgáltatási szerződés keretében végezheti a feladatot. **Indokolt közszolgáltatásnak tekinteni**, mert azokon a helyszíneken és időpontokban, ahol az utazási igények mennyisége a menetrend sze-

rinti helyett ezt a formát igényelné (kis lakosszámú települések, zsáktelepülések, késő esti órák stb.), szabadaras szolgáltatással nem tudnánk elérni célunkat (nem lenne rá kereslet az árfevése miatt).

3. Fontos mérlegelési szempont, hogy a rugalmas rendszer bevezetésével a meglévő személyszállítási közszolgáltatásokat kiegészíteni, vagy azokat pótolni akarjuk-e. (Azaz többlétszolgáltatást akarunk-e nyújtani – pl. olyankor is közlekedik, amikor a menetrend szerinti nem –, vagy a meglévő szolgáltatást akarjuk helyettesíteni egy másikkal?)

Ha **kiegészítő**, jelenleg nem kínált szolgáltatás nyújtásáról van szó, akkor akár magasabb tarifát is alkalmazhatunk. (De ha a megrendelő rendeli meg ugyanolyan feltételekkel, mint a menetrend szerinti, akkor azzal megegyező módon működhet a rendszer.)

Ha **helyettesítő** a szolgáltatás, akkor egyértelmű, hogy a díjszabási kötelezettség megsértése nélkül nem alkalmazhatunk magasabb árakat. Ebben az esetben kötelező a törvényben meghatározott kedvezmények nyújtása, és a szolgáltató fogyasztói árkiegészítésre is jogosult.

4. Más szempögből vizsgálva a cél a jelenlegi közszolgáltató társaságok gazdaságosan nem üzemeltethető járatainak kiváltása. Ez kétféleképpen is elképzelhető.

Az egyik lehetőség, hogy a meglévő járatok a reggeli és a délutáni csúcsidekban hagyományos menetrend szerint közlekednek, és napközben, illetve kora reggel és késő este pedig ún. feltételes menetrend szerint. Vagyis kijelölnek elméleti indulási időpontokat, de valós indítás csak abban az esetben történik, ha arra igény keletkezik. Ennek az igénynek a jelzésére és kezelésére egy diszpécserközpont-ra van szükség, ahova be kell telefonálni vala-

## Csináljanak végre valamit!

Hónapok óta nem tudjuk használni szombatonként a VII. kerületi Klauzál téri taxiállomást. Nem csak egy-egy civil autó áll a droszton, de rendszeresen az összes férőhely foglalt. A mellékelt képen is csak (!) idegen autók várakoznak az állomáson bérlet területen. Szombaton nincs taxiállomáskezelő kht., közterület-felügyelet? Szombaton nincs rendőrség?

Mi viszont a szombatokért is fizetünk. Biztosan így van ez jól?

**Egy Klauzál téri taxis (a többiek nevében is)**

**A taxiállomáskezelő kht. illetékesének visszajelzése a problémára:**

Tudomásunk szerint valóban nincs kerületi közterület-felügyeleti ellenőrzés a hétvégeken, de ez nem azt jelenti, hogy szombaton mindenki azt csinál a taxiállomáson, amit akar! A Közterület-fenntartó ZRt. akciócsoportja éjjel-nappal, hét közben is és hétvégén is munkában van!

A taxisok problémáját továbbítottuk feléjük, szíves türelmet kérünk az intézkedésekig. Továbbra is várjuk a jelzéseket a taxiállomásokkal kapcsolatban.



**A kamionszofőr betér egy út menti étterembe, és rendel magának egy adag bécsi szeletet. Amikor épp nekifogna, három jól megtermett, bőrruhás motoros vagány lép be az étterembe. Egyikük se szó, se beszéd elragadja a szofőr tányérját, és átviszi a saját asztalukhoz. A férfi egyetlen mukkanás nélkül fizet és távozik.**

**– Figyelitek, srácok – rikkant a legnagyobb hangú motoros –, a pasas vagy teljesen beszari, vagy nem tud bunyózni.**

**– Valószínűleg vezetni sem tud – szól közbe a pincér, kibámulva az ablakon –, épp most lapított palacsintává három motorke-rékpárt.**



mennyi idővel a tervezett utazás előtt. Ez némileg korlátozza az igénybe vehetőséget, ezért ezt a rendszert menetrend szerinti helyett **feltételes menetrend szerinti**nek célszerű elnevezni. Ebbe a feltételes menetrendbe az is beleértendő, hogy ha betérős viszonylatról van szó, akkor a betérőt is csak igény esetén szolgálja ki a járat.

A másik lehetőség, hogy egy meghatározott üzemidőben alkalmazkodva az utazási igényekhez kerülnek megszervezésre a járatok, vagyis egyetlen kötött indulási időpont sincs kijelölve, hanem a bejelentett igények szerint történik a járatindítás (mint a BKV mozgáskorlátozott-szállítása esetén). Így a kapacitáskibocsátás is tud alkalmazkodni az igényekhez, ami megtakarítást eredményezhet.

A hatékonyság javítása érdekében (ami a fő cél, legalábbis jelenleg, Magyarországon) lehetővé kellene tenni, hogy ezeket a nem hagyományos menetrend szerinti járatokat a **szolgáltatónak** ne nagy befogadóképességet jelentő autóbusszal kelljen kiszolgálnia, hanem **legyen lehetősége egy kisebb jármű, adott esetben személygépkocsi közlekedtetésére is.**

Az a megoldás is szóba jöhet, hogy ezeknek a járatoknak az üzemeltetését a szolgáltató alvállalkozásba adja, így **ha olyan csekély az igény, akkor akár egy-egy taxiszolgáltatást nyújtó alvállalkozó is végezhetné a feladatot. Ezáltal a jelenleg a menetrend szerinti közlekedés kiegészítőjeként üzemelő taxik annak helyettesítőjévé válhatnának, nekik is jutna biztos feladat, és talán a közforgalmú közlekedés „igazi” részeként működhetnének.** (Bár azokon a területeken, ahol szükség lenne a menetrend szerinti járatok helyett taxikra, nem biztos, hogy van elegendő kínálat, mert a taxik alaprendeltetésük szerint a helyi és nem a helyközi közlekedést szolgálják ki.)

Az alvállalkozásba adáshoz természetesen alvállalkozói szerződést kellene kötni, de a szolgáltatás hatósági áras maradhatna, a bérletek érvényessége is megmaradna, vagyis az utas ilyen téren nem érzékelne változást. A rugalmasság azonban felkelthetné az utasok érdeklődését, és ezzel növelhetné utazásaik számát is, ami egyértelmű jele lenne annak, hogy az elképzelés helyes volt.

**Vizsgálni indokolt a finanszírozás kérdését is. Ha a meglévő menetrend szerinti közlekedés egy részét váltaná ki a rugalmas rendszer, és közszolgáltatásként hatósági áras maradna a tevékenység, akkor a jelenlegi közszolgáltató társaságok a kapacitáskibocsátás csökkentésével megtakarításokat érhetnének el. Ehhez azonban szükséges, hogy legyen kisebb kapacitású járművek, vagy ha nincs, akkor a megfelelő kisebb kapacitású járművel rendelkező alvállalkozó bevonása jelentheti a megoldást.**

### Amit konkrétan változtatni kellene

Számos törvény, rendelet, jogszabály kapcsolódik szorosan vagy kevésbé szorosan a közúti személyszállításához. Ennek az anyag résznek az a célja, hogy a meglévő szabályozásoknak megkeresse azokat a részeit, amelyek jelenleg nem teszik lehetővé, hogy a rugalmas közlekedési rendszer Magyarországon működjön.

A következőkben azokat a jogszabályokat vesszük sorra, amelyek jelenlegi szövegezésükkel nem alkalmasak a rugalmas közlekedés értelmezésére. Az aktuális jogszabályok azon paragrafusai, bekezdései, pontjai, amelyek nem szorulnak módosításra, ebből az összefoglalóból is kimaradnak. (Például az autóbuszos személyszállításhoz szükséges engedélyek, vagy a pályaalakalmassági vizsgálatok stb. általános előírásait nem befolyásolják a feltételes menetrend szerinti és a rugalmas rendszerrel kapcsolatos szabályok.)

Az esetek egy részében a jogszabályok kiegészítésével, bővítésével, másutt kisebb-nagyobb módosításokkal biztosítható lenne a rugalmas közlekedés értelmezhetősége. A következő fejezet számos jogszabály-részletet és azok szükséges módosításait tartalmazza, esetenként a gazdasági szempontokat is bemutatva magyarázattal kiegészítve a leírtakat.

#### 1. Az 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről

A törvényben a tömegközlekedés fogalma helyett a közúti személyszállítási közszolgáltatást indokolt definiálni, aminek javasolt meghatározása: menetrend alapján, vagy közszolgáltatási szerződés alapján rugalmas rendszerben közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítás.

Értelemszerűen újradefiniálendő lenne a közforgalmú személyszállítás meghatározása is: közszolgáltatási szerződés alapján végzett menetrend szerinti, a taxi gépkocsival történő, továbbá közszolgáltatási szerződés alapján rugalmas rendszerben (a szolgáltatás kapacitásában és idejében a felmerülő igények szerint változó) személyszállítási szolgáltatás, amelyet bárki igénybe vehet, aki a feltételeket megtartja.

#### 2. A 2004. évi XXXIII. törvényt

már a címében is változtatni kellene: az autóbusszal végzett menetrend szerinti, valamint közszolgáltatási szerződés alapján rugalmas rendszerű közlekedés keretében autóbusszal és személygépkocsival végzett személyszállításról szólna. (A változtatást át kell vezetni a kapcsolódó jogszabályokon is.)

Az értelmező rendelkezések sorában (89/1988. (XII.20.) Mt. és 49/2001. (XII. 22.) KöViM rendeletek) lehetne definiálni a

- a **közszolgáltatási szerződés alapján végzett rugalmas rendszerű személyszállítást**; egy jól lehatárolt földrajzi vagy közigazgatási területen és meghatározott üzemidőn belül előzetesen egyeztetett időpontban, útvonalon, díjszabással és előre meghatározott, potenciális utascseré lebonnyolítására is alkalmas pontok érintésével történő személyszállítás.

- **Autóbusszal közszolgáltatási szerződés alapján rugalmas rendszer szerint végzett személyszállítás** csak menetrend szerinti autóbusz-közlekedésre jogosító személyszállító engedély, **személygépkocsival rugalmas rendszer szerint végzett személyszállítás** csak taxiengedély, illetve személygépkocsi személyszállító engedély megléte esetén és az ezen szolgáltatásnál igénybe vehető járművekkel és járművezetőkkel lehetséges. Ez utóbbi beszárnak a 49/2001. (XII. 22.) KöViM rendeletben is helye lenne.

Az „előzetesen kijelölt időpont” egy végállomási indulási idő, olyan, mint a normál menetrend szerinti közlekedés végállomási indulási ideje.

A „jól lehatárolt terület” egy földrajzi területre vonatkozik. Így jelenthet egy tanyacsoport körüli területet, egy zsáktelepülésekből

## Feliratok (4. rész)

*A magyar nagyon leleményes, újabb és újabb feliratot helyez ki autójának hátsó fertályára.*

**VIGYÁZZ! MÁV BIZTOSÍTÓS VAGYOK!**

- Rémmálom! Messziről kerüljétek el!

**A FŐNÖK**

- A kis szerény...

**A KRESZ. AZ VAJON MI?**

- Szerintem sokan komolyan gondolják...

**NEM KÖNNYŰ KIRÁLYNAK LENNI!**

- A história szerint egy svéd király kinézett a királyi palota ablakán, és azt

mondta: „Mi minden lehetnék, ha nem lennék király!” Valami ilyesmit gondolhat szerény barátunk.

**SZÁGULDUNK ÉS FÉLÜNK!**

- Mindenki ismeri az eredeti amerikai mondást: „Szolgálunk és védünk!”, amit átvettek a mi rendőreink is!

**NA ÉS? FŐZNI SE TUDOK!**

- Legalább őszinte!

**HA NEM TETSZIK, AHOGY VEZETEK,**

**AKKOR TŰNÉS A JÁRDÁRÓL!**

- Egy agresszív kismalac.

**SUZUKI. A TI AUTÓTOK!**

- Meglepő tábla egy Trabanton...

**ÖREG AUTÓ, DE KI VAN FIZETVE!**

- Igen, de ezzel nem lehet taxizni...

**FEDEZZ, HA SÁVOT VÁLTOK!**

- A kis krimihős!

**GYULA. AZ UTAK KIRÁLYA.**

- Ismerős. De akkor még „Scania, az utak királya” volt.

*Legközelebb megnézzük az idegen nyelvű feliratokat az autók hátulján, ugyanis azokból is egyre többet láthatunk. Érthető, hiszen sokan szeretnek szerepelni...*

álló területet, vagy egy központi település, kisebb-nagyobb város vonzáskörzetét.

Az üzemidő a menetrend szerinti közlekedés értelmezésével azonos.

A rugalmas rendszerek általában előzetes regisztrációhoz kötöttek, vagyis az veheti igénybe, aki már regisztrált. Ezzel elkerülhető, hogy például egy ismeretlen esetleg komolytalan hívása miatt feleslegesen térjen be a jármű egy településre. Ezen rendszerek igénylik továbbá az utazás előtt egy meghatározott idővel az utazási igény bejelentését. A meghatározott utaskör és az előzetesen egyeztetett időpont erre vonatkozik. Ez felvetheti azt a problémát, hogy a rugalmas rendszert nem mindenki veheti igénybe, ami a menetrend szerinti közlekedés fő jellemzője. Am a menetrend szerinti közlekedést is csak az veheti igénybe, aki az utazási feltételeket megtartja, többek között nem lehet ittas, nem hallgathat hangosan zenét stb.

A rugalmas rendszer utazási feltételei között szerepelnie kellene, hogy előzetesen regisztrálni és (valamennyi idővel) az utazás megkezdése előtt az utazási szándékot jelezni kell.

Az előzetesen egyeztetett útvonal azt jelenti, hogy a jól lehatárolt területen belül szabadon meghatározható, és attól tehető függővé, hogy hol szállnak még fel vagy le utasok. Ezek a „potenciális utascseré lebonyolítására is alkalmas pontok” tulajdonképpen megállók.

Ha a rugalmas rendszer a menetrend szerinti helyettesíti, akkor az utasok szempontjából célszerű a menetrend szerinti közlekedés tarifarendszerét átvenni, aminek következménye, hogy közszolgáltatási szerződés kell hozzá. Ha azonban kiegészítő a szolgáltatás, akkor akár szabadon is meghatározható lenne a díjszabás, de azt az utással ismertetni kell az utazás előtt.

A 2004. évi XXXIII. törvény legtöbb megállapítása, előírása a rugalmas rendszerű személyszállításra is alkalmazandó, ezért a fenti definíció túl a törvény szövegében több helyen „rugalmas rendszerű” kiegészítést célszerű tenni.

Bele kell építeni a törvénybe, az ellátási felöltséget taglaló részbe, hogy a menetrend szerinti mellett a **rugalmas rendszerű személyközlekedés (amelynek végzése autóbusszal és személygépkocsival egyaránt lehetséges)** biztosítása képezi az ellátási felöltséget, az utazási igények és a rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségek figyelembevételével.

(Vagyis ha az utazási igények olyan elszórtak vagy csekélyek, akkor ez a kis kiegészítés lehetőséget ad az ellátásért felelősnek, hogy rugalmas rendszerben gondolkodva oldja meg/oldassa meg a feladatot.)

A 2004. évi XXXIII. törvény 4. § (1) szerint „Az önkormányzat, illetve a miniszter (a továbbiakban együtt: ellátásért felelős) feladatkörébe tartozik:

b) a közszolgáltatási feladatok ellátására leginkább megfelelő ellátási mód és/vagy a legszínvonalasabb és a köz számára legkevesebb költséges szolgáltatást kínáló, legalkalma-

sabb szolgáltató kiválasztása és megbízása, a szolgáltató tevékenységének folyamatos figyelemmel kísérése és ellenőrzése;

*Ez a pont adja a megfelelő alapot arra, hogy az igények kielégítését leginkább garantáló közszolgáltatási módot – beleértve ebbe a rugalmas rendszerű személyszállítást is – határozza meg, illetve a személyszállítási feladat ellátását a legelőnyösebb módon teljesítő, akár különböző módozatokat egyesítő szolgáltatót bizton meg.*

c) a társadalmilag indokolt utazási igények kielégítését szolgáló, de üzleti alapon jövedelmezően nem biztosítható szolgáltatás esetén a szolgáltató közszolgáltatási feladatra kötelezése és az abból származó veszteségeinek kiegyenlítése.”

Rugalmas rendszer üzemeltetése esetén, ha nem is teljes egészében szabadulhat meg az ellátásért felelős a szolgáltató veszteségeinek kiegyenlítésétől, de az nagy valószínűséggel kisebb anyagi terhet ró rá, mert csekély igények esetén ezek gazdaságosabban elégíthetők ki.

### 3. A 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról

Az 5/A. § (1) pont szerint „Személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető.” Ezt kell kiegészíteni a közszolgáltatási szerződés alapján végzett rugalmas rendszerű személyszállítási szolgáltatással, amely feladat taxi gépkocsival és üzemmódban is végezhető.

Ugyanígy kiegészítendő a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatás definíciója /5/B § (1)/ azzal, hogy a szolgáltatás kiterjedhet a rugalmas rendszerben közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatásokra is.

A közszolgáltatási szerződés alapján végzett rugalmas rendszerű autóbusszos személyszállítást végző személygépkocsinak – a taxaméter kivételével – a taxik műszaki feltételeit kellene kielégítenie.

Amikor egy rugalmas rendszerű személyszállítást végző jármű a rendszerbe tartozó feladatot végez, erre utaló felirattal kellene ellátani.

A rugalmas rendszerben működő autóbussz és személygépkocsis autóbussz menetlevelet lenne köteles vezetni.

A közúti közlekedési szolgáltatás végzéséhez meghatározott képesítési követelmények közé be kellene építeni a rugalmas rendszerű személyszállításra vonatkozó speciális ismereteket is.

### 4. Az 1990. évi LXXXVII. törvény az árak megállapításáról

Hatósági ármegállapítás

A 7. § (4) bekezdést az alábbi megfogalmazásban lenne célszerű megjelölni:

„A közszolgáltatás keretében, közszolgáltatási szerződés alapján végzett, a menetrend szerinti közlekedést helyettesítő, valamint a menetrend szerinti közlekedést kiegészítő ru-

**Volt egyszer egy szmogriadó**

# Át nem

**Január 7–9. között a főváros is megélte első szmogriadóját, amikor az első napon a páratlan, míg másnap a páros rendszámú autók közlekedhettek – volna. A végrehajtáskor azonban kiderült: az ellenőrzésre a rendelet senkit nem kötelez, és a szankciórendszer is – finoman szólva – hiányos. No, ezt felismerve, sokan mit sem törődtek a korlátozással. Most, hogy a rendeletet kiegészítették, alig ér valamit.**

2008. december óta létezik a főváros területére érvényes, a levegő szennyezettségétől függő korlátozás, amelyet a napokban módosítottak, mert a puding első próbája bizony keservesre sikeredett. Első körben vasárnap 11 órakor a Fővárosi Védelmi Bizottság elnöke, Demszky Gábor, elrendelte a szmogriadót, amely a városhatár és az M0-ás környűri területét foglalta magába. A rendőröket rögvést kiküldték a bevezető szakaszokra, hogy ellenőrizzék az intézkedés hatékonyságát. Mire érkeztek, már rádióan tájékoztatták a járőröket, miszerint csak figyelmeztessék a vétkekeket, mert a rendelet a szankcionálásról nem rendelkezett, mint ahogyan a végrehajtás ellenőrzése is kimaradt a jogszabályból.

Pár órával később további jogi aggályok merültek föl, mert kiderült, az intézkedés is szankció a rendőr részéről, így csak a „szerencsétlen” egyenruhásokat blamálták a jogalkotók. Tehát hivatalosan és jogszerűen „csak” tá-

galmas rendszerű személyszállítási szolgáltatásért felszámítható legmagasabb hatósági árat és annak alkalmazási feltételeit a menetrend szerinti közlekedés ellátásáért felelős határozza meg.”

## Összefoglalás

**Az előzőekben a taxiközlekedés és ahhoz kapcsolódóan a rugalmas közlekedési rendszer széles körű alkalmazása érdekében végrehajtandó (jogszabályi) változtatások legfontosabb elemei kerültek bemutatásra.**

**Érzékelhető, hogy egy sor jogszabályhoz hozzá kell nyúlni, ami nem kis szakmai előkészítést és mindenképpen nagy türelmet igényel.**

**A feladat végrehajtása nagyban hozzásegítené a magyar közlekedési közszolgáltatás-megrendelőket, valamint szolgáltatókat ahhoz, hogy hatékonyabban, az adófizetők pénzének ésszerűbb felhasználásával lehessen jobb minőségű szolgáltatásokat nyújtani. Különösen igaz ez a helyközi közúti közszolgáltatások terén 2012-ben várható széles körű pályázati kiírások szempontrendszerére.**

# gondolt korlátok

jékoztathatták a tisztelt gépjárművezetőt, hogy forgalomkorlátozás alá esne az autója, és lehetőleg ne közlekedjen vele. A szmogriadó másnapján már nem is próbálkoztak ezzel sem. Az első napon az sem volt egyértelmű, hogy kik mentesülnek a korlátozás alól.

Az életbe lépő forgalomkorlátozások alól mentesülnek:

1. a helyi, helyközi és távolsági közúti közösségi közlekedés (BKV, MÁV, Volán) járművei; és egy új megegyezés alapján a taxik is;

2. a következő környezetvédelmi osztályú járművek:

– tiszta gázüzemű, vagy elektromos meghajtású, vagy hibrid hajtású járművek, környezetvédelmi besorolási osztály: 5;

– Az ENSZ-EGB 49.03 előírás III jóváhagyás és 51.02 előírás szerinti jóváhagyási jellel, OBD-rendszerrel ellátott dízelmotoros (EURO-V.); környezetvédelmi besorolási osztály: 12;

– Az ENSZ-EGB 49.03 előírás III jóváhagyás és 51.02 előírás szerinti jóváhagyási jellel, OBD-rendszerrel ellátott dízelmotoros (EEV.); környezetvédelmi besorolási osztály: 13;

3. a megkülönböztető fény- és hangjelzéssel felszerelt járművek;

4. a DT betűjelű rendszámmal ellátott járművek;

5. betegszállító, valamint beutalt betegeket szállító járművek;

6. orvosi ügyeletet ellátó járművek;

7. mozgáskorlátozott személyt szállító járművek (amennyiben eredeti és érvényes parkolási

igazolvánnyal rendelkeznek, és ez a szélvédőn keresztül jól látható);

8. szemétszállító, utak tisztítására szolgáló, víz-, gáz-, villamosenergia-, táv hő- és távközlési szolgáltatást ellátó, valamint karbantartást és ellátást biztosító járművek;

9. köztisztasági és közegészségügyi feladatot ellátó járművek;

10. elromlott jármű vontatását vagy a közúton elromlott jármű hibaelhárítását végző járművek;

11. közszükségleti áruszállítás, polgári védelem, honvédség, rendőrség, katasztrófaelhárítás, az önkormányzatok és az ANTSZ járművei.

A taxisokról azért végül mégis csak kiderült, hogy közfeladatot látnak el, így ők is dolgozhattak.

A kivételekből is látszik, aki az utóbbi években környezettudatosan választott autót, az most is közlekedhet, hiszen a modern, Euro 5-ös dízelek és a hibridek is mozoghattak a riadó alatt. Ahogy a tiszta gázüzemű autók is – ilyen elvileg nincs is, csak kettős, benzin-gáz üzemű.

Az meg sem fordult a jogalkotó fejében, hogy egyéb, mondjuk a károsanyag-kibocsátás alapján különböztesse meg a gépjárműveket. A forgalmi rendszámon sárga jelzéssel rendelkező autók több szennyező anyagot bocsátanak ki, így első körben talán ez alapján is szűrhető lett volna az autós társadalom, mint ahogyan az is elgondolkodtató, hogy az ország több, nagyobb lélekszámú városában is

vezettek be korlátozásokat, de az nem érintette a gépjárműforgalmat.

Visszatérve a nehezen értelmezhető szabályozásra, a forgalmi engedély második lapján a V.9 jelzi a környezetvédelmi osztályt. Akinek itt 5, 12, vagy 13-as szám szerepel, az bármikor közlekedhet, függetlenül a rendszámozásától.

Időközben megszületett a rendelet módosítása. Eszerint a korlátozás elrendelését megelőző napon 18 óráig ki kell hirdetni a másnapra érvényes szabályozást, amely reggel 6-tól este 10 óráig érvényes.

A szabálysértésekről rendelkező kormányrendelet is módosult: ha helyhez kötött szennyező forrás esetében gazdálkodó szervezet nem, késve vagy csak részben hajtja végre a szmogriadó rendelkezéseit, a környezetvédelmi felügyelőség vagy a települési jegyző 500 ezer forintig terjedő bírságot szabhat ki, magánszemély esetében ez az összeg maximum 100 ezer forint lehet. A szmogriadó szabályait mozgó légszennyező forrásokkal – azaz járművel – megsértőket a rendőrség 100 ezer forintig büntetheti.

Ami szinte lehetetlenül különbség a korábbi megfogalmazással szemben, az az, hogy a Fővárosi Védelmi Bizottság elnöke súlyos légszennyezettség esetén a gépjárműforgalom korlátozását elrendelheti! Vagyis ez nem kötelező. Ennek ismeretében a jövőben igencsak indokolt esetben várható a gépjárműforgalom korlátozása a fővárosban. **k.z.t.**

## Melléklet

# A taxiközlekedéssel kapcsolatban megoldásra váró problémák

A személytaxi-szolgáltatás piacán – az állami beavatkozás ellenére – évek óta anomáliák tapasztalhatók. A szolgáltatásban részt vevő vállalkozások száma a fizetőképes kereslethez képest túlzott, ez az állapot gyakorlatilag a rendszerváltás óta fennáll. A helyzetből szükségképpen következik az alacsony kihasználtság, további következményként pedig az optimálisnál magasabb bevételsszükséglet. A fogyasztók védelme miatt indokolt, hogy a vállalkozók magasabb bevétel iránti igényét az állam korlátozhassa, ellenkező esetben a kevésbé hatékony vállalkozások irreális tarifát érvényesítve elriasztják az utasokat.

Alapvető szemléletváltás szükséges az állami és önkormányzati döntéshozók részéről, hogy a taxislužó szolgáltatás körülményeiben változás történjen és a taxiközlekedés a közforgalmú személyszállításba is bevonhatóvá váljon.

A taxiközlekedésben tapasztalható anomáliák részletes kifejtése az alábbiakban történik meg,

### 1. A taxislužó szolgáltatás meghatározása

**A taxi fogalma: taxi:** taxaméterrel felszerelt személyszállító bérautó. (Magyar Értelmező Kéziszótár 1992, mivel jogszabályban nincs egyeztetve definiálva.)

**A hazai jogszabályok a taxi fogalmát körülírják:**

A közúti közlekedési szolgáltatásokról szóló többször módosított 89/1988 (XII.20) MT rendelet (továbbiakban R.) sem ad definíciót, de meghatározza, hogy **személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás sze-**

**mélytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető** (I. R. 5/A. § (1) bekezdése.)

A személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X. 27.) KHVM (Vr.) rendelet immár **15 éve lényegében változatlan feltételekkel** teszi lehetővé a taxi- és személygépkocsis személyszállító szolgáltatások során használt járművekre az igazolólap kiadását.

A Vr. 2. § szerint ugyanis a minősítő vizsgálaton a személytaxi abban az esetben minősíthető alkalmasnak, ha:

*Az öreg székely bemegy a kocsmába, és kér egy felest. Egypár fiatal ott vidámkodik, majd összesúgnak, hogy hogyan tolnak ki az öreggel. Szépen kivárik, és egy alkalmas pillanatban bedobnak egy Viagrát a pánikájába.*

*Az öreg komótosan felhajtja. Kis idő*

*multával kimegy a WC-re. Ahogy jön vissza, látják, hogy összevissza van vizsgálva a nadrágja.*

*Kérdezik tőle:*

*– Mi történt magával, bátyám?*

*– Kimentem, elővettem, hát láttam, hogy nem az enyém, így visszatartem...*



a) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben meghatározott üzemeltetési műszaki feltételeknek, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel, és

b) a gyártása óta 5 naptári évnél több nem telt el, vagy megfelel a (3) bekezdés b) pontjában foglalt rendelkezéseknek;

c) a gumiabroncsainak teljes futófelületén a mintázat magassága a 3 millimétert eléri;

d) a külső részén jobb oldalon visszapillantó tükröt szereltek fel;

e) hátsó ablaka páramentesítővel ellátott;

f) hátrameneti lámpával szereltek fel;

g) üzemi fékberendezése erőrásegítővel van ellátva;

h) a „TAXI” szót mutató fényjelző berendezése a viteldíjjelző foglalt állásában fényt nem bocsát ki;

i) a beépített viteldíjjelző készülék megfelel a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeknek;

j) felépítménye, utastere állapota megfelel a 2. számú mellékletben meghatározott követelményeknek;

k) a hátsó ülésekhez biztonsági övet szereltek fel, továbbá

l)\* rendelkezik egy évnél nem régebben elvégzett környezetvédelmi felülvizsgálatról szóló érvényes igazolólap-pal, továbbá a személygépkocsi-típus nem a külön jogszabályban meghatározott 0 vagy 1 jelzésű környezetvédelmi osztályba tartozik.  
\*(2002-ben került megállapításra)

(3) A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni:

a) a viteldíjjelző készülék érvényes hitelesítését, az

előírásoknak való megfelelését, rendeltetészerű használatra való alkalmasságát, és a személytaxiba történő beépítés szakszerűségét, az üzembe helyezési bélyegzés érvényességét igazoló – szakértő intézmény által, egy hónapnál nem régebben kiállított – tanúsítást, e rendelkezés hatálybalépéséről külön jogszabály rendelkezik,

b) a személytaxi közlekedésbiztonsági szempontból kiemelten fontos fődarabjainak, szerkezeti egységeinek rendeltetésű használatra alkalmasságáról három hónapnál nem régebben szakértő intézmény által kiállított tanúsítást.

A fenti előírások ma már nem szolgálják a járműállomány fejlődését vagy az indirekt létszámkorlátozást. Új előírás lehetne akár a kormányrásegítő vagy a vezetőoldali légszák stb.

A taxaméter – viteldíjjelző – a taxiként üzemelő személygépkocsiban kötelező, a személygépkocsi személyszállító vállalkozás esetében nem, de a szabadjelző felszerelése és működtetése nem kötelező (!) még a taxiként üzemelő gépkocsin sem, sőt magáncélú használat esetén azt le kell szerelni (takarni).

A 6/1990. (IV.12) KöHÉM rendelet szerint ugyanis:

67. § (1) A taxit fel szabad szerelni az igénybevételei lehetőségének jelzésére szolgáló fényjelző berendezéssel (taxi szabadjelző). Ez a fényjelző berendezés előre szintelen (fehér) vagy borostyánsárga, illetőleg a kettő közötti szinkordinátájú; hátra borostyánsárga, illetőleg kadmium és borostyánsárga közötti szinkordinátájú fényt bocsáthat ki. A taxi szabadjelző készülék fényjelzése a „TAXI” feliratot kell mutassa; megengedett továbbá a taxi szabadjelzőjén az üzemeltetőre, valamint a rendelési telefonszámra, hívószámra utaló jelzés alkalmazása is.

(2) A taxit fel szabad szerelni olyan villogó fényt kibocsátó vészjelző lámpával, amellyel a taxi vezetője segítséget kérhet. Ezt a lámpát az (1) bekezdésben említett lámpával kell egybeépíteni.

## A KRESZ-ként ismert jogszabály sem ad fogalom meghatározást:

A 48. § (5) bek a) pontja szerint nem kell becsatolni a biztonsági övet

ab) a taxi gépkocsi vezetőjének, ha taxi üzemmódban utast szállít;

A hivatkozott rendelet b) pont szerint a személygépkocsi hátsó ülésén utazó 12. életévét még be nem töltött és 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket nem kell biztonsági gyermekülésben rögzíteni, ha:

be) a szállítás taxiüzemmódban használt taxi gépkocsival, személygépkocsi személyszállítást végző gépkocsival, rendvédelmi szervek gépkocsijával vagy a mentő-gépkocsi betegellátó terében történik.

### Összefoglalva:

A taxi a közlekedési hatóság által annak minősített, díjjelző készülékkel ellátott személygépkocsi.

A személygépkocsival díj ellenében személyszállítást végző járművekre vonatkozóan lényegében a taxikéval azonosak a műszaki előírások, de az ilyen személygépkocsikba nem szükséges, illetve nem is lehetséges a taxaméter beszerelése, helyette menetlevél-vezetési kötelezettség van előírva.

Pontatlanságok: A KRESZ a taxi üzemmód alatt vélhetően az utassal történő közlekedést érti, más jogszabályok viszont azt, ha a taxin szabadjelző van. (Lásd. 20/1981 MT rendelet szerződéskötési kötelezettség.) Az autóbussz forgalmi sávban személytaxi közlekedhet. Kérdés vajon csak a díjjelző készülékkel ellátott személygépkocsi? A fővárosi kamerás buszsáv-ellenőrzésnél elegendő a „sárga” rendszám. Más városokban más a gyakorlat.

Célszerű lenne meghatározni a taxi jogesélyes jogi fogalmát, és azt is, mit ért a jogalkotó taxi üzemmód alatt.

## 2. Adózási kérdések

Az áfa-visszaigénylés feltételrendszerében találunk kifogásolható, negatív diszkriminációt magába foglaló szabá-

– Te Józsi, gondold egy számra!  
– Megvan.  
– Felezd meg!  
– Megvan.  
– Vedd a negyedét!  
– Megvan.  
– Na mi jött ki?  
– Sön.  
– Te Józsi, melyik számra gondoltál?  
– Ájkengető szetiszfek-sön.

# Átvette nyereményautóját a Megasztár győztese

Átadásra került a Megasztár negyedik sorozatának nyereményautója, a Hyundai I30. A verseny győztese, Király Viktor a Hyundai Cargotech márkakereskedésben vehette át új autóját Túttó Lászlótól, a Hyundai magyarországi igazgatójától.

Az 1,4 literes, Classic A/C felszereltségű Vivid Blue fantázia nevű fényezést kapott autónak nagyon örült a győztes, Király Viktor. Mint mondta, számára rendkívül fontos a mobilitás, és ebben tökéletes társ a Hyundai I30. Az énekesnek már első pillantásra megtetszett az autó: „lendületes, nagyon sportos és egyben elegáns is, kényelmes az ülései és könnyű vezetni. Nagy örömmel fogom használni a mindennapokban” – hangsúlyozta a 2008-es év legjobb hangja.



lyozási elemeket, amelyek a piacon szereplő közötti versenyegyenlőséget is érintik!

Az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII.törvény 124. § szerint:

Adólevonási jog korlátozása

124. § (1) A 120. és 121. §-tól függetlenül nem vonható le:

a) a **motorbenzint** (vtsz. 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 59) terhelő előzetesen felszámított adó;

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

c) az a) és b) pontban nem említett **egyéb terméket terhelő** előzetesen felszámított adó, feltéve, hogy az **személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához szükséges;**

d) a **személygépkocsit terhelő előzetesen felszámított adó\*;**

(2) A 120. és 121. §-tól függetlenül nem vonható le továbbá:

a) az (1) bekezdés d)-g) pontjaiban említett termékek **bérbevitelét,**

b) a **személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához szükséges szolgáltatást,**

d) a **taxiszolgáltatást (a Központi Statisztikai Hivatal Szolgáltatások Jegyzékében – a továbbiakban: SZJ - 60.22.11),**

e) a **parkolási szolgáltatást,**

f) az **úthasználati szolgáltatást,** terhelő előzetesen felszámított adó.

A személytaxi-szolgáltatással kapcsolatos áfa-probléma tehát több témakörre bontható:

- a távolsági és a helyi személytaxi-szolgáltatás végzéséhez szükséges termelőeszköz (személygépkocsi) beszerzésekor,

- a távolsági és a helyi személytaxi-szolgáltatás végzésekor felhasznált üzemanyag vásárlásakor, a termelőeszköz javításakor, valamint

- a távolsági és a helyi személytaxi-közlekedés igénybevétele esetén az előzetesen felszámított általános forgalmi adó a hatályos jogszabályok szerint nem vonható le.

Ez arra ösztönzi a vállalkozókat, hogy alanyi Áfa-mentes körben maradhassanak, az **ÁFA körbe tartozó taxis vállalkozásokat az állam egyértelműen sújtja** azzal, hogy más szolgáltatást végző vállalkozásoktól eltérően a tevékenységükhöz kapcsolódó adó levonhatóságát nem vagy csak részben biztosítja számukra.

**Azonban a 125. § kivételt is tesz:**

125. § (1) A 124. §-tól eltérően az előzetesen felszámított adó levonható, ha

a) a 124. § (1) bekezdésének d) pontjában említett esetben igazoltan egészen vagy **túl-**

## Semmit se hagyjunk a taxiban!

A napokban a VIII. kerület egyik benzinkút-parkolójában (!) törtek fel egy taxit, a hajnali órákban. Elvitték belőle az URH berendezést. Sokan hagyják taxijukat a benzinkutak körzetében, a biztonság miatt... Néhány nap múlva a II. kerületi Lajos utcában egy taxiállomáson (!) törtek fel egy taxit, fényes nappal. Az autó tulajdonosa néhány percre ment fel a taxiállomással szemközti lakásába. Gyakorlatilag rálátott az autójára. Fényes nappal. A főváros egyik főútján. És hasonló szituációt láthatunk nap, mint nap a város különböző pontjain. Sok taxiban látható, hogy ott a GPS-készülék a szélvédő előtt, ott a DVD-lejátszó a műszerfalon! Pedig csak öt percre ment be kávézni a sofőr, de az aljanépeknek nem kell öt perc sem. Néhány begyakorolt mozdulat, néhány másodperc, és sem ablak, sem érték. Csak egyet tehetünk: nem hagyunk semmit a taxiban.

Még egy jó tanács: mindenképpen tegyünk bejelentést a rendőrségen. Bár erről szinte mindenáron lebeszélnek majd, vagy a várakoztatással próbálják kedvünket szegni. Városszerte több száz (esetleg a nagyságrend az ezret is elérheti) károsult mond le erről a jogáról havonta. Biztos nem lesz meg a tettes – ha csak nem jelentkezik önként – de legalább a statisztikákból egy idő után kitudnik majd, nem olyan jó a közbiztonság Budapesten, mint ahogy azt a rend éber őrei láttatni szeretnék...

Ferenczy P. Károly

**nyomó részben taxiszolgáltatás** nyújtása érdekében használja.

Nem véletlenül hiányoznak a magyar szolgáltatási piacról a jelentős saját gépkocsiállománnyal rendelkező taxicégek! A 125. § nyitva hagyja azt a kérdést, mikor használja túlnyomó részben taxiszolgáltatás végzésére a járművet. Pl. elegendő-e ha a futásteljesítmény több mint fele taxi szolgáltatásra merül fel. Igen, de összes taxikilométer vagy utassal megtett taxikilométer? MERTHOGY az összes és utaskilométer aránya még taxi üzemben sem mindig éri el az 50 %-ot!

**A taxiszolgáltatás termelési folyamatában meghatározó további tényezők esetén sem biztosított az előzetesen felszámított áfa levonhatósága.**

Az áfa tv. 124. § értelmében a személytaxi szolgáltatás végzése során felhasznált üzemanyagot terhelő áfa levonási jogának a biztosítása sem megoldott, míg a személygépkocsi üzemeltetéséhez, fenntartásához kapcsolódó termékek beszerzése és szolgáltatások igénybevétele és parkolási szolgáltatás igénybevétele, illetve úthasználati díj fizetése is kizárja az áfa-visszaigénylést.

Mindezek pedig a taxiszolgáltatás meghatározó költségei, ezen kívül csak a humán erő-

forrás költségei merülnek fel. A biztosítási díjak eleve tárgyi adómentesek.

**Teljesen indokolatlan ez a korlátozó rendelkezés a személygépkocsival kizárólag személyszállítást végző vállalkozások esetén,** tekintettel arra, hogy a taxis vállalkozások a személygépkocsit gazdasági tevékenységük ellátásához termelőeszközként használják ugyanúgy, mint az áruszállítást végzők a tehergépjárművet, vagy más vállalkozások a különböző gépeket, berendezéseket.

A költségvetés számára ugyan kedvező, hiszen **ezen szolgáltatás kapcsán kétszeres az áfa-fizetés.** De a forgalmi típusú adó beszedésének volumene alacsony, miközben a szolgáltatást végző megfizeti, de a hozzá kapcsolódó költségek után nem élhet a levonás jogával. Ráadásul a szolgáltatást igénybe vevő sem igényelheti vissza az áfát, ezzel azt ösztönözik, hogy egyéb személyszállítási módokat vegyenek igénybe, **aminek révén szűkül a piac.** Az adórendszer logikájával, működési elveivel összeegyeztethetetlen és diszkriminatív az erre vonatkozó hatályos rendelkezés.

A taxiszolgáltatás termelési folyamatában tehát a beszerzett áruk és szolgáltatások áfával növelt értéken jelennek meg minden vállalkozás számára, azonban az áfa körbe beje-

*A srác randi után, éjjel fél kettőkor hazakíséri a nőjét. A kapualjban búcsúzkodás közben, kezét lazán, macsósan falkan támasztva megpróbálja rávenni kedvesét egy kis szexre.*

*A lány szolid, polgári*

*nevelést kapott, sehogyan sem akar kötélnek állni. A srác jó ideig kéréli, bevet mindent, de hiába. Egyszer csak felgyullad a villany, megjelenik a lány húga és meglehetősen idegesen mondja:*

*– Figyelj, Zolika, apám küldött, és üzeni, ha a nővérem nem akarja megtenni, akkor megteszem én, vagy lejön ő és lerendez, csak könyörögve kérünk, vedd már le a tenyered arról a kurva kaputelefonról...!*

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

**taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu**

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

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

lentkezett vállalkozások bevételeik 16,66%-át áfa-ként befizetik a költségvetésbe.

Elvileg akár kedvező pozíció is lehetne az áfa alanyiság, ha a vevő a személytaxi szolgáltatás áfáját visszaigényelve az azonos áron működő taxisok közül az áfást választaná az alanyi adómentes szolgáltatóval szemben.

**Csak hogy a szolgáltatást – adóalanyiságot eredményező gazdasági tevékenységük végzéséhez – igénybe vevő vállalkozásokat egyaránt sújtja az áfa tv. 124. § (2) bek. d) pontjának azon rendelkezése, mely szerint nem vonható le a taxi-szolgáltatás (a Központi Statisztikai Hivatal Szolgáltatások Jegyzékében – a továbbiakban: SZJ – 60.22.11) terhelő áfa.**

**Azaz itt egyértelműen a forgalmi adó ismételt megadóztatásáról van szó!**

Az áfa-körbe tartozó taxisok jövedelemposzíciói eleve 16,66%-kal rosszabbak a nem áfa-körösökénél. Nem véletlenül erős a vállalkozók törekvése az alanyi áfamentes pozíció megőrzésére.

A személygépkocsi költségek ilyen kezelését a vállalkozási célon kívüli magánhasználat lehetőségére tekintettel indokolják. Ugyanakkor maga az áfa törvény tesz kivételt például a parkolási és úthasználati díjak esetén. A törvény szerint – a nemzetközi fuvarozás és személyszállítás versenyképességének javítása érdekében – a 3,5 tonna össztömeg feletti járművek esetén a levonási tilalom nem érvényesül.

Ez ékes bizonyítéka annak, hogy a jogalkotó nem kívánja a taxis szolgáltatás versenyképességét javítani, azaz a keresletet élénkíteni a szolgáltatás iránt. Nem kívánja továbbá felszámolni a versenykülönbségeket sem. Azaz a taxi nem közszolgáltatás, hanem úri passzió, luxuscikk, amit magáncélra használ egyén és vállalkozás egyaránt.

Pedig az áfatörvény rendelkezései szerint a magáncélú használat kezelhető lenne.

(lásd 120. § Abban a mértékben, amelyen mértékben az adóalany – ilyen minőségében – a terméket, szolgáltatást adóköteles termékértékesítése, szolgáltatásnyújtása érdekében használja, egyéb módon hasznosítja, jogosult arra, hogy az általa fizetendő adóból levonja azt az adót, amelyet.... t.i.: előzetesen felszámított adó.)

Az áfa-körbe tartozó és több gépjárművel rendelkező személyszállító vállalkozások általában alkalmazottakat foglalkoztatnak. A vállalkozás – ha nem önfoglalkoztató – a személyes használat visszaszorításában érdekelt.

Az áfa visszaigénylésének a lehetősége a vállalkozásokat, gépkocsivezetőket arra ösztönözné, hogy a szolgáltatás nyújtásakor a taxamétereket kapcsolják be, mivel ezzel lenne bi-

zonyítható az adóbevallásra jogosító tevékenység végzése során megtett hasznos kilométer-teljesítmény, és az ahhoz felhasznált üzemanyag norma szerinti mennyisége.

Az adóhalmozódás kiküszöbölését szolgáló alapelv érvényre juttatása csak akkor valósulhat meg, ha a személytaxi-szolgáltatás során felhasznált üzemanyag és egyéb költségek áfája levonhatóvá, illetve visszaigényelhetővé válik.

Több helyi önkormányzat megalkotta a taxis szolgáltatás árának szabályozásával kapcsolatos rendeletét – így a Fővárosi Közgyűlés is. A személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. rendeletben meghatározásra kerültek a legmagasabb egységdíjtelek olyan módon, hogy a díjak az általános forgalmi adót is tartalmazzák. Jellemző, hogy az áfa-kulcs változása miatt sem látott indokot Budapest Főváros Közgyűlése a szolgáltatásra megállapított árak mértékén változtatni.

A fővárosi rendelet előírása szerint a taxi gépkocsi műszerfalán és a jobb hátsó ablakán az alkalmazott bruttó díjteleket kell feltüntetni az utasok tájékoztatása céljából. A taxis tarifák látszatra nem különböznek az áfa-körbe tartozó és az áfa-körbe nem tartozó taxis vállalkozások szerint.

**Az áfa-körbe tartozó vállalkozások így hátrányos helyzetbe kerülnek, mivel bevételük 16,67%-a nem képez számukra árbevételt, hiszen az áfaként befizetésre kerül (miközben a szolgáltatást igénybe vevő vállalkozások azt nem igényelhetik vissza akkor sem, ha azt adóalanyiságot eredményező gazdasági tevékenységük ellátása érdekében vették igénybe).**

**Mindez a személytaxi-szolgáltatás iránti kereslet csökkenését eredményezi, és nem szolgálja azt a kormányzati szándékot sem, amely a feketegazdaság visszaszorítására irányul.**

**Más vállalkozásoknál a személygépkocsival kapcsolatos költségek csak egy részét képezik a vállalkozás költségeinek, a taxis szolgáltatás esetén a személygépkocsi a termelési folyamat kulcstényezője, kizárólagos árbevételtermelő.**

Felvetődhet egy másik megoldás is:

A versenysemlegesség irányába ható megoldás lehet az is, ha a taxi szolgáltatás a tárgyi adómentes kategóriába kerül. Így az áfa-visszaigényléssel kapcsolatos problémák felvetése okafogyottá válik. Minden vál-

lalkozás bruttó értéken szerzi be a termeléshez szükséges anyagokat és eszközöket, áfat nem fizet. Az áfa-határ problémája nem merül fel.

A vállalkozók számára az áfa-probléma megoldása esetén is marad még dilemma:

Milyen formában végezze a tevékenységet? Gazdasági társaságként – az arra vonatkozó szabályok szerint – vagy egyéni vállalkozóként. És ha ez utóbbi formában működik, a teteles költségelszámolás, vagy a kedvezményes lehetőségként rendelkezésre álló átalányadózás – netán az eva mellett döntsön.

A személygépkocsi és annak üzemeltetésével kapcsolatos költségek mellett szintén meghatározó ráfordítás a szolgáltatáshoz elengedhetetlenül szükséges személygépkocsi-vezető (taxis). A szolgáltatás önköltsége még azonos járműtípusok esetén is differenciálódik attól függően, hogy a taxis milyen státuszban végzi a gépkocsivezetést.

Ennek illusztrálására néhány példa:

#### Főfoglalkozású egyéni vállalkozó minimálbér esetén (ha nyilatkozatot tett erről)

|                         |                  |                    |
|-------------------------|------------------|--------------------|
| Tb-járulék alap         | 20 010 Ft        | (69 000 Ft 29%-a)  |
| Nyugdíjbiztosítási alap | 6555 Ft          | (69 000 Ft 9,5%-a) |
| Egészségbirt. járulék   | 4140 Ft          | (69 000 Ft 6%-a)   |
| Eü. hozzájárulás        | 1950 Ft          | fix összeg         |
| Vállalkozói járulék     | 2760 Ft          | (69 000 Ft 4%-a)   |
| <b>Összesen</b>         | <b>35 415 Ft</b> |                    |

#### Főfoglalkozású egyéni vállalkozó minimum járulékalap esetén

|                         |                  |                     |
|-------------------------|------------------|---------------------|
| Tb járulék alap         | 40 020 Ft        | (138000 Ft 29%-a)   |
| Nyugdíjbiztosítási alap | 13 110 Ft        | (138 000 Ft 9,5%-a) |
| Egészségbirt. járulék   | 8280 Ft          | (138 000 Ft 6%-a)   |
| Eü. hozzájárulás        | 1950 Ft          | fix összeg          |
| Vállalkozói járulék     | 5520 Ft          | (138 000 Ft 4%-a)   |
| <b>Összesen</b>         | <b>68 880 Ft</b> |                     |

**Munkaviszony melletti egyéni vállalkozó:** járulékalapja a tárgyhavi vállalkozói személyi jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot sem kell fizetni.

**Nyugdíjas, kiegészítő tevékenységet végző egyéni vállalkozó** egészségügyi szolgáltatási járuléka 3450 Ft/hó, 145 Ft/nap.

Átalányadós taxi tevékenységet végző főállású egyéni vállalkozó járulékalapja a tárgyhavi bevétel 20%-a (átalányadó alap), de minimum a minimálbér alapján (neki is nyilatkoznia kell, ha nem éri el a 138 000 Ft-ot (az átalányadó alapja).

Megállapíthatjuk, hogy a szabályozás a munkaviszony, illetve nyugdíj mellett folytatott taxizásnak (személygépkocsi személyszállításnak) kedvez. Így – a vélhetően kevesebb üzemidő mellett – az áfa-határ átlépésének problémája sem merül fel.

### 3. Az elérhető és kiszámítható ár

„Az árak legfőbb szabályozója a piac és a gazdasági verseny. Az árakra vonatkozó közvetlen

**Havi aforizma • Bármely bolond tud kritizálni, ítéletet mondani vagy panaszkodni – és meg is teszi. De igazi jellemre és önuralomra van szüksége annak, aki megértő és megbocsátó akar lenni.**



## Hétszázézer autós váltott biztosítót

# KÉSNEK AZ IGAZOLÁSOK

**Több mint hétszázézer autós váltott biztosítót az előző év végén, s akadnak olyan társaságok, amelyek ezt a dömpinget nem képesek feldolgozni a jogszabályban előírt határidőre. Ez a gépjárműtulajdonosok 10-15 százalékát érinti, akiknek egy közúti ellenőrzésor akár a forgalmi rendszámukat is leszereltesheti a rendőr, továbbá százezer forint bírságot is kirohat rájuk a közlekedési igazgatási hatóság.**

Nagy a riadalom és a tanácstalanság autós és rendőri körökben egyaránt. Az elmúlt év végén több mint 700 ezer gépjármű-tulajdonos döntött úgy, hogy az új esztendőben új biztosítónál köti meg a felelősségbiztosítását. A váltások feldolgozása azonban időt igényel, így a kedvezőbb feltételekre számító 10-15 százaléka nem rendelkezik olyan igazolószelvényvel, amelyet közúti ellenőrzésor a rendőr elfogadhat. Ha nincs a befizetést igazoló csekk a birtokukban, illetve olyan hivatalos, a biztosító által kiadott igazolás, amely a felelősségvállalás idejét tartalmazza, akkor bizony a rendőr 3 ezertől 20 ezer forintig terjedő helyszíni bírságot szabhat ki a gépjárművezetőre. Ha ebből szabálysértési feljelentés készül, akkor ez az összeghatár 30 ezerig emelkedhet. Amennyiben a gépjárművezető úgy vesz részt a közlekedésben, hogy nem rendelkezik kötelező felelősségbiztosítással, abban az esetben a rendőr a helyszínen leszereltesheti a gépjármű forgalmi

rendszámát, és a feljelentést követően a közlekedési hatóság akár 100 ezer forintos büntetést is kirohat a vétkesre. Amennyiben a gépjárműnyilvántartásból sem állapítható meg a felelősségbiztosítás megléte, abban az esetben a rendőri intézkedésről készült jelentés vagy feljelentés egy példányát a rendőrhatalóság három munkanapon belül megküldi az üzemben tartó lakóhelye szerinti illetékes közlekedési igazgatási hatóságnak.

Ezt követően a hatóság haladéktalanul felhívja az üzemben tartót a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fedezete fennállásának igazolására. Ha az üzemben tartó a felhívás kézhezvételétől számított 8 napon belül az igazolólap vagy a biztosítási kötvény és az adott biztosítási időszakra vonatkozó valamennyi készpénztátalási megbízás feladóvénnyét, magyarul a csekk bemutatásával nem igazolja a biztosítási szerződés fennállását, a jegyző a járművet kivonja a forgalomból. E határozattal szembeni

jogorvoslatnak halasztó hatálya nincs – rendelkezik minderről az 190/2004. (VI.8.) számú kormányrendelet.

Ugyanezen jogszabály tartalmazza, mely szerint a fedezet fennállásának igazolása történhet:

1. biztosítási kötvény és – a kötvényen szereplő fedezeti időszak leteltét követően – az adott díjfizetési időszakra vonatkozó csekk vagy bizonylat, vagy

2. a biztosító által kiállított igazoló lap bemutatásával.

Mindebből következik, közúti ellenőrzésor a rendőr csak ezeket fogadhatja el. Tehát a csoportos beszédési megbízásról szóló igazolást és az átutalást igazoló dokumentumokat nem! Éppen ezért a gépjármű üzemben tartójának, ha se csekkje, se a biztosító által kiadott igazolószelvénye nincs, akkor érdemes a biztosítási kötvényét és egy külön igazolást magánál tartania, amit biztosítója ügyfélszolgálatánál szerzett be.

A Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ) jó időben érzékelve a felmerülő problémákat megkereste az Országos Rendőr-főkapitányságot (ORFK), és levelében kérte, hogy az igazolatlan rendőrök február hónapban fogadják el az egyéb igazoló okmányokat is, illetve e hónapban ne büntessenek, hanem

lehetőség szerint csupán figyelmeztetéssel éljenek. A MABISZ elnöke, Trunkó Barnabás emlékeztette az ORFK-t, miszerint ők online hozzáféréssel rendelkeznek a gépjármű-nyilvántartáshoz, így akár rádióon is le tudják ellenőrizni, hogy az adott gépjármű üzemben tartója rendelkezik-e kötelező felelősségbiztosítással.

Jámbor István alezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Osztályának vezetője megkapta a MABISZ megkeresését, mint elmondta: ők nem adhatnak általános utasítást a rendőröknek ezzel kapcsolatban. Így az intézkedő rendőrnek a helyszínen kell eldöntenie, hogy milyen büntetést szab ki. Az ORFK ugyanakkor felhívta a járőrök figyelmét arra, hogy minden ilyen esetben körültekintően járjanak el, és a korábban említett 190/2004-es kormányrendeletben előírt biztosítási kötvény és csekk, vagy a biztosító által kiadott igazolólap helyett fogadják el a biztosítás meglétére utaló szerződést vagy szerződési ajánlatot is.

A lényeg: a sofőrnél minimálisan legyen olyan igazolás, amelyet a biztosító állított ki, és szerepel rajta, hogy a biztosítási díj mely időszakra érvényes.

Az elhúzódo adatfeldolgozás mellett a posta is közrejátszik e nem kívánt helyzet kialakulásában, mivel 10-12 nap alatt vállalja a küldemény kézbesítését, így a biztosítók késését ennyivel meghosszabbítja a postázás is. **k.z.t.**

kormányzati beavatkozás csak ott indokolt, ahol a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvényben foglaltak nem elégségesek a káros versenykorlátozás és a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés megakadályozására.”

A személytaxi-szolgáltatás iránti kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtésében kulcsfontosságú a szolgáltatás ára. A taxitarifák hagyományosan három elemből tevődnek össze: alapdíj, útdíj és várakozási díj. Az egyes tarifaelemekből képezi a hitelesített viteldíj-jelző készülék (taxaméter) a viteldíjat.

A taxiszolgáltatás árszabályozása meglehetősen speciális. Attól függően, hogy a települési önkormányzat élt-e a szabályozás jogával, lehet fix vagy hatósági maximált áras, illetve szabályozás hiányában szabadaras. Ugyanakkor **paradox árhatások érvényesülnek. Elvileg a kínálat növekedésével és a kereslet csökkenésével egyidejűleg az árak is csök-**

**kennek, azonban ez a hatás a taxiszolgáltatás esetén nem érvényesült.** Ellenkezőleg: egyes vállalkozók a kevés megrendelésből akarták a gazdaságos működésüket biztosítani, ami indokolatlanul magas – az utasokat elrettentő – viteldíjak követelésében nyilvánult meg. (A magántaxizás engedélyezésétől 1998. 07.01-ig a taxi szolgáltatás szabadaras volt.)

Nemzetközi tapasztalat (IRU) alapján kijelenthető, hogy a személytaxi-szolgáltatás első sorban a helyi közlekedési igények kielégítésére hivatott, ezért helyes az az álláspont, hogy a szolgáltatás befolyásolásában a települési önkormányzatok nagyobb szerepet és lehetőséget kapjanak.

**Az önkormányzatok részéről a taxiszolgáltatás körülményeinek meghatározása egyrészt az árak szabályozásával (maximált vagy rögzített ár előírása),**

**másrészt a taxiállomások használati feltételeire vonatkozó előírások révén történhet. Az önkormányzati rendeleti normák betartatását az önkéntes jogkövetés mellett a következetes ellenőrzés és a szabálysértőkkel szemben megfelelő szankciók alkalmazása biztosíthatja. Az önkormányzatok lehetőségei a piacsabályozásra adottak.**

Adódik ugyanakkor a probléma: csak az adott szolgáltatási terület körülményeinek pontos ismerete és számbavétele után lehet szakszerű és megalapozott döntést hozni akár a taxiállomások használata, de különösen az árszabályozás tekintetében.

**Ahol a hatósági szabályozással a piaci működést befolyásolni kívánják, előzetes hatásvizsgálatokra lenne szükség.**

Az Alkotmánybíróság 782/B/1998. sz. határozatában kiemelte:

A vendégek távoztával így szól urához a háziasszony:

– Ezek a mocsok tolvaj vendégek ellopták két kanalunkat.

– Melyikeket?

– A „Hotel Savoy” feliratúakat.

\* \* \*

*Kis hegyi faluba turista érkezik. Betér a kocsmába, ahol egy helybéli üldögél. A turista szóba elegyedik vele:*

– Mondja, bátyám, mit szoktak maguk itt a világ végén csinálni?

– Hát, fiam, vadászunk és dugunk.

– Igen? És mire vadásznak?

– Bármire, amit megdughatunk.

\* \* \*

– A munka azoknak való, akik nem tudnak horgászni.

„A törvény felhatalmazásán alapuló önkormányzati árszabályozás olyan területen érvényesül, ahol a fogyasztói érdekek valamilyen veszélyeztetésnek lehetnek kitéve. Ilyen terület a kiemelt idegenforgalmat lebonyolító főváros is. A hivatkozott előírások biztosítják, hogy a maximált hatósági ár megállapításakor az önkormányzat képviselő-testülete (közgyűlése) az árak összetevőinek közgazdasági, valamint szakmai elemeit mérlegelje és az ár megállapítását ezekre alapozza.”

A fix ár tervezett bevezetésével és az alkalmazni kívánt tarifaelemekkel kapcsolatban hatásvizsgálat eddig sehol nem készült. A piac legfontosabb szereplői, a fogyasztók – a fogyasztók érdekeit képviselő szervezeteken keresztül – nem nyilváníthatják véleményét.

Az ár elemeit értékelve nem egyszerű feladat megállapítani azokat a költségeket, amelyek az adott szolgáltatást terhelik. A hazai taxiszigetelésben használt gépkocsipark nem homogén, ráadásul a vállalkozót megillető „tisztességes” piaci nyereség mértékének megítélése is szubjektív.

**A megfelelő árszabályozáshoz sok számszerű információ szükséges.**

A költségalapú árképzés esetén a gazdasági szereplők költségei adhatják a szabályozott árat azzal, hogy az átlagköltséget szorozzuk a „tisztességes” nyereség elérése érdekében. (pl. 20 % profit esetén átlagköltség x 1,2) Ebben az esetben az átlagköltség felett dolgozók profitja csökken, illetve, ha a költségük az átlagköltség + elismert profit felett van, tevékenységük veszteségesé válik. Az átlagköltség alatt

tevékenykedők esetében a profit nagyobb lehet. Ez a módszer viszonylag kevesebb információt igényel, ugyanakkor nem ösztönöz a legjobb technológia alkalmazására.

**A személytaxi-szolgáltatás esetén az átlagköltség meghatározásának célszerű módja lehet a  $Ky = (aK1 + bK2 + mKn) / x$  séma alkalmazása, ahol  $K1, K2, Kn$  az egyes azonos járműtípusú és elismert üzemi költségű vállalkozások költsége,  $a, b, \dots, m$  az adott költséggel működő vállalkozások száma és  $x = a + b + \dots + m$  azaz, az összes vállalkozás.**

Amennyiben  $K1, K2, Kn$  értéke jelentősen eltér, akkor fennáll a veszélye annak, hogy a magasabb önköltségű vállalkozások számára a megállapított hatósági ár nem biztosítja a rentábilis üzemelet. Ebben az esetben feltétlenül szükséges annak vizsgálata, mi eredményezi a magasabb költségszintet. Ha ugyanis ennek oka az, hogy a vállalkozói kör más technológiával magasabb szintű szolgáltatást nyújt (pl. nagy értékű személygépkocsival emelt szintű szolgáltatást), akkor indokolt erre a vállalkozói körre külön tarifaosztály létrehozása. Értelemszerűen ekkor az átlagköltség számításánál ez a csoport figyelmen kívül marad.

Az említett módszerrel képzett hatósági ár esetén hosszabb távon az átlagköltségen működő vállalkozások találják meg számításukat. A költségek folyamatos monitorozása révén azok emelkedése vagy csökkenése magától vonja a hatósági ár módosulását is. Ugyanakkor a megoldás elősegítheti a folya-

matos fejlődést, mert az adott hatósági ár mellett a fogyasztó a számára jobb minőséget keresi, ami a szolgáltatás fejlesztésére ösztönöz. Az újabb, korszerűbb eszközzel működő vállalkozás pedig az átlagköltségre gyakorolt – ármódosító – hatásával hosszabb távon rentábilissá teheti beruházását, és „versenyymást” gyakorol a gyengébb minőséget nyújtókra.

A taxiszigetelésben alkalmazott hatósági ár képzésénél alapvető kérdés, hogy az adott szolgáltatási területen milyen hatékonysággal tud működni egy vállalkozás, azaz milyen a kihasználási százalék (az összes futás /km/ hány %-a történik fizető megrendelésre.) Ezzel a fizető teljesítménnyel kell megtermelni a költségek fedezetét és az elvárt nyereséget.

Azaz a  $Ky = (aK1 + bK2 + mKn) / x$  alapján  
Folytatás a 21. oldalon

## Politika

**Miniszterek és államtitkárok látogatnak az egyik (távoli országbeli) óvodába, megnézik, hogyan élnek gyerekeik. A látogatás végén a kultuszminiszter megjegyzi:**

– A gyerekeknek túl nagy az ebédadagjuk, ennek a fele is éppen elegendő. A kellenél jóval több játékuk van, takarékosági szempontból kevesebbet kell játékokra költeni.

Másik alkalommal, ugyanez a csapat meglátogat egy általános iskolát. A látogatás végén a kultuszminiszter ismét megjegyeztet:

– A gyerekeknek túl nagy az ebédadagjuk, ennek a fele is bőségesen elegendő. Főlöleges minden iskolának számítógép, elegendő, ha minden másodikban van.

A legközelebbi alkalommal, egy neves büntetés-végrehajtó intézetet látogat meg a kis team. Mikor a látogatás végére érnek, miniszterünk megjegyzi:

– Itt a raboknak nagyon gyenge a koszt, fel kell javítani, több hús jár nekik. Újabb konditermet kell nyitni nekik, és lehetővé kell tenni, hogy minden szinten legyen Internet-elérés.

Mire az egyik társa megkérdezi:

– Te viccelsz? Az ovisoknak meg az iskolásoknak az ételt felére csökkentetted, a játékot meg a számítógépet elvetted tőlük, itt pedig a raboknak a lehető legmaximálisabb kedvezményeket akarod adni?

– Dehogyan viccelek, óvodába meg iskolába mi már nem fogunk járni, de ide még bármelyikünk bekerülhet...

## 2009 Észak-Amerika Év Autója

# A HYUNDAI Genesis

Hosszú hónapok szakértő teszteléseit és iparági díjait követően a Hyundai Genesis megszerezte eddigi legnagyobb elismerését; a legexkluzívabb tengerentúli autós ki-

tüntetés, a 2009-es Észak-Amerikai Év Autója megtisztelő címet. Az ötven független autós újságíróból álló zsűri, valamennyi, a múlt évben újonnan bemutatott autót kiértékelte, és úgy döntött, hogy ezek közül a 2009-es Hyundai Genesis a legjobb modell. A díj elnyerését a Detroitban megrendezett 2009-es Észak-Amerikai Nemzetközi Autóshow-n jelentették be. A sikeresztorinak ezzel még nincs vége. A Genesis szedan mellett még idén tavasszal felbukkan a Hyundai bemutatótermeiben az ugyanerre a hátsókerék-hajtású

padlólemeze épített Genesis Coupe is. Idén a zsűri több, mint ötven



új modellt értékelt, mielőtt megnevezte volna az első három helyet megszerző személyautót és hátszongépjárművet. Személyautóknál dobogós helyen végzett még a Volkswagen Jetta TDI és Ford Flex.



Folytatás a 18. oldalról

meghatározott átlagköltség + az elismert nyereség /azaz profit/ (P) figyelembevételével még nem lehet meghatározni a taxiszolgáltatás hatósági árát. **Elengedhetetlen feltétel a kihasználási százalék (S) meghatározása**, ami történhet a ténylegesen kialakult helyzet alapján adatgyűjtéssel.

Figyelemmel kell lenni azonban az ártörvény rendelkezésére, mely szerint mind a legmagasabb, mind pedig a legalacsonyabb árát úgy kell megállapítani, hogy a **hatékonyan működő vállalkozó** ráfordításaira fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és támogatásokra is (8.§).

A kihasználási %-ot (S) a taxiszolgáltatásban a taxaméter adatai alapján a hasznos km/ összes km hányadosból képezik. Tapasztalati adatok szerint a kihasználási százalék értéke országszerte alacsony, 40% körüli. **Ezt az értéket a kereslet-kínálat egyensúlyának hiányából adódik, és szakmailag elfogadhatatlan!** Az alacsony kihasználtság egyrészt kedvezőtlen a társadalom számára is, mert felesleges kapacitásokat köt le, azokat gazdaságtalanul, ezáltal pazarlóan drágán hasznosítja, másrészt a nem hatékony működés miatt drá-

ga szolgáltatás a fogyasztó számára is előnytelen, s a vállalkozók számára sem ad biztonságos működést.

A kihasználási % ideális esetben 100%, amely csak elméleti lehetőség. A kihasználási százalék (S) alapján határozhatjuk meg az 1 utaskilométerre eső bevétel szükségletet (Bu) az alábbiak szerint:

$$Bu = \frac{(Ky+P) \times 100}{S}$$

Az 1 km-re eső bevétel szükséglet értéke tehát az 1 km-re eső átlagköltség + profit összegének a kihasználási százalék tizedesjegyében kifejezett értékével való osztásával képezhető, azaz

**a bevételszükséglet fordított arányban van a kihasználási %-kal!**

**Csak olyan szabályozási törekvések támogathatók, amelyek a kihasználási % emelését célozzák.**

A taxiszolgáltatás díja hagyományosan három elemből képződik: az alaplíjból (AD), a kilométer- vagy továbbítási díjból (KD) és a várakozási díjból (VD).

A hatósági árszabályozáshoz szükséges a fajlagos tarifa meghatározása is! Ehhez pedig

további – az **adott városra és forgalmi üzemi körülményekre jellemző** – adatok szükségesek.

Átlagos szállítási távolság (s): Az utazás kezdő és végpontja között átlagosan megtett út. (A taxaméterben tárolt adatok alapján: hasznos km/alaplíj.)

Átlagos várakozás (t) az az időtartam, amelyet egy utazás során a taxi várakozással vagy határsebesség alatti haladással tölt. (Határsebesség alatti haladásnál a taxaméter az idődíj alapján számolja a viteldíjat.)

A fajlagos tarifa (FT) kiszámítása előtt meg kell határozni az alaplíj és a várakozási díj egymáshoz való viszonyát. Az alaplíj általában 2 km díjának megfelelő, a várakozási díj pedig 15 km-es határsebesség alapulvételével

**Micike egyik reggel másfél órát késik a munkahelyéről. Főnöke felelősségre vonja:**

- Mit tud felhozni mentségére?
- Azt, hogy gyereket várok.
- Mikorra várja?
- Mához kilenc hónapra...

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

'96-os évjáratú Volkswagen Passat kombi 1.9 TDI klímával, bőrüléssel, vonóhorggal, Digi-taxi órával, Maxon URH-val, számlával is eladó.

Tel.: 0630-239-8647



2 SIM-kártyás mobiltelefon, TV-s, vadonatúj (2 SIM egyszerre aktív), 35 000 Ft-ért eladó.

Érd.: 06/70-701-3132



1.9 TDI Octavia Combi 2004.04. havi, 1.9 TDI Superb 2006. 04. havi és 2007. 02. havi, 1.4 Octavia 2005. 05. havi eladó. Átadó taxiórával, rendszámokkal is.

Érdeklődni: 06/20-663-9241, vagy 06/20-570-4526 telefonszámokon lehet.



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

Tel.: 06/20-535-3847



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

Telefon: 06-30-742-4558.  
Főtaxi, Barna Imre



Magyarországon vásárolt 2006. szeptemberi Opel Zafira 7

személyes, 1.9 diesel, 150 LE-s, 52 000 km-t futott, törzskönyvvél, taxis felszereléssel, első tulajdonostól eladó. Ár: 3 900 000 Ft.

Érd.: 06/70-383-8213



Eladó Kőbánya-Óhegyen, csendes helyen 113 m<sup>2</sup>-es sorházú lakás, amely 1989-ben épült gázbeton téglából. Két-szintes, felső szinten 3 szoba, fürdőszoba, WC, nagy előtér, alsó szinten amerikai konyha nagy nappali, mosdó, kamra, nagy terasz. A lakás cirkó(padló)fűtéses, külön kéményes rusztikus kandalló, felső szinten beépített gardrobe található. Saját



első és hátsó kert, közös zöldterületek és két kocsibeálló van. Ár: 26 Mft.

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



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm<sup>3</sup>, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 740 000 Ft.



Érdeklődni lehet 06/70-3838-480 (du. 15 órától 22 óráig) City 480.



124/200 E Class infrázaras Kárpátban berhelt hoteltaxi '94. novemberi, 270 ezer km-t futott, 1,2 Mft. kp-ért eladó, vagy min. tükörindexesre cserélhető.

Érdeklődni: 06/20-917-3100 telefonszámon lehet.



Taxit keresek vételre, illetve részletfizetést átvállalnék.

Tel.: 06/30-627-6415



Motorola GM-300-as, 13 csatornás URH, térerőmérővel eladó. Ár: 10 000 Ft.

Tel.: 06/20-519-8330



Peugeot 807, Citroën C8 típusú 7 személyes, egyterű gépkocsi eladók nagy választékban, különböző színekben, felszereltségekben, 2003-2008-as évjáratig. 10 000-12 000 km futásteljesítményig, leinformálható szervizháttérrel.



Elérhetőség: 06/30-948-6170, 06/20-927-3987.



Mercedes E 210 ezüstmetál, 95-ös évjáratú, 2300 cm<sup>3</sup> benzín-gázüzemű, taxinak felszerelve eladó. 340 ezer km-t futott, 4 éve taxiként üzemel. Irányár: 2,1 Mft.

Telefon: 06/30-9-400-102

**A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006. augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek díja: 2000 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.**



a km-díj L-e legyen. Ez az érték nemzetközi összehasonlításban is megfelelő. (Az érték településenként változhat!)

A fajlagos tarifa=(AD+s\*KD+ t\*VD)/s

Az egyes díjszabási elemeket úgy kell képezni, hogy a fajlagos tarifa mértéke elérje az 1 km-re eső bevételcsúszást (Bu) értékét.

Több díjszabás alkalmazása esetén a fajlagos tarifák súlyozott átlagának kell a fenti kritériumnak megfelelnie!

**Az üzemanyag árára alapozott tarifa nem reális.** Ez éppen az önkényes megítélés, még akkor is, ha egyesek évekként elelőtt összefüggést láttak a nyugat-európai benzinár és a taxitarifák között. Az üzemanyagár átlagos futásteljesítmény mellett az összköltség 25-35%-át teszi ki.

(Az Alkotmánybíróság hivatkozott állásfoglalása szerint az ármegállapításra vonatkozó döntést komplex elemzésnek kell megelőznie.)

Említést érdemel, hogy korábban a taxisok többször kérték a minimál ár meghatározását is.

A taxisok szerinti „alacsony” piaci ár vi-

szont abból adódik, hogy sok taxis nem kellő átgondoltsággal – vállalkozói szemlélettel – határozza meg az alkalmazott árait és később, mikor kiadásait már nem tudja fedezni tevékenységével, abbahagyja a taxizást, más munkát keres.

Az ún. fuvarszervező irodák, nagyobb taxisársaságok alvállalkozókat foglalkoztatnak, a jármű költségei közvetlenül náluk nem jelennek meg. A minél több megrendelés érdekében igyekeznek leszorítani árjaikat. Természetesen a fix ár mentesítene őket az alvállalkozói árnyomástól, és a versenyt az áron kívüli területekre szorítaná.

Az alacsony árak fogalma tehát relatív. Látható, hogy adott ár megfelelő kihasználtság mellett rentábilis működést tesz lehetővé, más esetben viszont nem.

Ebben feltétlenül szerepet játszik a szabályozórendszer (adótörvények).

Nem elhallgatható, hogy az árak megállapításánál egyes taxisok a tényleges kiadásait állítják az elvárt jövedelmük mellé, így határozva meg a „fedezeti pont”-jukat, és ezen a kiadások összege az adómegekterülésből adó-

dóan nem egyezik meg a törvényes adózást figyelembe vevő számításokkal. Így gyakorlatilag a taxisok által szorgalmazott minimális ár problémája az adózási fegyelem javításával is megoldható lenne.

Amennyiben a taxisok többségének a valós – vagy legalább az ezt megközelítő – forgalmuk után előírt közterhekkel kellene kalkulálniuk, akkor mivel az üzemeltetés és a jövedelemigényük költségét nem tudják megkezelni, a piaci árnak fedeznie kellene a taxis tisztességes megélhetését.

**Huzamosabb ideje az jár rosszul, aki nem kerüli meg a közterheket.**

#### 4. Adatok a szolgáltatásról

A szolgáltatásra vonatkozó döntések megfelelő előkészítéséhez, a települési önkormányzatoknak a tarifára vonatkozó döntéseik meghozatalához adatokra van (lenne) szükségük. A Magyar Taxis Szövetségtől, illetve az MKFETől az IRU számtalan esetben kér a szolgáltatásra vonatkozó adatokat.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság, illetve jogelődje honlapján nem található meg arra vonatkozó adat, hogy melyik településen, megyében, hány taxis van, holott ezek a hatóság rendelkezésére állnak. Ezeket az adatokat a hatóság nem teszi közzé, igaz a közzétételre jogszabály nem kötelezi. Ha a taxi közforgalmú közlekedési eszköz, akkor az erre vonatkozó adat is tekinthető közérdekű adatnak. Miért ne tudhatná bárki, hogy mely településekre van kiadva taxiengedély, és hány darab. Miért ne tudhatnánk, hogy milyen korú és típusú gépkocsikkal végzik a szolgáltatást. És persze érdekesek a régiókénti, megyéenkénti különbségek is. Nyilván adott esetben alkalmoszerűen a Nemzeti Közlekedési Hatóság megkeresésre ad tájékoztatást.

Egyáltalán nem mondható el ez azokról az adatokról, amelyeket egyébként a taxaméternek napi szinten gyűjtenie kell: az összes kilométer, a hasznos kilométer, az alap- és az egységdíj. A szolgáltatásra vonatkozóan ugyanis ezekből lehet számolni jövedelmezőséget, tarifát stb.

Ezeket az adatokat az APEH sem gyűjti, azok csak a taxaméterben tárolódnak. De vajon akkor milyen célból? Miközben kötelező,



## KÖZLEMÉNY

Az új gépjárműérté-

kesítés elmúlt időszakban tapasztalt, már-már drámai visszaesésének hatására egyre szélesebb körben vetődött fel az igény az új járműértékesítés élénkítésére. Ennek keretében felmerült a regisztrációs adó eltörlése, melynek lehetőségét még kormánytag is megfontolandónak tartotta.

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete ugyanakkor – az alábbi indokok alapján – nem ért egyet a felvetéssel:

Tekintettel arra, hogy a regisztrációs adó mértékét a gyártó figyelembe veszi a listaár képzésénél, ezen adónem eltörlése a legtöbb gyártónál az átadási ár növelését eredményezné, és így a listaár változatlan maradna, tehát a vevő sem érzékelne árcsökkenést, de az állam sem az adótömeg emelkedését. A regisztrációs adó eltörlése kizárólag a használtautó-importőröknek kedvezne, mert esetükben ez az egyetlen tételes adó, azaz ennek mértéke független a számlától, és így csökkenti a hazai használt autókhoz a külföldről behozattakkal

szemben, a mesterséges alulszámolásból adódó versenyhátrányát. A regisztrációs adó eltörlése tehát mindazokat sújtaná, akik itthon az elmúlt években új, vagy használt gépjárművet vásároltak, megfizetve a regisztrációs adót is, hiszen gépjárműveik piacépítelené válnának a beözönlő nyugat-európai használt autókkal szemben. A kellően át nem gondolt javaslat hatására már az elmúlt napokban is szinte megállt az új személygépkocsi- és motorkerékpáreladás, hiszen az esetleges vevők kívánnak, azt gondolva, hogy az adó eltörlése árcsökkenéshez vezethet. További problémát jelent, hogy a parlament által elfogadott 2009. évi költségvetésben a regisztrációs adó 82,1 milliárd forint, melynek kieséséhez valószínűtlen a pénzügyi kormányzat egyetértése. Mindezeket túlmenően a regisztrációs adó eltörlése nagyszámú márkakereskedés csődjét eredményezné, használtautó készletük eladhatatlanná válásával. Ez további adóbevételek csökkenésével és tömeges munkanélküliséggel járna. Egyesületünk is természetesen szükségesnek tartja a

piac élénkítését, azonban erre a ún. „Autócsere-program” lenne alkalmas. Ez azt jelenti, hogy aki 10 évnél idősebb személygépkocsit a regisztrált bontók valamelyikének újrahasznosításra lead, az új jármű vásárlásakor a gyár és a költségvetés részéről azonos mértékű/összegű támogatást kapna, ami így tényleges árcsökkenést eredményezne. Az akció csak azon gyárak termékére vonatkozna, melyek hajlandók a költségvetéssel azonos támogatást adni, és családunként egy, a környezetet kevésbé károsító gépkocsi vásárlását tenné lehetővé. Bízunk benne, hogy a kormány – a fejlett autópárral rendelkező európai uniós tagállamokhoz hasonlóan – javaslatunkat minél előbb elfogadja, mert csak azt követően lehet annak részleteit kidolgozni és egyeztetni.

Meggyőződésünk, hogy kizárólag ez a módszer vezetne a piac élénkítéséhez, ugyanakkor az akció – a többleteladások adóbevételeire tekintettel – nem járna további költségvetési kiadással.

**Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete**

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt,

# 10 éve

Ezúttal csak címszavakban:

- Számon kérték a taxiellenőrzések során a Panaszkönyvet.
- Átvette az APEH a TB-járulékok kezelését és beszedését
- Megjelent a gépjármű-törzskönyv
- Ezzel párhuzamosan bevezették a rendszámokra ragasztott – műszaki érvényességet igazoló – körcímkét
- Kisbaltával támadtak egy taxisra Zuglóban
- Megalakult a MACITOSZ

hogyan legyen az órában, kötelező gyűjtögetni, de felhasználásra már nem kerül, ergo a jogalkotó számára sem világos, hogy Magyarországon hány utast szállítottak a taxik, ezért bemondásos becsléses adat van. A kérdésre az a válasz: pénz kellene ahhoz, hogy ezeket az adatokat összegyűjtsék és feldolgozzák. Ezen adatok ismerete nélkül viszont felelős és megalapozott döntést hozni nem lehet.

## 5. A taxaméter

Korábban már szó esett arról, hogy a taxivitel díj nemzetközi hagyományok szerint is az alapidíj, kilométerdíj és várakozási díj kombinációjából tevődik össze. A viteldíjat hitelesített viteldíjjelző készülékkel (taxaméter) kell megállapítani.

Az általános forgalmi adóról szóló törvény alapján az adóalanyok (a szerencsejáték-szolgáltatás, az újság-, folyóirat-árusítás és a kezelőszemélyzet nélküli automatából teljesített termékértékesítés, illetve kezelőszemélyzet nélküli automata berendezés igénybevételével regisztrált szolgáltatás kivételével) **számlaadásra vagy nyugtaadásra kötelezettek.** A számla-, illetve nyugtaadást adóigazgatási azonosításra alkalmas bizonylattal kell teljesíteni.

A számla, egyszerűsített számla és nyugta adóigazgatási azonosításáról, valamint a nyugta adását biztosító pénztárgép és taxaméter alkalmazásáról szóló, 24/1995. (XI. 22.) PM rendelet (továbbiakban: PM rendelet) 1. sz. melléklet 1. a) pontja szerint nyugtaadási kötelezettségüknek **kizárólag taxaméterrel tehetnek eleget a személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalanyok.**

A PM rendelet 2 § (1) bekezdése szerint a áfa-tv.-ben előírt, adóigazgatási azonosításra alkalmas nyugta adására az a pénztárgép, illetve taxaméter felel meg, amelyet az **Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) elnöke a rendelet szerint engedélyezett, és az arra jogosított szerv üzembe helyezett.** Az engedély tartalmazza a forgalmazó nyilvántartási, adatszolgáltatási és egyéb kötelezettségeit. A (7) bekezdés szerint a taxaméter típusjóváhagyásának egyéb feltételeit, részletes technikai követelményeket, nyilvántartási és adatközlési kötelezettségeket az **APEH elnöke közleményben írja elő.**

AZ APEH közleménye szerint a taxaméternek alkalmasnak kell lennie a taxisszolgáltatásban a viteldíj hiteles megállapítására, kijelzésére és a nyugta kibocsátására. A taxaméter lehet egy vagy több vállalkozó adatait rögzítő készülék. A taxaméternek meg kell felelnie az Európai Parlament és a Tanács 2004/22/EK taxaméterekre vonatkozó irányelvének.

A taxaméternek szerkezetében és kialakításában olyannak kell lennie, hogy az üzembe helyezés utáni lezárást és plombálást követően a **plomba megbontása nélkül, a működőképesség megtartása mellett rendellenes vagy illetéktelen beavatkozást, programozást, adattörlést ne tegyen lehetővé, a megbontás felismerhető legyen.** A taxaméter burkolatát úgy kell kialakítani, hogy a készülék nyílásain keresztül se legyen lehetőség a tárolt adatok módosítására. A plombálással biztosítani kell, hogy a készülék a gépkocsiból a plomba megsértése nélkül ne legyen kivethető.

A taxaméternek a közleményben meghatározott tartalmú **bizonylatokat kell nyomtatni.** A bizonylatoknak jól olvashatónak kell lennie, és olvashatóságát legalább az adó megállapításához való jog elévüléseig (továbbiakban: elévülési idő) meg kell tartania. A **taxaméternek legalább négy tarifa (ezen belül alapidíj, útdíj, várakozási díj) egyidejű tárolására és egymás utáni használatára kell alkalmasnak lennie. A három díj (alap, út, várakozási) egy tarifán belüli 0-ra, vagy az utast megtévesztő, észszerűtlenül alacsony értékre való beállítása**

és használata tilos. A taxaméter kijelzőjén elkülönítetten és folyamatosan láthatóvá kell tenni, hogy a díjmérés melyik tarifával történik. A viteldíj kijelzése minimum 5 számjeggyel történjen.

A taxaméternek adómemóriával kell rendelkeznie, amelynek a hozzáférhetetlenség biztosításával tárolnia kell a **napi fuvarok végösszegét (napi forgalmat).** Biztosítani kell, hogy az adómemóriában tárolt adatok megváltoztatása ne legyen lehetséges. A taxaméter az adómemóriától való megszakitás, vagy az adómemória megtelése esetén nem működhet tovább. Az adómemóriának az adatokat tápfeszültség kimaradása esetén is tárolnia kell.

A taxamétert és a nyomtatót egy közös plombálható házban vagy egymáshoz külső kábel nélkül hézagmentesen csatlakoztatva, közösen plombálhatóan kell elhelyezni.

Ez az előírás lehetetlenné teszi pl. a németországi Mercedes taxikban a visszapillantó tükörbe szerelt taxaméterek alkalmazását Magyarországon.

Ugyanakkor az euró bevezetését, azaz a forint forgalomból való kivonásának és az euró hivatalos pénznemmé tételének folyamatát a taxaméterek működésére vonatkozó szabályozás már kezeli!

A taxaméter működtető programja **olvasás ellen nem védhető.** Amennyiben a gyártó (forgalmazó) gondoskodik a taxaméter használatbavétele utáni programellenőrzés lehetőségéről, akkor kérheti a bizottságtól és az OMH-tól az olvasás elleni védelem elvégzését.

A taxaméterek javítását, programozását, szervizelését, plombálását csak a forgalmazó által megbízott, az APEH által feljogosított és plombanyomóval ellátott szerviz végezheti. A taxaméteren max. 15 db, ezen belül max. 5 db azonos típusú hibajavítás végezhető el. A hibaszám megállapításánál nem kell figyelembe venni az akkumulátor, bizto-

## Mi az előnye, ha elmúltál 45 éves?

1. Az emberrablókat nem igazán érdekel.
2. Tűzhelyzetben valószínűleg téged engednek el elsőként.
3. Senki sem várja el tőled, hogy bárhová is szaladj.
4. Amikor este 9-kor felhívnak, megkérdezik: 'Nem ébresztettek fel?'
5. Az emberek már nem gondolják azt, hogy hipochonder vagy.
6. Már nincs semmi, amit a nehezebb úton kellene megtanulnod.
7. A most vásárolt dolgaid már nem használnának el.
8. Délután 4-kor is vacsorázhatsz.
9. Szex nélkül élhetsz, de a szemüveged nélkül nem.
10. Heves vitákba bonyolódsz a nyugdíjrendszerről.
11. Már nem kihívásként gondolsz a sebességkorlátozásra.
12. Már nem próbálsz meg behúzni a hasad, bárki is jön be a szobába.
13. Együtt énekel a liftben a hangszóróval.
14. A szemed már nem lesz sokkal rosszabb.
15. Az egészségbiztosítónak befizetett összeg végre kezd kifizetődni.
16. Ízületeid pontosabb meteorológusok, mint a nemzeti időjárás szolgálat.
17. Titkaid biztonságban vannak a barátainál, mert ők sem emlékeznek rájuk.
18. Agysejtjeid száma végre kezelhető méretűvé csökkent.
19. Nem emlékszel, ki küldte neked ezt a listát.
20. És feltűnik, hogy kényelmed érdekében ennek a szövegnek nagy a betűmérete.

1999 februárjában

## történet

- 20% kedvezményt kaptak a taxisok a Volkswagen gépkocsik vételárából
- Az átlagosnál több taxis vállalkozó adta vissza engedélyét az év elején
- Megszületett a rendelet a taxiállomások önkormányzati kezelésének lehetőségéről
- 22 500 Ft volt a minimálbér
- 13 500 Ft volt az összes TB-járulék
- 164 Ft volt egy liter benzin, és 150 Ft a gázolaj...
- És persze panaszkodtunk, hogy kevés az utas, de az az időszak a mai helyzethez képest még így is „aranykor” volt...

síték, nyomtató mechanikai hibát. Az ezt meghaladó javítás esetén a taxamétert selejtezni kell.

Érdekesség: adómemória-csere esetén csak a taxaméter-forgalmazó (jogutódja), jogutód hiányában az **Irodagép-műszerészek Országos Ipartestülete (az Ipartestület megbízott szerveze)** (!!!!!) által biztosított adómemória építhető be a taxaméterbe. A beépítendő adómemória típusának, teljesítményének, műszaki paramétereinek meg kell egyeznie az eredeti adómemória valamennyi jellemzőjével. adómemória azonosítószámával.

A taxi üzemeltetője köteles a **taxaméternaplót és a hitelesítési bizonyítványt taxis szolgáltatás végzése** vagy szervizelés, javítás esetén a **gépkocsiban, illetve magánl tartani.**

Ezek esetleges elvesztését, ellopását vagy megsemmisülését a javításra illetékes szerviznek és a területileg illetékes APEH megyei (budapesti) igazgatóságának be kell jelenteni.

**Ha a taxaméter elromlik,** a kiíró szerkezet nem működik, vagy a kiadott szalag nem olvasható, a taxiszoftvert végzője köteles a meghibásodást a szerviznek bejelenteni, és kérnie kell a hiba javítását. A hiba bejelentését és annak időpontját a használó a taxaméternaplóban, a szerviz nyilvántartásában rögzíteni köteles. **Ha a készülék fuvar közben romlik el, a taxis köteles a teljesített fuvarról szabályos kézi nyugtát adni. Ennek végrehajthatósága érdekében a taxiszoftvert végző vállalkozó köteles legalább egy nyugtatombót magánl tartani.** A taxaméter meghibásodása esetén **újabb fuvar nem teljesíthető.**

Amennyiben a **taxiszoftvert végző vállalkozó a taxaméter naplót és a hitelesítési bizonyítványt taxis szolgáltatás végzése** vagy szervizelés, javítás esetén a **gépkocsiban, illetve magánl tartani.**

Ez utóbbi szabály teszi kiszolgáltatottá az utast! Amennyiben a taxis pl. nem kapcsolja be a viteldíjjelző készüléket, vagy bekapcsolja ugyan, de nem a megfelelő díjszabási fokozatra kapcsolva követel – esetenként a megengedettnél magasabb – viteldíjat, az utasnak semmiféle bizonyítéka nincs arról, hogy a szolgáltatást igénybe vette, mint a taxis által adott „egyszerűsített számla” vagy nyugta. Ennek adattartalma pedig a legkevésbé sem egyezik meg a taxaméter által előállított bizonylatával. Márpedig az APEH számára az összes bevétel a lényeges, az utas számára pedig az is, hogy miért fizetett annyit a szolgáltatásért. Ez az egyszerűsített számlából nem derül ki. **A legsúlyosabb hiba a taxaméter-szabályozásban az, hogy a kötelező gépi nyugtaadás mellett sincs a fizető utas kezében olyan hiteles dokumentum, amelyből megállapítható lenne mikor, milyen távolságra, milyen díjak mellett vette igénybe a szolgáltatást.**

A taxiszoftvert végző vállalkozó köteles a taxaméter naplót és a hitelesítési bizonyítványt taxis szolgáltatás végzése vagy szervizelés, javítás esetén a gépkocsiban, illetve magánl tartani.

**A hazánkat komolyan sújtó pénzügyi és gazdasági válságról sokszor esik szó e lap hasábjain is. A politikai részét e problémakörnek nem érintve, inkább a szakmai válaszokra vagyunk kíváncsiak. Hogyan reagál a taxis, a fuvarszervező iroda, vagy a munkáltató? Szigorít a felvételen, leépít, esetleg tarifát emel vagy csökkent? Kérdéseinkkel a legrelevánsabb fővárosi taxiszoftvert végző vezetőjét, Garamszegi Miklóst kerestük meg.**

**Bankkártya elfogadás, félcsendes címkidadás**

## Fejleszt a

deléseink számát növelni kívánjuk. Természetesen szerződött partnereinket sem hanyagoljuk el. 95 éves múltunkkal, tapasztalatainkkal, megerősített vállalatvezetésünkkel további megállapodásokat kötünk majd ez utóbbi körben is. Itt vannak komoly tartalékaink, mert címállományunk jelenlegi szerkezetében a szerződéses fuvarok mindössze 10%-ot tesznek ki.

• **Amennyiben a céges megrendelésekből többet kívántok megszerezni, akkor fejleszteni is kell, mert például a „kártyalehűző” a hozzá írt címkidadó szoftverrel már több csapatnál is használatban van.**

• Természetesen ezzel tisztában vagyunk. A Fótaxit birtokló cégcsoporton belül döntés született, így márciustól elkezdődik a kártyalehűzők beszerelése. E mellett más műszaki fejlesztésbe is belefogunk. Például, az ún. „félcsendes címkidadás” bevezetése is része ennek a programnak. Azt viszont le kell szögezni, erre a korszerűsítésre a válság nélkül is szükség lenne. Ugyanis a piacon hosszú távon csak az marad meg, aki lépést tart a korrall. Ahogy azt mondani szokták: aki lemarad, kimarad.

• **Tehát a szükséges pénz rendelkezésükre áll?**

• Igen, az eddig is adva volt. Inkább a konkrét rendszer kiválasztása miatt volt egy kis huzavona. A kínálat meglehetősen nagy e téren is, viszont mi a legjobbat szeretnénk volna választani. Ez megtörtént, indulhat a beszerelés. Ugyanakkor látni kell, hogy bár a műszaki fejlesztés is nagyon fontos, de szolgáltatásunk színvonalát nem csak e téren kell növelni. A személyi és tárgyi feltételek fejlesztése legalább ilyen fontos. Csak a példa kedvéért említem, hogy nálunk már 3 éve folyik az angol nyelv-oktatás. Külön a sofőröknek, külön a diszpécsereknek. Méghozzá számukra ingyen, a költségeket a Fótaxi állja. De hogy a tárgyi feltételek oldaláról is nézzünk egy példát: gépkocsiparkunk egyre jobban fiatalodik. Erre vonatkozólag számtalan pozitív visszajelzés érkezik hozzánk a megrendelők köréből.

• **A gépkocsipark fiatalításával kapcsolatban nem megkerülhető a taxis árbevételek kérdése. A társaságok az egyre inkább érezhető válságra eltérően reagálnak. Van, amelyik a tarifa szinten tartásában, esetleg további enyhe emelésében**

• **Mennyire érintette a Fótaxit a néhány hónapja már egyre erősebben jelentkező recesszió? Mit tesz a vállalat a taxisok bevételeinek szinten tartásáért?**

• A gazdasági válság természetesen minket is érint. A pénzügyi összeomlást az egész világ megszenvedi, hatása alól kibújni Magyarországon sem lehet. Tragikus a helyzet a vendégforgalomban, a szállodáiparban és szinte minden szolgáltatási területen. Az ipar és a mezőgazdaság az összeomlás szélén van, naponta hallani újabb és újabb üzem vagy gyárbezárásról. Munkahelyek tízezrei szűntek meg, a felvett kölcsönöket egyre kevesebben tudják fizetni. Mi pedig ilyen gazdasági helyzetben szeretnénk az előző években megszokott módon szolgáltatni. E tekintetben sajnos nincsenek pozitív üzeneteim. A következő év – esetleg évek – sokaknak nehézségeket okozhatnak. Természetesen minden fuvarszervező azon van, hogy alvállalkozóinak, alkalmazottainak segítsen. A Fótaxi talán egy kicsit jobb helyzetben van, mint a többi társaság. Ugyanis megrendelőink jelentős része a lakossági körből kerül ki. A korábban sokak által lenézett tudatos stratégia most hozza meg gyümölcsét, amikor a céges megrendelők folyamatosan csökkentik hívásaikat, és bizony jóval kevesebb pénzt költenek taxira, mint akár néhány hónapja. Azoknál a csapatoknál, ahol a címállomány zömét az ilyen, korábban prosperáló vállalkozások adják, már januárban jelentős visszaesést jeleztek. Pedig még csak az elején járunk a krízisnek, és sajnos egész biztosan nem ez a lejtő alja. Viszont tapasztalataink szerint a lakossági hívásoknál a vállalati körhöz hasonló mértékű visszaesés nem érezhető. Így válságkezelő stratégiánkban természetesen az „utca embere” továbbra is kiemelt célcsoport lesz. Sőt, e körből érkező megren-

deléseink számát növelni kívánjuk. Természetesen szerződött partnereinket sem hanyagoljuk el. 95 éves múltunkkal, tapasztalatainkkal, megerősített vállalatvezetésünkkel további megállapodásokat kötünk majd ez utóbbi körben is. Itt vannak komoly tartalékaink, mert címállományunk jelenlegi szerkezetében a szerződéses fuvarok mindössze 10%-ot tesznek ki.

deléseink számát növelni kívánjuk. Természetesen szerződött partnereinket sem hanyagoljuk el. 95 éves múltunkkal, tapasztalatainkkal, megerősített vállalatvezetésünkkel további megállapodásokat kötünk majd ez utóbbi körben is. Itt vannak komoly tartalékaink, mert címállományunk jelenlegi szerkezetében a szerződéses fuvarok mindössze 10%-ot tesznek ki.

deléseink számát növelni kívánjuk. Természetesen szerződött partnereinket sem hanyagoljuk el. 95 éves múltunkkal, tapasztalatainkkal, megerősített vállalatvezetésünkkel további megállapodásokat kötünk majd ez utóbbi körben is. Itt vannak komoly tartalékaink, mert címállományunk jelenlegi szerkezetében a szerződéses fuvarok mindössze 10%-ot tesznek ki.

deléseink számát növelni kívánjuk. Természetesen szerződött partnereinket sem hanyagoljuk el. 95 éves múltunkkal, tapasztalatainkkal, megerősített vállalatvezetésünkkel további megállapodásokat kötünk majd ez utóbbi körben is. Itt vannak komoly tartalékaink, mert címállományunk jelenlegi szerkezetében a szerződéses fuvarok mindössze 10%-ot tesznek ki.



# Főtaxi

látja a túlélés esélyét. Ám vannak, akik úgy gondolják, ebben a krízisben az olcsóbb tarifa megrendelőket hozhat a csapathoz. A „sűrű fillér, vagy ritka forint” elv alapján ezt vélik a helyes útnak az elkövetkező nehéz időszakra. A Főtaxinál merre indul a jelenlegi viteldíj?



**Garamszegi Miklós: – Törekszünk arra, hogy a megrendeléseket saját állományunkkal szolgáljuk ki**

2009 januárjában egy cég – a visszapörgetés után – nettó 162 forintos árral nyer egy fővárosi tendert. Ki lesz képes megmagyarázni az illetekseknek, hogy akkor miért

nem nyújt elég mozgásteret a jelenlegi maximált tarifa felső határa?!

• **A már említett válságra adott válaszok között tapasztalható, hogy egyes társaságoknál leépítések kezdődtek. Szigorításokkal, a belső szabályok drasztikusabb betartásával „javítanak” az egy főre jutó címmennyiségben.**

• Nem akarok egyik társaságról sem véleményt mondani, mindenki maga dönt arról, milyen úton halad a következő időszakban. A bírásokodást pedig nyugodtan az időre bízhatjuk. Nálunk 800 fős stabil állomány van, meghozza hosszú ideje. A fluktuáció alacsony, ha néhányan elmennek, helyüket új kollégákkal töltjük be. Szeretnénk ezt az állapotot

fenntartani, növelni viszont nem kívánjuk a létszámot. Annak ellenére, hogy az utóbbi napokban valóban többen megkerestek belépési szándékkal. Üzleti tervünk 800 ember tagdíjára épül. Januárban 7, februárban 4 embert tudunk felvenni a megüresedett helyekre.

• **Sok helyen szabályozzák a nyugdíjasok, másodosok munkavégzési lehetőségeit, vagy a felvehető címmennyiséget. Ti mit terveztek?**

• A Főtaxinál továbbra sem azt nézzük, hogy a kolléga milyen minőségben szolgáltat. Lehet alkalmazott vagy vállalkozó. Dolgozhat fő vagy mellékfoglalkozásban. Nappal vagy éjszaka. Mi a színvonalat nézzük úgy a gépkocsi, mint a sofőr tekintetében. A lényeg, hogy a fuvarokat megfelelő módon elvigyék. Sajnos válság ide, válság oda, vannak időszakok, amikor más társaságot kell küldeni megrendelőnkért, mert nincs saját autónk. Ez mindenhol probléma. A taxisnak is el kell vinni a gyereket iskolába, az asszonyt a munkahelyre és vissza. Emellett a csúcspolgolomban nehezen haladunk mi is, sokszor ezért nehéz autót küldeni. Természetesen elsősorban az utas érdekeit nézzük, és törekszünk arra, hogy ha lehet, a rendeléseket saját állományunkkal tudjuk kiszolgálni.

• **Komoly gondot jelent, hogy naponta tucatnyi kollégát büntetnek 20-30 ezer forinttra szabálytalan megállás, vagy várakozás miatt. Holott a taxis nem csinál**

**mást, csak utast vesz fel vagy tesz ki a kapott címen. A kamerák ezt viszont kíméletlenül rögzítik, amiért büntetés jár. A Főtaxinál is jelentkeznek hasonló gondok?**

• Sajnos mi is tapasztaljuk a hatóságok fellépését, mely bizony nem egy esetben indokolatlanul szigorú. Pedig a taxisszolgáltatásban vannak olyan fuvarok, amikor a sofőrnek el is kell hagynia a gépkocsit, miután megáll. Sajnos nem csak büntetés, de bilincselés is volt már ezért. Elégé furcsa a helyzet, ezt valamilyen képpen le kellene szabályozni. Például, ha egy rokkant utasunk van, vagy egy olyan megrendelőnk, akiért fel kell menni, segíteni kell neki, mert idősebb, önállóan már nagyon nehezen mozog, vagy sok csomagja van, ezt a segítségét nem lehet megtagadni. De hiába a humánus, korrekt szolgáltató, ha a hatóság ezért 30 ezerre bünteti vagy lebilincseli a taxiját. Emellett – mintegy ráadásaként – vannak olyan útszakaszok, főleg a Belvárosban, ahol egyszerűen lehetetlen normális keretek között szolgáltatni. Ha megáll a taxi, megáll a forgalom is. Amíg ki vagy beszáll az utas, dudálnak, mutogatnak. Pedig ezt sehol a világon nem tekintik bűnnek. Ezen a helyzeten változtatni kellene, de a probléma túlmege a Főtaxi hatáskörén.

• **Ha ezért megtagadja a fuvar a taxis, akkor öt retorzió éri...**

• Nem így van! Ilyenkor elsősorban megpróbáljuk az utast előre tájékoztatni a forgalmi helyzetről. Megkérjük, hogy lehetőleg előbb érjen le, mint a taxi odaér, hogy annak érkezésekor azonnal be tudjon szállni. Ezt többnyire minden ilyen helyen lakó megrendelő megérti.

• **Térjünk vissza a vállalat stratégiájára. A marketing egyik lényeges eleme, hogy a taxi feltűnő legyen. Ennek okán jelentek meg a sárga tetejű Főtaxik a városban?**

• Igen, ez egy viszonylag új design-terv, aminek sikerült először a jogi részét rendezni. Vagyis a védjegyvoltalmat bejegyeztettük, most folyamatosan „sárgítjuk” a gépkocsikat, egyelőre csak kis darabszámban. Azért a fő csapásirány jelenleg a már említett kártyalehúzó, a félcsendes, majd a későbbiekben a csendes címkidás. Emellett folyamatosan – egyelőre önkéntes alapon – vonatjuk be a sárga fóliával autóink tetejét.

• **Ezt ki fizeti?**

• A Főtaxi! Az ilyen költségeket mi nem hárítjuk át kollégáinkra. Egyébként, ha már a kérdés felmerült, elmondom, a matrica nem károsítja az autót. Kipróbáltuk. A fóliák egyébként 3 évig bírják úgy, hogy nagyobb sérülést nem okoznak. Szerintem még védik is a fényezést. Gondolok a tisztántartására, a galambürülékre, stb. Az autó színe nincs kötve, de a „sárgítás” az ezüst, a fekete és a fehér autókon mutat jól. Egy piros vagy zöld kocsit biztos, hogy nem lesz befóliázva. Tudják a kollégák is, mert akik az utóbbi időben autót cseréltek, ezt a szempontot többnyire figyelembe is vették. Ám hangsúlyozom, ilyen kötelező érvényű előírás jelenleg nincs. Van sok más fontosabb kérdés, amiben lépni kell mihamarabb.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

**-kó**

• A pályázatoknál már valóban érezhető egyfajta negatív árverseny, ami szerintem rossz irányba viszi ezt a szolgáltatói kört. A válság által érintett szerződéses körnek természetesen szükséges bizonyos kedvezményeket adni, de ezt a cégeknek kell bevállalni a tagdíjából és nem a taxistól elvenni. A Főtaxinál ez a tendencia, eddig is ez volt. Korábban sem hírtottuk át kollégáinkra a szerződött partnereinknek adott kedvezményeket. Ezt a társaságunk finanszírozta és finanszírozza most is bevételeiből, nem a taxis.

• **Úgy hallom, hogy a visszapörgetés mértéke egyes cégeknél már a 30%-ot is meghaladja. A tényleges tarifa így viszont már csak 170 Ft körül, vagy az alatt alakul. Miközben a szakma követeli a maximált tarifa emelését. Ez nem öngól?**

• Dehogyanisnem! Sőt, ennél rosszabb a helyzet, mert már van olyan társaság, mely ezeket az olcsó tarifákat elkezdte beletenni az órájába is. Lehet, hogy a példa ragadós lesz, következményeivel együtt. Addig ugyanis, ameddig a „visszapörgetést” a cég fizette, a taxis „normál” áron fuvarozott. A többiit a menedzsmeny elintézte. Most viszont elindulni látszik egy olyan folyamat, melynek következtében a visszapörgetés jelentős részét kezdik áthárítani a taxisra. Akinek 170 Ft/km körüli összeg kerül újra a taxiórájába, az bizony erre az útra lépett, ami viszont finoman szólva furcsa a helyzetet szül. Évek óta küzdünk a fővárossal, hogy a maximált 240 forintos tarifát emeljék meg. Igen nehéz lesz érveket találni, amikor

## Tájékoztató a 09UK21 számú nyomtatvány megjelenéséről és a köztartozásmentes adózói adatbázisról

Megjelent a 09UK21 számú nyomtatvány, melynek kitöltésével lehet jelentkezni az adóhatóság internetes honlapján megjelenő köztartozásmentes adózói adatbázisba.

A kérelem kizárólag elektronikus úton nyújtható be.

A kérelem benyújtása az Az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 33. § (2) bekezdés 23. pontja alapján illetékmentes.

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 178. § 32. pontja értelmében a köztartozásmentes adózói adatbázis: az állami adóhatóság honlapján közzétett, az adózó nevét, elnevezését, adószámát tartalmazó nyilvántartás, amely azokat az adózókat tartalmazza, akiknek/amelyeknek az alábbi együttes feltételek szerint

a) a közzétételt megelőző hónap utolsó napján nincs az állami adóhatóságnál és vámhatóságnál nyilvántartott nettó adótarozása, valamint köztartozása;

b) nincs behajthatatlanság címén nyilvántartott, de el nem évült adótarozása;

c) nyilatkozata alapján a közzétételt megelőző hónap utolsó napjáig esedékes bevallási és befizetési kötelezettségének maradéktalanul eleget tesz/tett;

d) adószámát nem függesztették fel;

e) nem áll csőd eljárás, végelszámolás, illetve felszámolási eljárás alatt;

f) csoportos adóalanyiság esetén a csoportos adóalanyának nincs általános forgalmi adó tarozása;

g) nem minősül adó megfizetésére kötelezetteknek.

Az adatbázis első ízben 2009. február 10-én kerül közzétételre, és minden hónap 10. napján kerül frissítésre.

A köztartozásmentes adózói adatbázissal és a nyomtatvány kitöltésével kapcsolatos to-

vábbi tudnivalók a nyomtatvány kitöltési útmutatójában találhatók.

### Adómemória-kiiratás

A számla, egyszerűsített számla és a nyugta adóigazgatási azonosításáról szóló, többször módosított 24/1995. (XI. 22.) PM rendelet 7. § (5) bekezdésének harmadik mondata szerint „Év végén a pénztárgép adómemóriájának teljes kiíratását – a bevétellel való egyeztetés érdekében – el kell végezni és azt az ellenőrzés céljára megőrizni”.

E rendelkezés egységes végrehajtása érdekében az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (APEH) a következőkre hívja fel az APEH elnöke által engedélyezett pénztárgépeket használó (üzemeltető) egyéni és társas vállalkozások figyelmét.

Minden – a fentiekben érintett – vállalkozás a 2008. december 31-i állapotnak megfelelően **ön maga vagy az APEH által jóváhagyott szerviz közreműködésével** írassa ki a tulajdonában (használatában) álló valamennyi üzemben lévő, vagy abból bármilyen oknál fogva kivont (tartalék, javítás alatt lévő stb.) APEH azonosító jellel és számmal ellátott pénztárgép memóriaegységében tárolt adatokat.

A listának gépenként a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a tulajdonos (használó) neve,
- a tulajdonos (használó) címe,
- a tulajdonos (használó) adóigazgatási azonosító száma (adószám),
- az adómemória kiíratás időszakának:
- kezdő időpontjaként 2008. január 1-jei dátum (egy-egy régebbi típusoknál 2007. december 31-i dátum),
- záró időpontjaként 2008. december 31-i dátum,
- (amennyiben a pénztárgéppel az előző két dátum nem iratható ki, úgy:
- kezdő sorszámként az adóügyi zárás sorszáma 2007. december 31-én,

# APEH

- záró sorszámként az adóügyi zárás sorszáma 2008. december 31-én),
- a RAM törlések száma (azon gépeknél, amelyek programjába beépítésre került),
- a göngyöltött forgalom (GRAND TOTAL) összege (az adómemória napi forgalmi összegei együttesen),
- az áfa göngyöltött összege azon gépeknél, amelyeknél az adómemória az áfa összegét kulcsenként tartalmazza,
- a stilizált AP jel és a pénztárgép 9 jegyű azonosítószáma.

Az adómemória kiíratását 2008. december 31-i fordulónappal 2009. március 2-ig kell elvégezni.

Az adómemória kiíratás tényét a pénztárgép naplójában rögzíteni kell, a listát pedig az adó megállapításához való jog elévüléséig meg kell őrizni.

A hivatkozott rendeletben foglaltak végrehajtását az adóhatóság ellenőrizheti, és mulasztás esetén a hatályos jogszabályoknak megfelelően jár el.

**Megjegyezzük, hogy az eddigi évekhez hasonlóan idén is hangsúlyozottan csak pénztárgépről szól a közlemény, nem pedig „pénztárgép és taxaméter”-ről, mint az a vonatkozó jogszabályban szerepel. Így aztán véleményünk szerint ez a jogszabály a taxaméterekre változatlanul nem vonatkozik. Mivel azonban ez a kérdés minden év elején felmerül, és vannak, akik ennek ellenére kiíratják a taxaméter éves adatait (ami persze nem baj!), úgy gondoltuk, érdemes a közleményt teljes terjedelmében idézni. Fontos még megjegyezni, hogy az adómemória-kiíratást a vállalkozó saját maga is elvégezheti, nem szükséges feltétlenül a szerviz igénybevétele.**

## Tájékoztató az új cégautóadóról és azzal összefüggő egyes személyi jövedelemadó kérdésekről

**Vadonatúj adó nem a vagyoni jellegű cégautóadó, és erről előző számunkban már közöltük is egy APEH-állásfoglalást. Akkor a szakfőosztálytól azt az ígéretet kaptuk, hogy az esetleges fennmaradó kétségek tisztázása végett (nem csak nekiünk volt**

**bajunk az értelmezéssel!) egy részletes, a rendelet előkészítőjével, vagyis a Pénzügyminisztériummal közös tájékoztatót tesznek közzé. Ennek az egyéni vállalkozókra vonatkozó szövegét az alábbiakban közöljük.**

A cégautókra vonatkozó új szabályozást 2009. február 1-jétől a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (Gjt.) tartalmazza, egyidejűleg a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvényben (Szja tv.) a cégautóadóra vonatkozó rendelkezések 2009. február 1-jétől hatályukat veszítik. Mivel az új rendelkezések 2009. február 1-jétől lépnek hatályba, 2009. január hónapjára még az Szja tv. szerinti cégautóadót kell fizetni.

Az egyes felmerülő kérdésekre adandó válaszokhoz az új szabá-

lyozás egységes alkalmazása érdekében a jelen tájékoztatóban foglaltak az irányadók.

### Az adó tárgya

A cégautóadó tárgya:

– egyfelől a szervezetek (nem magánszemélyek) tulajdonában álló személygépkocsi,

– másfelől az magánszemélyek tulajdonában álló személygépkocsi, mely után – ha a költségelszámoló magánszemély – az Szja tv. ben tételes költségelszámolással költséget, értékcsökkenési leírást, vagy – ha a költségelszámoló

szervezet – a számvitelről szóló 2000. évi C. törvényben (Számvtv.) költséget, ráfordítást (a továbbiakban együttesen: költséget) számoltak el [Gjt. 17/A. § (1)].

A személygépkocsi utáni költségnek, ráfordításnak a személygépkocsi üzemeltetésével közvetlenül összefüggő (kizárólag a személygépkocsi tulajdonlása, használata esetén felmerülő) költségek minősülnek. Így különösen ide tartozik a személygépkocsi üzemanyag-, kenőanyagköltsége, az éven belül elhasználandó tartá-

lék-alkatrészek költsége, a javítás, karbantartás díja, a személygépkocsi bérleti díja, lízingdíja, az értékcsökkenési leírás, a felelősségbiztosítás és a casco díja, a gépjárműadó.

Tételes költségelszámolásnak az számít, amikor a magánszemély a személygépkocsi után költséget únyilvántartás alapján számol el, vagy – értékcsökkenés és gépjármű átalányköltség esetén – az Szja tv. szerinti nyilvántartásában rögzít. (A költségek tételes elszámolására egyebekben az Szja tv. járművek költségeire vonatkozó szabályai irányadók [Szja tv. 3. számú melléklet IV. fejezet; 11. számú melléklet III. fejezet])

Az adókötelezettség szempontjából közömbös, hogy a személy-



## közlemények

gépkocsit külföldön vagy belföldön vették nyilvántartásba, tehát az adó a külföldi rendszámmal ellátott személygépkocsira is kiterjed, ha a személygépkocsi után (az Szja tv. vagy a Számv. tv. alapján) költséget számoltak el. [Gjt. 17/A. § (1)]. Nincs jelentősége annak sem, hogy a személygépkocsit a forgalomból kivonták.

A személygépkocsi alatt – a kizárólag elektromos hajtómotorral ellátott személygépkocsi kivételével – az Szja tv. 3. §-ának 45. pontja szerinti személygépkocsit kell érteni.

### Kivételek az adó tárgy hatálya alól

Nem tárgya az adónak az a magánszemély tulajdonában álló személygépkocsi,

- amelynek használatával összefüggésben a tulajdonos vagy a személygépkocsi magánszemély használója – költségei ellentételezésére – kizárólag kiküldetési rendkívény alapján [Szja tv. 7. §-a (1) bekezdésének r) pontja] kap költségtérítést, függetlenül a költségtérítés összegétől (az e jogcímen kapott költségtérítés ugyanis nem tekinthető a személygépkocsi utáni költségnek), kivéve, ha a költségtérítéssel szemben a magánszemély a személygépkocsi utáni költséget tételes költségelszámolással számol el;

- amelynek használatával összefüggésben a magánszemély – költségei ellentételezésére – kizárólag munkába járás címén [Szja tv. 25. §-a (2) bekezdésének b) pontja] kap költségtérítést, függetlenül a kapott költségtérítés mértékétől, a kifizetett költségtérítés ugyanis nem tekinthető a személygépkocsi utáni költségnek, ráfordításnak;

- ha a tulajdonos egyéni vállalkozóként az átalányadózást, az egyszerűsített vállalkozói adó (eva) szerinti adózást alkalmazza, ha fizető-vendéglátó tevékenységére a tételes átalányadózást alkalmazza, és azután senki sem számolt el költséget;

- ha azt a tulajdonos a Számv. tv. hatálya alá nem tartozó eva-alanyként adta át használatra, feltéve, hogy a személygépkocsi után költséget, ráfordítást senki sem számolt el.

Nem kell adót fizetni továbbá a magánszemély által pénzügyi lízingbe vett (tehát a pénzügyi lízingelést végző társaság tulajdonában álló) személygépkocsi után sem, feltéve, hogy azután költséget, ráfordítást nem számolnak el (nem minősül a személygépkocsi utáni költségnek az, amikor a pénzügyi lízinget végző társaság a lízingbe adással kapcsolatban számol el költséget) [Gjt. 17/A. § (2)].

### Az adó alanya

Az adó alanya – főszabály szerint – a személygépkocsi hatósági nyilvántartás (a magyarországi bejegyzésű járművekről vezetett Országos Járműnyilvántartás) szerinti tulajdonosa. Ha a személygépkocsi több tulajdonosa van, akkor a tulajdonosok a tulajdoni hányadaik arányában minősülnek adóalanyoknak, azaz a

személygépkocsi után fizetendő adót a tulajdoni hányadukkal arányosan viselik.

Ha a közös tulajdonban lévő személygépkocsi magánszemély és nem magánszemély egyaránt (Országos Járműnyilvántartás szerinti) tulajdonosa, akkor a személygépkocsi után kell adót fizetni (ez a személygépkocsi adótárgy), azzal, hogy a fizetendő adó a tulajdonosok tulajdoni illetősége arányában megoszlik a tulajdonostársak között. Fennáll az adókötelezettség, ha két magánszemély közös (Országos Járműnyilvántartás szerinti) tulajdonában lévő személygépkocsi után csak az egyik magánszemély tulajdonos számol el költséget, a személygépkocsi utáni adót a tulajdonostársak a tulajdoni arányuknak megfelelően viselik.

*A cégautóadó kapcsán több vidéki városból is kaptunk megkereséseket, valamint megoldási ötleteket, „trükköket”. Egyik mellékfoglalkozású kolléga például úgy gondolta kikerülni a cégautóadó egy részét, hogy mivel havonta alig hatszáz kilométert tesz meg taxi üzemmódban, legfeljebb nem tankol, csak minden második hónapban. Így megússza az adó felét. Sajnos, azt kell hogy mondjuk, ez a trükk nem működik. Mint ahogy az APEH tájékoztatójából is kiderül, az adott hónapban az útnyilvántartás alapján közlekedő gépkocsira már fizetendő az adó. A taxis vállalkozó útnyilvántartása pedig a taxióra, illetve annak napi zárásai és adómemóriája.*

Abban az esetben, ha az adó tárgya pénzügyi lízingbe adott személygépkocsi, akkor az adóalanya a lízingbe vevő, s nem a jármű tulajdonosa (nem a lízingtársaság). (Természetesen a pénzügyi lízingelő magánszemély nem tekintendő adóalanyának, ha személygépkocsija után nincs adókötelezettség, vagyis azután költséget, ráfordítást nem számoltak el.)

## MORFONDÁRIÁK

Nem mondom, szalad az idő rendesen. Hipp-hopp, január, február, itt a nyár. Nem kell nagykabát. Na meg gáz sem kell annyi. Jól sejtettem én, hogy ebből baj lesz. Miből? Hát ebből a baracklevárfőzésből-küldésből. Olyan nagy gond lett volna Putyin és Medvegyev atyuskáknak is küldeni egy-egy szép, mázas köcsögre valót? Lehet, hogy nem lett volna ilyen gázos a helyzet. Ráadásul pont a tél kellős közepén. Na és ezek a sztrájkok?! Nahát! Meg a bankok. A hitelek. A fogyasztás. Eddig ugye az volt a baj, hogy sokat költöttünk. Hogy hiteleket vett fel boldog-boldogtalan. Ilyenbe-olyanba. Jen, svájci frank, euró, na meg forint-alapúakat is. És csak a lakosságról beszéltem eddig. Mert volt kiről, miről példát venni. Na ugyan kiről? Az Állam bácsiról, természetesen. Közkedvelt vezetője megmutatta ugyanis a helyes utat. Nem sokat lacafacázott, ahogy mondani szokás. Jó példával előljárva, nagy bátran és határozottan felvett – kimondani sem merem, mennyi – hitelt. Na, de amíg a csóró magyar azért vett fel pénzt, hogy egy kicsit jobb legyen az élete, addig ez a temérdek pénz „csak úgy” van. Legalábbis az első napokban ezt mondták. Hogy biztos, ami biztos. A kamatot fizetjük, aztán majd hirtelen fel lesz használva. Hogy mire? Na, ezt nem fogja megtudni senki. Van ez a jól bevált, sokszor alkalmazott úgynevezett TITKOSÍTASI technika. Sose tudjuk meg. Szerintem meg sose tudjuk visszafizetni. Talán majd az unokáink és az ő gyermekeik. Tényleg, mi van akkor, ha nem tudjuk ezt a temérdek államadósságot törleszteni? Jön az IMF végrehajtója, és lefoglalja a pénzügyminiszter autóját. Igen, azt. Melyiket, melyiket? Amit a Pénzügyország vett neki. Ezek a fináncok tanultak valamit. Gondolom, azoktól, akik Szlovákiában vásárolnak nagy érté-

kü járgányokat. Hú, mekkora buli lenne, ha a magyar pézügyér szlovák rendszámú Audival jönne-menne. Tényleg. Csak úgy elképzelem, hogy mit tenne egy – mondjuk – szolnoki rendőr, ha közüti ellenőrzés alá vonna egy komarnói taxit, amelyben a kollorami közgyűlés egy vagy két tagja utazna? Na, ha már így elszaladt a fantáziám, elárulom. Kétkedés nélkül elhinné, hogy az urak Pozsonyból jöttek igen fontos ügyben, és hát ott egy ilyen taxit tudtak fogni, hosszas integetés után. Állítólag a bratislavai taxisok magyarokat nem hajlandók szállítani. Kiváltképpen ilyen hosszú távra. Ha már itt tartunk, akkor hagy szóljak a honi taxizásról is egy pár szót. Sajnos nem csak az autósalonokat sújtja ez a gazdasági válság. Taxis barátaim, ismerőseim szerint drámai fuvarszámcsökkenéssel kell szembe-szűlni. Zoli barátom az előző számban számtalan, jobbnál jobb tanácsot adott. Egyet is értek vele, csak az a baj, kedves Zoli, hogy ezen már a legtöbb taxis túl van. Nem bírnak már többet kihozni magukból. Sőt, jelen körülmények között ebből az üzletágból sem. „Vezéréink” odafönt meg csak mondják a magukét, hogy így meg úgy. Ezt kell tenni, azt kell tenni. Majd megvizsgálják, miképpen tudnak segíteni a kisvállalkozókon. Adóreform, az állami beruházások csökkentése, etc etc. Dumálnaaak! Marakodnak. Magyarul, nem csinálnak semmit. Amit meg tesznek, abban nincs köszönet. Leváltják az a rendőrkapitányt, aki rendet csinál. Ez aztán érdekes reakciókat váltott ki az ott élőkből. Pártállásra, nézetre, hovatartozásra fittyet hányva – vagy talán inkább ezeken felülemelkedve – egységesen kiálltak a kapitányuk mellett. Na, ez lenne a jó példa, szerintem. Ha ez úgy országos méretekben elterjedne. Mint ahogy jó Drávucz uram a skót példára utalván szintén azt szeretné, amit én is, meg még sokan mások ebben az egyre szerencsétlenebb kis országban. BÉKESÉGET, MEGÉRTÉST, ÖSSZEFOGÁST! Kezdetnek talán ennyi elég is lenne. Hogy elinduljunk már felfelé.

Tisztelettel:

**Kapitány**



### Az adókötelezettség időbeli terjedelme

A Gjt. 17/C. §-ának (6) bekezdése értelmében a cégautóadót a naptári évben azokra a hónapokra kell megfizetni, amelyekben az adókötelezettség fennállt. A cégautóadó-kötelezettség – más tárgyi adókhoz hasonlóan – az

adókötelezettség keletkezésének napjával kezdődik, s mindaddig fennáll, amíg az adókötelezettség – a Gjt. 17/C. §-ban említett okok miatt – meg nem szűnik.

Az adókötelezettség időbeli terjedelme az adókötelezettség keletkezésének napja és az adókötelezettség megszűnésének napja közti időszakot öleli fel, az

adót ezen időszak hónapjai után kell megfizetni.

*Magánszemély* tulajdonában álló, vagy általa pénzügyi lízingbe vett, magyar rendszámmal ellátott személygépköcsi adókötelezettsége annak hónapnak az első napján kezdődik, amelyet megelőző hónapban a személygépköcsi után nem magánszemély a

Számv. tv.. szerint, magánszemély (a tulajdonos vagy más magánszemély) tételes költségelszámolással költséget számolt el, és annak a hónapnak az utolsó napján szűnik meg, amelyben a költséget elszámoló személy utoljára számolt el költséget. Abban az esetben azonban, ha a magán-  
*Folytatás a 31. oldalon*

## Szigorodó szabályok, magasabb összegű bírságok

# SZLOVÁKIA ÉS NÉMETORSZÁG IS BEKEMÉNYÍTT

*Február elseje óta mind Szlovákiában, mind Németországban szigorúbb közlekedési szabályokat léptettek életbe az adott országok hatóságai. A szabálysértők magasabb bírságokra és következetesebb kontrollra számíthatnak. Mindezen intézkedések bevezetésétől a balesetek számának csökkenését remélik a külföldi közlekedésbiztonsági szakemberek. A legfontosabb változásokról magazinunkban is hírt adunk, ám indulás előtt nem árt tájékozódni a megváltozott viszonyokról.*

Szlovákiában az elmúlt esztendőben 558 személy vesztette életét, közülük 200 áldozat kerékpáros, illetve gyalogos volt. A szlovák kormány szeretné elérni, hogy 2010-re 305 alá csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Ahhoz, hogy ezt elérjék, számos közlekedési szabályt megváltoztattak február elsejétől. Az új KRESZ szerint egész évben **kötelező a tompított fényszóró** használata Szlovákiában **lakott területen belül és kívül egyaránt**. A településeken a korábbi 60 kilométeres sebesség helyett februártól csak 50 kilométeres sebességgel lehet haladni. Amennyiben autópálya vagy gyorsforgalmi út lakott területen vezet át, az adott útszakaszon már csak maximum 90 kilométeres sebességgel szabad közlekedni. Az autópályákon – lakott területen kívül – a legmagasabb óránkénti sebesség továbbra is 130 kilométer, ám a sztrádákon, gyorsforgalmi utakon az eddigi 50 kilométeres minimális sebességhatárt felemelték 80 kilométerre, és a 7,5 tonnánál nehezebb teherautók autópályán nem előzhetnek.

Télen a havas, síkos utakon az eddiginél szélesebb körben kötelező a téli gumi használata. A teherautók és autóbuszok november 15-től március 31-ig – az időjárástól függetlenül – csak így közlekedhetnek. A többi gépjárműnek akkor kell a téli gumit használni, ha az útszakaszt összefüggő hó- vagy jégtakaró borítja.

Tilos vezetés közben telefonálni, ezt csak „kéz nélkül” használható kihangosító berendezés

esetén engedélyezett. Nem szabad megfélemlíteni arról sem, hogy a biztonsági gyermekülés ugyancsak kötelező Szlovákiában. A kerékpárosoknak lakott területen kívül kötelező a védősíks használata, míg gyermekekre ez a rendelkezés a településen belül is érvényes.

A szabálysértők elleni fellépés is szigorodott északi szomszédunknál. Az alapbírság 60, míg a legmagasabb kiszabható összeg 1300 euró, ez több mint duplája a korábban még szlovák koronában megállapítottaknak. Az alkoholszonda elutasításáért 300-tól 1300 euróig terjedő pénzbüntetés szabható ki, a jogosítványt pedig a korábbi maximum két év helyett öt évre vonhatja be a hatóság. A jogalkotó 2011-től lehetőséget ad a 60 euró fölötti bírság ledolgozására is – bár erre a jogszabály nem utal –, de erre feltehetően csak a szlovák állampolgároknak lesz lehetőségük. A hírek szerint ezt 3 eurós órabérral lehet majd megváltani.

Újdonság az is, ha a sofőr nem tudja kifizetni a helyszíni bírságot, elkobozzák a jogosítványt, és azt csak a tartozás kifizetése után kapja vissza. Erre az időre ideiglenes, 15 napig érvényes vezetői engedélyt kap, amely csak Szlovákia területén érvényes.

A változások a gyalogosokat is érintik. Amennyiben valaki lakott területen kívül az útpadkán halad, kötelező lesz számára a fényviszszaverő, közismertebb nevén láthatósági mellény viselete. Egyébként ugyanezen mellényt célszerű minden eshetőségre felkészülten a gépkocsiban tartani és olyan alkalommal hordani a gépjárművezetőnek is, ha lakott területen kívül, sötétedést követően az útpadkán, leállósávon kényszerül autójával megállásra.

Baleset esetén, ha személyi sérülés nem történt és az anyagi kár nem haladja meg a 4000 eurót, akkor nem kötelező a rendőrséget hívni, ám ha nem egyértelmű a felelősség megállapítása, illetve külföldi az egyik résztvevő, ajánlott a rendőri jelenlét.

A megváltozott közlekedési szabályokat fokozottan fogják ellenőrizni a szlovák rendőrök. Az országos rendőr-főkapitányság mellett létrejött

egy egység, amelyet „úti kalózok elleni kommandó” néven emlegetnek. Ide a legtapasztaltabb rendőröket válogatják be, és illetékességük az egész ország területére kiterjed – jelentette be Robert Kalinák belügyminiszter. A kommandósok nem fogják túrni a törvények megsértését. A gyorshajtók és az arrogáns, agresszív vezetők is készüljenek a felelősségre vonásra. Ezek megfékezésére és kontrollálására a rendőrség legjobb, leggyorsabb és legnagyobb teljesítményű gépjárműveit fogják felhasználni – hangsúlyozta a tárca vezetője.

Úgy tűnik, a német hatóságok is megelégedtek a közlekedési szabályokra fittyet hányók díszes hadát, mert ugyancsak február elsejétől ott is változtak a büntetési tételek. Általában duplájára emelkedtek a bírságok. Akit alkoholfogyasztáson érnek tetten, annak a szonda által kimutatott mennyiségtől függően – alapesetben a korábbi 250 helyett – 500 eurót kell fizetnie, de ez egészen 1000 euróig is emelkedhet, míg kirívóan magas alkoholos befolyásoltság esetén 1500 euró a felsőhatár. Sebességtüллépésért – a szabálysértés mértékétől függően – 70-től 600 euróig terjedő bírság jár. Ezt még az eddigieknél is szigorúbban ellenőrzik majd. A megfelelő követési távolság betartását műszerekkel és civilnek látszó autókkal is figyelik. Tehát óva intünk mindenkit attól, hogy a lassabban haladót gyorsabb haladásra, vagy a sáv elhagyására úgy ösztökéljük, hogy közelről rávillogunk. A tilos jelzést figyelmen kívül hagyók – magyarul a piroson áthajtok – akár 400 eurós büntetésre is számíthatnak. Akik úgy hajtanak ki a főútra, hogy gyors fékezésre kényszerítik az ott közlekedőket, szintén az eddigi büntetés duplájára számíthatnak. A legsúlyosabb következménnyel azoknak kell számolniuk, akik tudatbefolyásoló szer használata mellett ülnek a volán mögé. Alapesetben ezért 500 euróra büntetik őket, míg második alkalommal már a jogosítványt is bevonják a magáról megfélemlítő sofőrnek. Kitekintőnkben minden változásról nem tudtunk beszámolni, így akik külföldre igyekeznek, azoknak érdemes indulás előtt tájékozódniuk az éppen aktuális közlekedési és egyéb jogszabályokról. Mindezt megtehetik a Magyar Autóklub irodáiban is, de az adott ország nagykövetségeit is bátran lehet tárcsázni. Egy kis felkészüléssel, odafigyeléssel számos kellemetlenségtől óvhatja meg magát a külföldre utazó.  
*k.z.t.*

Két görénytulajdonos beszélget:

- Hol alszik a görényed?
- A lábamnál.
- És nem bűdös?

- Majd megszokja.

\* \* \*

- Katona! Mit érez, amikor látja hazánk zászlaját lobogni? - Szelet.

Folytatás a 28. oldalról

személy a tulajdonában lévő vagy általa lízingelt személygépkocsit *ellenérték fejében nem magánszemély használatába (bérbé)* adja, a személygépkocsi utáni adókötelezettség a használatra való átengedését követő hónap első napján kezdődik és annak a hónapnak az utolsó napján szűnik meg, amelyben a használó arról nyilatkozik, hogy a személygépkocsi után költséget már nem kíván elszámolni (ez praktikus azt jelenti, hogy megszűnik a személygépkocsira vonatkozó bérleti jogviszony).

Ha például a magánszemély tulajdonos 2009 januárjában a személygépkocsi után már számolt el tételes költségelszámolással költséget, de utoljára márciusban számolt el költséget, akkor 2009. február 1-jétől a személygépkocsi adóköteles, egészen március utolsó napjáig (2 hóna-

pon keresztül). Amennyiben a magánszemély 2009 júniusában újfent mégis számolt el költséget, akkor 2009. július 1-jétől az adókötelezettség újra kezdődik.

Abban az esetben, ha a személygépkocsi utáni költséget *nem a tulajdonos* (pénzügyi lízingbe vevő) számolja el, akkor a költség első ízben való elszámolásának tényéről és időpontjáról a használónak a költség elszámolásának időpontját követő 8 napon belül a tulajdonost, lízingbe vevőt írásban értesítenie kell. Ha a használó a nyilatkozattételt elmulasztja, akkor a tulajdonost, lízingbe vevőt egyébként terhelő adót a használó köteles megfizetni.

Az előzőektől függetlenül megszűnik az adókötelezettség annak a hónapnak az utolsó napján, amelyben a személygépkocsit jogellenesen elidegenítették, vagy

amelyben a személygépkocsi megsemmisült.

Ha a költséget a magánszemély számolja el, a Gjt. 17/C. §-ában megadja a *költség elszámolásának napját*. E szerint ez az a nap, amely napon a költségről szóló bizonylatot kiállították, vagy amely napon az útnyilvántartásban a gépjármű használatával összefüggésben futásteljesítmény bejegyzése történt. Értécsökkenési leírás elszámolása esetén – ha az átalányban történik – a költség elszámolásának napja a személygépkocsi használatba vételének napja, egyébként az értécsökkenési leírás megkezdésétől a teljes leírásig terjedő időszak minden hónapjának első napja.

### Adómentesség

*Mentes a cégautóadó alól* (a tulajdonos személyétől függetlenül) a

megkülönböztető jelzést adó készülékkel jogszabály előírásainak megfelelően felszerelt személygépkocsi, a kizárólag alapfeladatainak ellátásához egyház, egyházi karitatív szervezet által üzemeltetett személygépkocsi, a kizárólag halottszállításra szolgáló személygépkocsi.

*Mentes* továbbá (a tulajdonos személyétől függetlenül) az egészségügyi államigazgatási szerv által törvény alapján kizárólag betegségmegelőző, gyógyító, egészségkárosodást csökkentő közegészségügyi, járványügyi és egészségvédelmi alapfeladatainak ellátása érdekében üzemeltetett személygépkocsi, a kizárólag az egészségbiztosítási szerv által jogszabály alapján finanszírozott háziorvosi, házi gyermekorvosi tevékenység ellátása érdekében üzemeltetett személygépkocsi, valamint – ha az üzemeltető műkö-

## Szlovák rendszámmal

# Parkoló autó a Széna téri taxiállomáson



Több taxis kolléga megkeresett, hogy napok óta áll egy szlovák rendszámú autó a Széna téri taxiállomáson. A közterület-felügyelet naponta helyezte el a szélvédőjén egy büntetőcédulát, de mindannyian tudjuk, ez teljesen komolytalan, hiszen nem lehet majd behajtani a büntetést.

A kerületi rendőrkapitányság pedig egy szépen cízellált levelet helyezett ki a műszerfalra (!), a jármű tulajdonosa átveheti az autó kulcsait a kerületi rendőrkapitányságon. Ellopták az autót és otthagya a tolvaj? Oly mértékben italos volt vezetője, hogy bent felejtette a kulcsot a gyújtáskapcsolóban?

A mi szempontunkból ez lényegtelen. Csak azt követeljük, szállítsák el az idegen autókat az igen-igen komoly pénzért bérelt taxiállomásunkról! A VIII. kerületben legalább lebilincselik a civil autókat a drosztokon. Amivel elveszik a

kedvét a renitenseknek egy életre a taxiállomáson való parkolástól.

Természetesen megkerestem az illetékes kerületi rendőrkapitányságot, a Közterület-felügyelet és a Taxiállomás-kezelő kht. vezetőjét ezzel a gondunkkal is. Elsősorban azért, mert a taxisok egyre ingerültebbek a taxiállomások körül sűrűsödő anomáliák miatt.

Az I. kerületi Rendőrkapitányság illetékes telefonon reagált írá-



somra. Elmondása szerint a szlovák állampolgár feledékenységből hagyta autóját a taxiállomáson. Az ajtót nyitva felejtette, az indítókulcsot is a helyén hagyta. A rendőrség észlelve a helyzetet, a kulcsot „magához vette” és a gépjárművet lezárta. A műszerfalra kitétek egy cédulát, amin keresztül értesítették a jármű tulajdonosát, hogy a kocsit kulcsait a rendőrségen átveheti.

Közben a szlovák rendőrségnél leellenőrizték, hogy az autót nem lopták-e, nem körözik, nem követtek el vele más bűncselekményt. Miután minden válasz nemleges lett, várták az autó tulajdonosát a kulcsért. Négy napon keresztül...

A rendőrtiszt állítása szerint minden esetben, illetve ha a jármű tulajdonosa nem jelentkezett volna az autójáért, akkor elszállítják az autót a taxiállomásraól. **Juhász Péter**

*Csak néhány megjegyzést fűznék a fentiekhez. Szeretem a kölcsönösséget. Mindenben, a közlekedésben is. Ha velünk – magyar autósokkal – idegen országokban udvariasan, toleránsan viselkednek, nekünk is így kell tenni a hozzáink látogatókkal. Ám a legkomolyabban kérdezem, ha én egy pozsonyi (bocsánat, t. h. bratislavai) taxiállomáson hagynám magyar rendszámú autóm négy napra, mi történne vele? Majd velem, amikor keresni kezdeném a szlovák rendőrségen? Örömmel odaadnák az addig őrzött slusszkulcsomat és barátságosan elköszönnének? A nyájas olvasó szerint, ha egy bécsi droszton rövid időre otthagynám az autóm, megtalálnám ugyanazon a helyen? Vajon mennyi ideig kerülne az elszállítás, a*

*tárolás és a büntetés euróban? Hol itt a kölcsönösség?! Tényleg csak a magyar érdekek nem érnek semmit? A taxis a fővárosi megállók használatáért igen sokat fizet, de ez láthatóan senkit sem érdekel. Ugyanakkor, ha rendelés-kor felmegy beteg, idős utasának csomagjait, mire leér, autóját bilincsbe verve találja. Hja, kérem, szigor van, és ugye nem lehet összevissza csak úgy megállni. Mármint a magyar taxisnak. Ha viszont egy szlovák állampolgár leparkol a Széna téri taxiállomáson négy napra, nemhogy a parkolásért nem fizet egy vasat sem, hanem annak autóját a magyar rendőrség bezárja és a slusszkulcsát megőrzi. Lehet, megérem, hogy egyszer még le is mosatják, mert poros lett...*

**Berkó**



dési szabályzatából, gazdálkodásából az összes körülmény figyelembevételével egyértelműen megállapítható, hogy az üzemeltetés ténylegesen betegséggel megelőző vagy gyógyító céllal, szociális céllal történik – az egészségkárosodott, hátrányos helyzetűek segítésére létrehozott alapítvány, közalapítvány, egyesület, köztestület, valamint a megváltozott munkaképességű dolgozók foglalkoztatásáról és szociális ellátásáról szóló jogszabályban meghatározott célszervezet által kizárólag súlyosan fogyatékos magánszemélyek rendszeres szállítására üzemeltetett személygépkocsi.

Szintén mentes a személygépkocsi-kereskedelemmel üzletszerűen foglalkozó személy vagy szervezet által – kizárólag továbbértékesítési céllal – beszerzett személygépkocsi.

### A cégautóadó összege, megfizetése és bevallása

A fizetendő havi adótétel – az adókötelezettség időszakába tartozó hónapok után – az 1600 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalmat vagy 1200 cm<sup>3</sup> kamratérfogatot meg nem haladó hajtómotorral ellátott személygépkocsi esetén 7000 forint, míg minden más személygépkocsi után 15 000 forint.

A negyedévre fizetendő cégautóadóból a megfizetésére kötelezett adóalany levonhatja a személygépkocsi után a terhére megállapított, általa megfizetett gépjárműadónak a negyedév azon hónapjaira jutó részét, amelyben az adott személygépkocsi után cégautóadó- és gépjárműadó-kötelezettség egyaránt fennállt, feltéve, hogy az adóalany a gépjárműadó-fizetési kötelezettségének határidőben eleget tett. A késedelmesen megfizetett gépjárműadó sem utólag, sem a késedelmes befizetést követően esedékes cégautóadóból nem vonható le. Ha a gépjárműadó megfizetése az adókövetés elhúzódomása miatt később esedékes, mint az adott időszakra vonatkozó cégautóadó, a követés szerinti határidőben megfizetett cégautóadó levonását önellenőrzéssel lehet érvényesíteni. Ha a két adó megfizetésére két különböző személy kötelezett, a levonás nem érvényesíthető.

A cégautóadót önadózással negyedévenként, a negyedévet

követő hónap 20. napjáig kell megállapítani és megfizetni az állami adóhatósághoz a naptári évben azokra a hónapokra, amelyekben az adókötelezettség fennáll. A bevallást a 0901. számú „Bevallás az egyes adókötelezettségekről az államháztartással szemben havi, évközi (negyedéves), éves bevallás benyújtására kötelezett adózók részére” elnevezésű nyomtatványon kell teljesíteni szintén negyedévenként, a negyedévet követő hónap 20. napjáig.

### Az egyéni vállalkozót az új cégautóadóval összefüggésben érintő változások

Az egyéni vállalkozó tulajdonában lévő személygépkocsi üzemi használatára tekintettel az Sza tv. 11. számú mellékletének III. A járművek költségei c. fejezetében foglaltak szerint – ütnyilvántartás alapján – az üzemi használattal arányosan számolható el az üzemanyag-felhasználási és az igazolt fenntartási, javítási, felújítási költségek, valamint a használatba vétel évében egy ízben átalányban, érvényesíthető értékcsökkenési leírási költség a személygépkocsi beszerzési ára 10 százalékának, legfeljebb azonban az éves vállalkozói bevétel 1 százalékának megfelelő összegben. A törvény kizárólag üzemi célúnak csak az olyan személygépkocsit nevesíti, amelyet a személygépkocsi bérbeadással foglalkozó, illetve a személyszállító egyéni vállalkozó a tevékenységéhez használ

és azt üzleti nyilvántartásai szerint más célra részben sem használja. Ez azt jelenti, hogy csak ezekre a személygépkocsikra számolható el az egyéni vállalkozó évi 20 százalékos mértékű értékcsökkenési leírás címén költség. Ugyanakkor a cégautóokra vonatkozó új szabályozás szerint 2009. február 1-jétől a tulaj-

donában lévő személygépkocsi után az egyéni vállalkozónak meg kell fizetnie minden olyan hónapot követő hónapra vonatkozó cégautóadó-tételt, amelyben az említett költségek bármelyikét elszámolta.

**Megjegyzések: a tájékoztatóban említett „ütnyilvántartás” vezetésére a taxis vállalkozó nem kötelezett (legalábbis az eddigi ellenőrzések során még egyetlenegy esetben sem hiányolták), azt a taxaméter által kibocsátott napi zárás, ill. az adómemóriában lévő adatok helyettesítik.**

**Mindazonáltal felháborítónak tartom, hogy a taxis vállalkozás nem került a cégautóadó megfizetése alóli kivételek közé. A régi cégautóadó-törvény ugyanis még nevesítette a taxigépkocsit, mint kivételt. Változatlanul nem tűnik fel a törvényhozóknak – jó lenne, ha valaki szólna már nekik –, hogy a taxis vállalkozás az egyetlen, amely nem nélkülözheti a személygépkocsi használatát! A törvényben felsorolt kivételek – ha kicsit erőltetettnek tűnik is – mind-mind tudnak más alternatívát a személygépkocsi-használat helyett. Az egyházi személyek, orvosok**

**és gyermekorvosok, az egészségügyi szolgálat munkatársai, a szociális ellátást segítőket nem fizetnek cégautó-adót, pedig könnyedén ki tudnák váltani a személygépkocsi-használatot. Hogy mivel? Például taxival! Egyedül a taxis az, aki nem tudja személygépkocsiját nélkülözni, hiszen neki az alapvető és semmivel sem helyettesíthető munkaeszköze...**

Egyesek szerint már-már alkotmányossági kérdést is felvet a cégautóadó megfogalmazása, jelesül az egyenlő elbírálás elvét. Tételezzük fel, hogy van két taxis vállalkozónk, mindketten főállásúak, ugyanolyan márkájú és évjáratú gépkocsival dolgoznak, ugyanazon társaság tagjaként. Egyikük neve Atalány Aron, a másikat Tételes Tihamér néven szólítják. Ez évben fillérre ugyanannyi bevételt érnek el, és költségeik is hasonló nagyságrendűek. Tételes Tihamér mégis 11x15 000 forinttal, azaz 165 000 forinttal több adót fizet, mint Atalány Aron, csupán azért, mert más adózási formát választott...

– Én sosem verem a kiskutyámat. Ha büntetni akarom, szájkosarat teszek rá és bezárom egy órára a kolbászok közé.

\* \* \*

– Nagyanyám nagyon kemény aszszony volt. Három férjet temetett el, pedig kettő közülük csak szundikált.



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

**18%**

SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

**25%**

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

**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**



## Tudod vagy tippelsz?

### KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



**1. A táblával megjelölt úton a forgalom sűrűsége folytán összefüggő járműoszlopok alakultak ki. Változtathat-e taxijával forgalmi sávot gyorsabb előrehaladás érdekében?**

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a sávjában nagyon lelassult a forgalom és Ön meg akarja tartani az eddigi haladási ütemét.
- c) Nem.



**2. Jelenthet-e valamilyen kockázatot taxija számára a táblával jelzett útszakasz?**

- a) Igen.
- b) Csak erős esőzésekor, vizes útfelületen.
- c) Nem.



**3. Hogyan kell taxijával megközelítenie az ilyen tábla felől az útkereszteződést?**

- a) Úgy, hogy a sebességét már jó előre minimálisra csökkenti.
- b) Úgy, hogy az útkereszteződés közvetlen közelében erőteljesen fékezi gépkocsiját.
- c) Úgy, hogy csökkenti a sebességét, átkapcsol kisebb sebességfokozatba, hogy erőtartalék keletkezzen, amit vagy motorfékezésre vagy gyorsításra használ fel.



**4. A táblával megjelölt útszakaszon halad taxijával. Mennyire közelítheti meg az Ön előtt haladó járművet, ha meg akarja előzni?**

- a) Legfeljebb 70 méterre.
- b) Csak annyira, hogy az előzendő jármű hirtelen fékezése esetén se ütközzön neki.
- c) Egy- két méterre, hogy az előzési út hossza minél rövidebb legyen.



**5. Változik-e a taxi tengelyterhelése a táblával jelzett hely tetején?**

- a) Igen, a tengelyterhelés csökken.
- b) Igen, a tengelyterhelés nő.
- c) Nem.



**6. Mire kell számítania a táblával jelzett helyen álló autóbusz megközelítésekor?**

- a) Arra, hogy az autóbusz előtt az úttest szélén gépkocsik várakoznak.
- b) Arra, hogy az autóbusz takarásából gyalogos léphet a taxi elé.
- c) Arra, hogy az autóbusz irányjelzés nélkül hirtelen elindul.



**7. Taxijával megállhat-e az ilyen táblával megjelölt úttest bal szélén?**

- a) Igen, mindig, ha a taxi és az úttest jobb széle között legalább három méter széles szabad hely marad.
- b) Legfeljebb akkor, ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.
- c) Csak akkor, ha azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi.

**8. Gyér forgalmú párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest belső forgalmi sávjában közlekedik. Ugyanabban a forgalmi sávban utoléri Önt egy gyorsabban haladó gépkocsi. Köteles-e a jobbra húzódással az akadálytalan elhaladását lehetővé tenni?**

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

**9. Van-e többletköltsége a tompított fényszóró állandó használatának a taxi tüzelőanyag-fogyasztására?**

- a) Igen, jelentős mértékben növeli a fogyasztást.
- b) Legfeljebb minimális többletfogyasztást jelent.
- c) Nincs.

**10. A párhuzamos közlekedés szabályainak alkalmazása szempontjából az úttestnek a villamospálya által elfoglalt része...**

- a) önálló forgalmi sávnak tekinthető,
- b) általában nem tekinthető önálló forgalmi sávnak,
- c) akkor tekinthető önálló forgalmi sávnak, ha a villamospálya az úttest két szélén helyezkedik el.

**11. Egy város belterületén figyelmetlenségéből túlhaladt azon az útkereszteződésen, ahol be kellett volna kanyarodnia. Visszatolathat-e?**

- a) Igen, de csak akkor, ha a forgalmat nem akadályozza.
- b) Nem.

**12. Köteles-e irányjelzéssel jelezni a megállási szándékát?**

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a megállás irányváltoztatással is jár.
- c) Nem.

**13. Nappal hóesésben vezet taxiját. Köteles-e taxiját helyzetjelző lámpákkal és tompított fényszóróval kivilágítani?**

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



**14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben meddig van hatályban a 30-as sebességkorlátozás?**

- a) Az útkereszteződésig.
- b) A vasúti átjáróig.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

A Taxi 2000 Hungary Zrt. még tavaly költözött a III. kerületi Szőlőkert utcába. Így az iroda és a diszpécserközpont egyaránt ideális helyre került. Van elegendő iroda és jut parkolóhely a taxiknak, még tagdíjfizetési napokon is. Az épületről érdemes megemlíteni, hogy tervezője ezért a munkáért építészeti díját kapott. Nem véletlenül. Aki már járt ebben az irodaházban, csak pozitívan nyilatkozik róla. A költözéssel szinte párhuzamosan a kft. zártkörűen működő részvénytársasággá vált. Mindez már elegendő ok lenne arra, hogy egy szakmai lapban részletesebben foglalkozzunk vele. Am az élet átírta korábbi elképzeléseinket. Ugyanis néhány rövid hónap alatt – az okosok szerint – százévente, ha előforduló mértékű pénzügyi és gazdasági válság kellős közepében találta magát taxis és fuvarszervező egyaránt. A kérdések ezért elsősorban a „hogyan továbbra” vonatkoznak. Szenci Szabó János vezérigazgatót arról kérdeztük, milyen választ ad a nem mindennapi kihívásokra a Taxi 2000 Zrt.?

## Kedvezményekkel várja a taxisokat



**Ez a kép tanúsítvány a jó hangulatról: Kovács Gábor, Sütő Éva, Szenci Szabó János, Szendy Réka, Hoppál Ferenc**

• Nem tehetünk mást, döntéseinknél megpróbáljuk a külső – sajnos nem egy esetben kényszerítő – körülményeket is figyelembe venni. Ezekre szeretnénk úgy válaszolni, hogy az a taxisok felé is egyértelmű, pozitív üzenet legyen. Döntéseinknél – ahol lehet – figyelembe vesszük, hogy számukra is jelentősen romlott a gazdasági környezet. Kollégáinkat különféle kedvezményekkel,

egyedi konstrukciókkal, speciális ajánlatokkal keressük meg. Célunk, hogy a családi kasszában érezhetően több vagy legalább ugyanannyi maradjon, mint korábban. Ám ez így túl semmitmondó, tehát nézünk egy-két konkrétumot is, a teljesség igénye nélkül. Változatlanul várjuk azokat a kollégákat, akik csak másodállásban tudnak taxizni. Van, ahol a válságra való

tekintettel már nehezítik életüket, mert sokak szerint elviszik a fuvarokat a főfoglalkozásuk elöl. Mi tudjuk, hogy ez számukra is megélhető kérdés, és ha dolgoznak, teljes értékű szolgáltatást nyújtanak. Az utazóközönség nem eszerint osztályozza e szolgáltatás színvonalát. Ez szakmai és etikai kérdés is egyben, de nem kívánjuk mások gyakorlatát minősíteni. Nálunk a mellékfoglalkozású kollégák kedvezményes tagdíjat fizetnek. Várjuk továbbá a nyugdíjas taxisokat is, akiket tagdíjfizetés szempontjából szintén ebbe a kategóriába sorolunk. Nagy többségük 30-40 évet taxizott, de a megalázóan alacsony nyugdíjból nem képes megélni. Szakmailag az

ő szolgáltatásuk is kifogástalan, helyismeretük, vezetési tudásuk pedig példa lehet a fiatalabb korosztály számára.

• **Menjünk bele a részletekbe, mit jelent a kedvezményes kategória?**

• A teljes tagdíj bruttó 58 800 Ft, a kedvezményes ennek pont a fele.

• **Milyen autóval lehet hozzátok bekerülni?**

• Ha megfelelő gépkocsival érkezik hozzánk a kolléga, akkor egy csomagban kap kedvezményt. Arra, hogy mi a megfelelő autó, területi okokból itt most nem térek ki, ám minden jelentkezőt e tekintetben is megvizsgálunk.

• **Mennyi a belépési díj és mit takar a kedvezményes csomag?**

• Olyan speciális juttatásokat, melyeket az átalakulás és a költözés kapcsán egyébként is nyújtunk a belépők számára. A csomag első kedvezménye – melyet már korábban meghirdettünk – hogy a Taxi 2000-nél a következő időszakban nem kérünk belépési díjat. Ám e mellé adunk még egy plusz lehetőséget azon kollégák számára, akik hirtelen szorult helyzetbe kerültek, például egy másik cégtől szinte üres zsebbel jöttek el, vagy a nehéz gazdasági helyzet miatt megszorultak és átmenetileg nem rendelkeznek készpénzzel. Őket



**Őrző-védő szolgáltatunk is van**

– Doktor úr, tud segíteni a feleségemen? Az a mániája, hogy valaki lopja a ruháit.

– Valóban?

– Igen, már testört is állított melléjük. Tegnap is, mikor hazamentem, láttam, hogy ott álldogál az ürge a szekrényben.



**Titkárság – Irodai csendélet. Pénzes Andrea, Hoppál Ferenc**



# a Taxi 2000

ügynevezett tagdíj-moratóriummal vesszük fel. Ez azt jelenti, hogy szerződéskötéskor sem belépési díjat, sem tagdíjat nem kell fizetniük. A fuvarszervezési övadékot és a tagdíjakat így kéthetente, részletfizetéssel rendezhetik a rászorulóknak. E segítséggel a nehéz időszakot átélve, anyagilag kissé megerősödve, sikerebben talpraállhatnak a hozzánk fordulóknak.

• **Mit adtok és mennyiért? Szabadjelzőt, URH-t?**

• A szabadjelzőt mi adjuk, letétért cserébe. Ez nincs szabad forgalomban, a mi tulajdonunk. A

zik, az eleve a Prémium kategóriában dolgozik. Mi is tisztában vagyunk azzal, mi lenne az ideális taximéret, ám azt is tudjuk, nem mindig sikerül kitermelni a legalkalmasabb típust. Így - ebben



**Vezérigazgatói szoba - Itt is jól érezzük magunkat! Sütő Éva, Péntes Andrea, Szendy Réka, Szabó Andrea**

**Az új diszpécserközpont, ahol a Taxi 2000 szíve dobog. Kocsis Péter, Nagy Erzsébet, Bódog Hajnalka, Vonsik Tamás, Varga Tünde, Kliment Gábor**



belépő ezt köteles használni, ha kilép, le kell adnia. Ez esetben természetesen a befizetett letét összegét visszaadjuk. A rádiót vagy hozzá a taxit, vagy vesz egyet. Tőlünk kétfajta URH-t tud beszerezni, háromfajta konstrukcióban. Ezek mindegyike személyre szabott kedvezményeket és részletfizetési lehetőséget is tartalmaz.

• **Az autókra jelenleg nincs életkori korlát, csak az állapotát nézzük. Milyen méretet, vagy esetleg szint irtatok elő?**

• A korábbi, 6 éves korhoz kötött korlátozást átmenetileg feloldottuk. Véleményünk szerint a jelenlegi helyzetben ez felesleges megszorítás. Amennyiben javul a gazdasági-pénzügyi környezet, döntésünket újragondoljuk. A taxi színében nincs megkötöttség. A méretet illetően természetesen a középkategória, vagy az annál nagyobb autó az ideális. Kisebb méretű gépkocsik nálunk nem szolgáltatathatnak. Utasainkat szeretnénk megtartani, számukat növelni, a kisméretű autók nem javítanak a cégünk megítélését.

• **Milyen kategóriák vannak a Taxi 2000-nél?**

• A belső hierarchia csúcán a Prémium kategória áll. Majd az „A” és a „B” besorolás következik. Korábban volt egy „C” kategóriánk is, ám ezt szerencsére sikerült leépítenünk. Ide tartoztak a kis autók is.

• **Annak, aki szeretné megcélózni a Prémium kategóriát, a nagyobb Mercedes vagy a Volkswagen az ideális típus?**

• Természetesen, aki ilyen autóval rendelke-

is kicsit eltérve a többi taxis cég gyakorlatától - például már az új Skoda Octaviát is a Prémium szolgáltatók közé soroljuk. Az ilyen autóval dolgozó kollégának semmi más nem kell vállalni, mint a megfelelő személyes megjelenést. Ez szerintünk legalább annyira fontos feltétel, mint a taxi. Évek óta másról sem hallani, mint a személyi és tárgyi feltételrendszer meglétének fontosságáról. Mi ezt szeretnénk valóságos tartalommal megtölteni. Véleményünk szerint, ha a taxis lehetőséget kap arra, hogy ne kelljen 10 millió forintot beruháznia a Prémium kategóriába kerüléshez, hanem ezt megúszhatja mondjuk 3 millióból is, akkor vállal bizonyos öltözködési, higiéniai megszorításokat. Vagyis megtisztel bennünket azzal, hogy a megfelelő módon öltözködik, és megjelenésével kielégíti a Prémium kategória feltételeit.

• **Bizonyos pletykák terjednek taxiskörökben egy új flottakedvezményrel kapcsolat-**

**ban. Mit tudhat meg ebből most az olvasó?**

• Annyit, hogy előre haladott tárgyalásokat folytatunk flottakedvezményes autók vételéről. Reményeink szerint már a megállapodás előtt vagyunk. Nem titok, Skoda gépkocsikról van szó és a Porsche Hungariával tárgyalunk. A Porsche Hungaria mint márkaimportőr lehetővé teszi a központi büdzsé terhére, hogy az induló befizetés számunkra a jelenleg elő-

írt 20%-kal szemben, 10% is lehet. Ennek a 10%-nak a kiegészítése történe a központi keretből. A konstrukció a klasszikus tartósberleti alapokra épül, amit a taxifinanszírozásban Nyugat-Európa számos országában évtizedek óta használnak. Elképzeléseink szerint a tartós berlet lejártát követően, a maradványérték kifizetése után lehetőség lesz a gépkocsi megvásárlására, vagy egy új autóval, új tartós bérlet indítására. Így két vagy háromévente a taxis mindig új autóba ülhet, melynek fenntartási költségei a garancia, illetve a szavatosság

miatt jóval alacsonyabbak lennének, mint az idősebb járműveké. A konstrukciót minden Taxi 2000-rel szerződésben álló egyéni vállalkozó vagy vállalkozás igénybe veheti. A szerződés lejártá után pedig saját maga dönt arról, megvásárolja vagy cseréli a Skoda taxiját.

• **Arról már korábban hírt adtunk, hogy**

Folytatás a 37. oldalon



**Taxi 2000-esek**



Folytatás a 35. oldalról

**minden kollégátokra kötöttetek életbiztosítást. Maradt ez a segítség a 2009-es évről is?**

• Számos ponton szerződésekkel kötődünk az Allianz Hungáriához. Minden lépésünket megpróbáljuk összehangolni az aktuális piaci kínálatukkal. Úgy a biztosítások, mint a banki szolgáltatások terén együttműködünk ezzel a cégcsoporttal. Ami a „halálesetekre” szóló biztosításokat illeti, az a tapasztalatunk, hogy sajnos erre nagy szükség van. 2009-ben is térítésmentesen biztosítjuk a kollégáknak ezt a biztosítási formát is. Bármilyen halálesetre 500 ezer, baleseti halálra 1,5 milliót fizet az Allianz Biztosító a törvényes örökösöknek vagy a megjelölt kedvezményezettnek. Sajnos már több esetben igénybe kellett venni ezt a

biztosítást, és még egyetleneszer sem volt a kifizetéssel probléma.

• **Említetted, hogy egyéb téren is kötődtek az Allianz-hoz...**

• Így igaz. Például az együttműködés a kötelező gépjármű biztosítások terén is igazán jó közöttünk. Annak ellenére, hogy nincs flotta-szerződésünk, taxisaink 80%-a az aktuális tagdíjfizetés alkalmával, itt a központban fizeti kötelező biztosítását. Van ugyanis kihe-lyezett ügyintéző, akinél kedvező feltételekkel lehet kötni gépjármű-felelősség, casco, utas-, illetve vagyonbiztosítást. A POS terminálok ügyintézése (pl. számlavezetés, oktatás, terminálok átadása) is helyben történik. Nálunk tehát egy kézben van minden, nem kell szaladgálni, a Taxi 2000 és az Allianz koordinálja

ezeket a szolgáltatásokat. A POS terminálok esetén elsősorban az Allianz Bankkal működünk majd együtt. A helyzet tehát nálunk is folyamatosan változik. Már decembertől, havonta 50 db-os szériákban szerelik a Taxi 2000 autókba az Allianz Bank POS termináljait. Terveink szerint még az év első felében lehetőség nyílik a Taxi 2000 teljes flottájánál az összes típusú kártyával fizetni. Sőt a POS terminálok üzemeltető cégünk megkezdte a félcsendes címkiadási projekt fejlesztését.

• **Mindéz mennyibe kerül majd a taxisnak?**

• Röviden válaszolok: semmibe!

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

BK

Fotók: Lens Art & Press Kft.

## Fizetendő legkisebb járulékok 2009. FEBRUÁR hónapra

### MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

#### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

|  | Egészségbiztosítási Alap                             | Nyugdíjbiztosítási Alap                            |   | Egészségügyi hozzájárulás                       | Vállalkozói járulék                |
|--|--|--|---|---|------------------------------------|
|  |  | TB-nyugdíj esetén                                  | Magánnyugdíj esetén   |   |                                    |
| Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér<br>71 500 Ft | Járulékalap 11%-a<br><b>7865 Ft</b>                  | Járulékalap 33,5%-a<br><b>23 953 Ft</b>            | Járulékalap 25,5%-a<br><b>18 233 Ft</b><br><small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5720 Ft)</small> | Tételes összeg<br><b>1950 Ft</b>                | Járulékalap 4%-a<br><b>2860 Ft</b> |
| Befizetési számlák elnevezése  | APEH Egészség-biztosítási 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                  |
| Költségkénti elszámolhatóság   | A járulékalap 5%-a<br>3575 Ft                        | A járulékalap 24%-a<br>17 160 Ft                   |   | A teljes befizetett összeg: 1950 Ft             | A teljes befiz. össz.: 2860 Ft     |

### Vagyonosodási vizsgálat

Menekül a csiga az erdőből. Találkozik a rókával.

– Mi van csiga, belóttél, hogy így te-persz?

– Á, dehogya! Itt az APEH, vagyon-vizsgálat lesz.

– Na és?

– Hát tudod, nekem is van egy saját házam, az asszonynak is, meg a gyere-keknek is. Gondolhatod!

Elgondolkodik a róka, majd ő is futni kezd. Találkoznak a gólyával. Megszólítja a ravaszdit:

– Mi van róka, hova futsz ilyen gyorsan?

– Nem hallottad? Kiszállt az APEH az erdőbe, vagyonvizsgálatra.

– És akkor mi van?

– Hát nekem is drága bundám van, az asszonynak is, a gyerekeknek is. Gondolhatod!

A gólya nagyon csodálkozik, majd kis gondolkodás után magabiztosan rákezdi:

– Hát, fiúk, nekünk ezen a ronda fész-ken kívül aztán igazán semmink sincs. Az is mindig össze van szarva, tehát csúnya is, olcsó is – szóra sem érdemes.

Mire a csiga lololás közben vissza-szól:

– Nana, gólya! Fél év itthon, fél év külföldön – miből?!!

\* \* \*

Két székely favágó üldögél este a tűz mellett. Hosszas hallgatás után megszólal a fiatalabb:

– Bátyám, van másik nadrágja?

– Van, fiam.


Pár perc múlva ismét megszólal a fi-atalabb:

– Akkor ez hadd éjjen.

## MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

|  | Egészség-biztosítási alap                           | Nyugdíj-biztosítási alap                           |
|--|---|--|
| Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. | Járulékalap 9%-a                                    | Járulékalap 33,5%                                  |
| Befizetési számlák elnevezése  | APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek | APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek |
| Befizetési számlák számlaszáma   | 10032000-06056229                                   | 10032000-06056236                                  |
| Költségekénti elszámolhatóság  | Járulékalap 5%-a                                    | Járulékalap 24%-a                                  |

## NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

|  | Egészségügyi Szolgáltatási Járulék   | Nyugdíjbiztosítási Alap  |
|--|--|--|
| Járulékok alapja:<br> | <b>4500 Ft/hó</b><br>(Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!)<br>(Kivéve az orvos által igazolt keresőképzetlenség időszakát.) | Járulékalap 9,5%-a<br>(Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.<br>Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.) |
| Befizetési számlák elnevezése  | APEH Egészség-biztosítási Alapot megillető bevételek   | APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megillető bevételek  |
| Befizetési számlák számlaszáma   | 10032000-06056229  | 10032000-06056236  |
| Költségekénti elszámolhatóság  | Teljes befizetett összeg   | Nem elszámolható   |

**Változások az előző hónaphoz képest:** a február hónapra vonatkozó járulékoknál kell először alkalmazni az új minimálbér értékét, mint járulékalapot. Ennek értelmében a járulékoknál kismértékű emelkedés következett be, mivel a minimálbér 69 000 forintról 71 500 forintra változott. Az emelkedés az egészségügyi hozzájárulást – lévén tételes összeg – nem érinti, az továbbra is havi 1950 Ft. A járulékok százalékos értékei nem változtak, viszont a nyugdíj melletti vállalkozók egészségügyi szolgáltatási járulékának mértéke havi 4350 forintról 4500 forintra emelkedett. Fontos itt is megjegyezni, hogy amennyiben a nyugdíj melletti vállalkozó keresőképzetlensége miatt átmenetileg nem tudja gyakorolni vállalkozását, és erről orvosi igazolással rendelkezik, a keresőképzetlenség időtartamára egészségügyi szolgáltatási járulékot nem kell fizetnie.

**A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál**

**a tárgyhónapot követő hónap 12-e.**

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

## A RENDŐRSÉG INTÉZKEDIK

Legutóbb beszámoltam a repülőtereken kihelyezett „eszement” jelzőtáblákról, amelyek nem szerepelnek a KRESZ-ben. Természetesen a kollégák kérésére megkerestem a repülőterek illetékes rendőri vezetőjét. A válasz egyértelmű. Intézkednek a „sületlen” jelzőtáblák leszereléséről.

Továbbra is várom jelzéseket Budapest közlekedésével kapcsolatban, akár személyesen, közvetlenül, akár a szerkesztőségen keresztül.

**Juhász Péter**  
(a Lámpafelelős)  
06/20-924-7645

[www.iwiw.hu](http://www.iwiw.hu)  
[lampafelelos@freemail.hu](mailto:lampafelelos@freemail.hu)

## Tisztelt Vezető

Azzal a kéréssel fordulok Önhöz, hogy a KRESZ-ben nem szereplő (!) jelzőtábla-kombináció miatt a repülőtereken ne büntessék a taxisokat. Mint köztudott, a „Megállni tilos” jelzőtábla alá csak (!) térbeli, illetve időbeni korlátozásokat lehet kihelyezni!

Természetesen kezdeményeztem a repülőtér illetékeseinél a szabálytalan jelzőtábla leszerelését.

Köszönettel:

**Juhász Péter**

Íme a válasz:

## Tisztelt Juhász Úr!

Tájékoztatatom, hogy a 2008. december 8-i kérelmében foglaltakat megvizsgáltam.

Tájékoztatatom továbbá, hogy levelét megelőzően már intézkedés történt a közút kezelője felé a jogszabálynak nem megfelelő kiegészítő táblák eltávolítása, vagy a jelzőtáblák olyan cseréje végett, melyek a levelében jelzett problémát kiküszöbölik.

Tisztelettel:

**Csapó Gábor r. őrnagy**  
Közbiztonsági osztályvezető  
Repülőtéri Rendőr Igazgatóság

## AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

**06 20 9 441 186**

Budapest területén belül bárholnan  
bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás  
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

## 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

Február 25-ig bővített nyitvatartással: hétfő, kedd 09–18, szerda, csütörtök: 10–19, péntek 09–17.

| Megnevezés  | eladási ár |
|---|------------|
| Taxisok Világa Magazin  | 400.-      |
| Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása | 5.000 -tól |
| Iparüzési adó bevallás kitöltése                                  | 2.500.-    |
| Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)          | 2.500.-    |
| Költségszámítás (alkalmanként)                                    | 600.-      |
| Könyvelés, adatrögzítés   | 4.000.-tól |
| Elektronikus havi járulékbavallások                               | 1.700.-tól |
| BTI tagdíj (havonta)  | 1.500.-    |
| Hőpapír új RASE taxiórához  | 140.-      |
| Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz                         | 65.-       |
| Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz        | 40.-       |
| Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz                  | 140.-      |
| Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz                    | 75.-       |
| Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz                    | 125.-      |
| Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz                     | 85.-       |
| Budapest (házszámos) és környéke (44 település) atlasz            | 3.300.-    |
| Budapest atlasz (keményfedelű)                                    | 2.600.-    |
| Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)     | 4.000.-    |
| Taxis brifkók, pénztárcák   | 2.200.-tól |
| Tarifatáblázat készítése/db                                       | 600.-      |
| Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós                            | 600.-      |
| Engedélyszám a kocs oldalára mágneses                             | 750.-      |
| Védőfólia szabadjelző, antenna alá                                | 200.-      |
| Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként                              | 2.-        |

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

### Üzemanyagárak, 2008 (Ft/liter)

| Időszak | benzin | gázolaj | LPG autógáz |
|---------|--------|---------|-------------|
| Január  | 249.00 | 278.00  | 176.00      |
| Február | 229.00 | 243.00  | 159.00      |

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 kapcsos-

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

forrás: [www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)

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

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

### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

| Időszak                   | Százalék |
|---------------------------|----------|
| 2006.10.25. – 2007.06.25. | 8,00%    |
| 2007.06.26. – 2007.09.24. | 7,75%    |
| 2007.09.25. – 2008.03.31. | 7,50%    |
| 2008.04.01. – 2008.04.28. | 8,00%    |
| 2008.04.29. – 2008.05.26. | 8,25%    |
| 2008.05.27. – 2008.10.21. | 8,50%    |
| 2008.10.22. – 2008.11.24. | 11,50%   |
| 2008.11.25. – 2008.12.08. | 11,00%   |
| 2008.12.09. – 2008.12.22. | 10,50%   |
| 2008.12.23. – 2009.01.19. | 10,00%   |
| 2009.01.20-tól            | 9,50%    |



## A labdarúgó Öregfiúknál

## Indul a nagypályás bajnokság

Június 8. Pepita Taxi - Százhalombatta XXI. Duna dűlő

Június 15. ESMTK-Pék - Pepita Taxi XX. Ady Endre utca 150.

## Kiemelt bajnokság

|                                    |                         |
|------------------------------------|-------------------------|
| Március 23. 6x6 Taxi - Gázművek    | X. Kőér utca 1.         |
| Március 30. Re-Feri - 6x6 Taxi     | X. Bihari út 10.        |
| Április 6. 6x6 Taxi - Budafoki LC  | X. Kőér utca 1.         |
| Április 20. ESMTK - 6x6 Taxi       | XX. Ady Endre utca 150. |
| Április 27. 6x6 Taxi - MALÉV       | X. Kőér utca 1.         |
| Május 4. 6x6 Taxi - REAC           | X. Kőér utca 1.         |
| Május 11. Újpest FC - 6x6 Taxi     | IV. Megyeri út 13.      |
| Május 18. 6x6 Taxi - MTK           | X. Kőér utca 1.         |
| Május 25. Vasas-Pendola - 6x6 Taxi | XIII. Fáy utca 56.      |
| Június 8. 6x6 Taxi - Csepel FC     | X. Kőér utca 1.         |
| Június 15. Testvériség - 6x6 Taxi  | XVI. Pirosrózsa utca 9. |

## Közép „Keleti” csoport

|                                      |                             |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| Március 23. Skála-Rosco - FŐTAXI SC  | XIV. Róna utca 100.         |
| Március 30. FŐTAXI SC - Soroksári TE | XVI. Keringő utca 1.        |
| Április 6. PN 2001 Kft - FŐTAXI SC   | XVII. Sport tér 3.          |
| Április 20. FŐTAXI SC - Rojik FC     | XVI. Keringő utca 1.        |
| Április 27. Rudolf SC - FŐTAXI SC    | XIV. Tatai út 3.            |
| Május 4. FŐTAXI SC - Fabulon         | XVI. Keringő utca 1.        |
| Május 11. Erzsébetváros - FŐTAXI SC  | XIV. Rákospatak utca 13-27. |
| Május 18. FŐTAXI SC - Ferencváros    | XVI. Keringő utca 1.        |
| Május 25. RKSZ - FŐTAXI SC           | XVII. Sport tér 3.          |
| Június 8. FŐTAXI SC - Rákoshegy      | XVI. Keringő utca 1.        |
| Június 15. Duna SK - FŐTAXI SC       | IV. Tábor utca 24.          |

## Terület „Délnyugati” csoport

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Március 9. Pepita Taxi - Dupló FC       | XXI. Duna dűlő            |
| Március 16. Gamma - Pepita Taxi         | XXII. Jókai Mór utca 37.  |
| Március 23. Pepita Taxi - Pestszentimre | XXI. Duna dűlő            |
| Március 30. Bp. Erdért SE - Pepita Taxi | XII. Csörsz utca 2-4.     |
| Április 6. Pepita Taxi - BEAC           | XXI. Duna dűlő            |
| Április 20. Erdi VSE - Pepita Taxi      | Diósd, Pacsirta utca 1.   |
| Április 27. Pepita Taxi - Solymári SC   | XXI. Duna dűlő            |
| Május 4. Tököl VSK - Pepita Taxi        | Tököl, Sport utca         |
| Május 11. Pepita Taxi - Halásztelek     | XXI. Duna dűlő            |
| Május 18. Pepita Taxi - Csepel Hungary  | XXI. Duna dűlő            |
| Május 25. Délegyháza - Pepita Taxi      | Délegyháza, Némedi u. 14. |

## Old Boys II. osztály „Nyugati” csoport

|   |                            |
|---|----------------------------|
| Március 26. Pepita Taxi - Gamma         | XXI. Duna dűlő             |
| Április 2. Diósd TC - Pepita Taxi       | Diósd, Pacsirta utca 1.    |
| Április 9. Pepita Taxi - Budaörs        | XXI. Duna dűlő             |
| Április 17. Pomáz ICO - Pepita Taxi     | Pomáz, Sport utca          |
| Április 23. Pepita Taxi - Nagytétény SE | XXI. Duna dűlő             |
| Május 8. FEG-Fenerbache - Pepita Taxi   | XXI. Duna dűlő             |
| Május 21. Pepita Taxi - Budaörsi SC     | XXI. Duna dűlő             |
| Május 29. Dunaharaszti - Pepita Taxi    | Dunaharaszti, Mindszenty u |
| Június 4. Pepita Taxi - Budatétény SE   | XXI. Duna dűlő             |
| Június 12. BEAC - Pepita Taxi           | XI. Bogdánfy utca 10.      |

## Old Boys II. osztály „Északi” csoport

|                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| Április 10. FŐTAXI SC - Békásmegyér   | XVI. Keringő utca 1. |
| Április 17. Testvériség - FŐTAXI SC   | XV. Bánkút utca 71.  |
| Április 24. FŐTAXI SC - Senior'92 FC  | XVI. Keringő utca 1. |
| Május 8. FŐTAXI SC - MAC-Népstadion   | XVI. Keringő utca 1. |
| Május 15. Honvéd Sashegy - FŐTAXI SC  | X. Terebesi út 9.    |
| Május 22. FŐTAXI SC - Róna SC         | XVI. Keringő utca 1. |
| Május 29. Szabadkikötő SE - FŐTAXI SC | XXI. Szabadkikötő út |
| Június 5. FŐTAXI SC - Újpesti Haladás | XVI. Keringő utca 1. |
| Június 12. Rudolf SC - FŐTAXI SC      | XIII. Tatai út 3.    |

A pontos kezdési időkről, illetve az esetleges változásokról, az eredményekről, a tabellákról, a mérkőzésekről a [www.blisz.hu](http://www.blisz.hu) oldalon olvashatók.

Juhász Péter

- Hogyan lehet a tehenet a lótól megkülönböztetni? Egy más mellé állítod őket, és amelyik a ló mellett áll, az a tehén.

- Nincs semmi mocskos a szexben. Kivéve, ha igazán jól csinálják.

- Ha majd lesz gyerekem, veszek egy iker-babakocsit, és azt mondom majd neki, hogy volt egy ikertestvére, de nem fogadott szót...

- Két finn beszélget: - Szervusz, milyen volt a nyarad? - Nem emlékszem rá, mind a két nap nagyon rézseg voltam.

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

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

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

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB  
GYÁRTÁS

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

Taxis kedvezmény  
fékalkatrészre

**20%**

Kedvezmény  
egyéb autóalkatrészekre  
**15%**

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

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

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

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

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

## Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2670 Ft**, az egyéves **5340 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és **PONTOS** címüket olvashatóan tüntessék fel!

Ez az Ön  
hirdetésének helye

# Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Még magasról nézvést / megvolna az ország,  
/ Werbőczy-utódok / foldozzák-toldozzák” – írta mérgiben Ady Endre száz évvel ezelőtt az egyik versében.

Na ja, magasról nézvést. És közelebről? Közelebről meg azt látjuk, hogy a hajdani Nagy Törvényhozó mostani kicsinyke utódai foldozzák-toldozzák.

Kukkantom itt és most közelebről először az országombeli egyik apróságot, az úgyszólván már szóra sem érdemest: Nagyszüleim sírjárul harmadszor lopták el az egyszerű fakeresztet. De nem ám nyomban, hanem aprólékban: először az első gyűjtőgető team leszerelte a réztáblát, utána a másik gyűjtőgető team kihúzóztotta a keresztet. Mondom, három ízben. Szüleim sírjárul már nem bírtak, oda gyöngébb fizikumúak mehettek, hát, édes istenem, mit tehet ilyenkor a cingárabbja: dühödttel tehetetlenségiben megtapodja a sírt.

Igazuk van kendteknek, ha azt kérdezik, ugyan mit akarok én e csekélységgel, amikor közelebről „nézvést” több tucat szám éri fagyhalál a védtelenjét – a legtöbbször nem is az utcán, hanem fütetlen vityilójukban. Rokon, szomszéd, közösség, helyi és távolabbi hatóság bizonyára „magasról nézvést” értékelte az „eseteket”. Onnéttrul el is lehet viselni, napirendre lehet térni fölötte. Még magasabbul és persze jól fütött biztonságos helyről meg azt lehet erre mondani: „maguk tehetnek róla, nem gondoskodtak időben tüzelőről”.

És a Jóisten meg se mocsan, még csak nem is fintorog, pedig minimum pöknie kéne erre a megjegyzésre – és még mennyi minden másra.

Egyes számítások szerint az idén meghaladja a százezres létszámot a munka nélküli maradottak új tömege. Magasról és minél magasabbul nézve ugyan mekkora is ez a szám? Közelebről ne nézzék, mindegyik egy-egy tragédia.

És ugyan hunnét nézzük, milyen magaságbul az aprópénzért gyilkolászásokat, a tanárát megverő diákok, az olvasni 12-13 évesen se tudó kisiskolást? Az agyonhajszoltak – a nyugdíjkor már meg sem érők – seregét? Az önértüket kényszerűségből sutfniba rejtőket, a muszájból megalkuvókat? A „politikai” acsarkodást? A kettévágott, erejétől és a magába vetett hitétől megfosztott országot?

Látom (közelről), hogy környékünkön is egyre több az alutáplált, rosszul öltözött-öltöztetett kisgyerek. Ilyenkor rögvést feledek a sírrongálást. Mert méghogy a gyerekek igya meg a levit annak, amit a nagyvilágban, vagy itthon a hatalmasok összekotyvasztottak? Hát milyen magasságbul kell nézni őket, hogy ez ne fájjon, hogy az

ember ne rendüljön meg, ne szorulna ökölbe a keze? Hogyha itt a még viszonylag védettebb fővárosban ilyet láthatunk, mit láthatunk tőlünk távolabban? Persze vannak sejtéseim és némi tapasztalataim.

Mondják: „Pénzügyi, gazdasági világváltság van! Hajjaj bizony-bizony a recesszió, meg hát ugye a szükséges megszorító intézkedések, bankok akartak sürgősen tönkremenni, nahát, nahát!”

Teszek rá! A gyereket még ennél sokkal nehezebb helyzetben is védték, nem lökték oda „járulékos áldozatul”. Mert áldozat a gyerek akkor is, ha – mint mostanában egyre szaporábban – ő követi el a derek felnőtteket precízen leutánzó erőszakot. Szép új világunk áldozata.

De nagyon kapóra gyűtt ez a „recesszió”! Ebbe majd bele lehet gyömszkülni minden további ocsmányságot és gazemberséget. Mert ugyebár, ha ez nem lenne, hajnye, de vidáman élnék! Csak henylégetniék a napon, oszt a mindig kéznél levő verseskötettel legezgetniék magunkat.

Mindezt hát fölmerül a kérdés: ilyen „recessziós” vagy micsodás időszakban egyáltalán van-e értelme, haszna a szép szónak, a költészetnek? Vagy a versolvasás megmarad néhány még viszonylag gondtalanul élő értelmiségi alkalmi időtöltésének? Vagy az lesz-e, amit a XX. század egyik legnagyobb magyar poétája, Babits Mihály jósolt: „Jön a barbárság / mint havas tavasz / korbáccsal a kezében. / Már az ének esz alá némul, / és az a jobb, aki nem lát / és elmarad korától.” Úgy bizony. Az ének (a vers), mint riadt fecske a vihar elől elbúvik, védve magát „az esz alá némul”. Vélhetően csak átmenetileg – legyünk egy kicsit optimisták is. Mert hogy ennyi setétség után szükségképpen a tisztulás. „Vidulj gyászos elme, megújul a világ...” – ezt is egy nagy magyar költő írta – ejnye, hiszen ez olyan, mintha nekem mondaná csitításul.

Tiszteletem jeléül megsüvegelem nagy költőnket, ám azzal már nem értek egyet, hogy „az a jobb, aki nem lát és elmarad korától”. Hiszen aki így tesz, az bizony akár akarja akár nem, könnyedén válhat a mindenkori hatalom kezesebárnyává. Már-mint olyanná, akinek, ha azt mondják: „Rosszat látsz? Hát csak fordíts el a fejed” – s megteszi a maga védelmére, a maga mentségére, lelkiismerete megnyugtására. És ha már mindenképpen muszáj néznie, mert belebotlik, hát majd gyakorolja a „magasról nézvést”.

Ne gondolják kendtek, hogy valami másokat megszóló, kioktató, álszent erénycsósz beszél belőlem. Egy frászkarikát! Hajlok ám én is arra, hogy kínai három ma-

jom legyek, tetszenek azt ismerni: nem lát, nem hall, nem beszél. (Lehet, hogy van egy negyedik majom is, de az most nem jut az eszembe.)

Most akkor ugye, kéne ide egy jó kis, magunkat altató-zsongító, lecsöndesítő, merengeni való költemény, afféle disztिंग-vált, szelid ének, aminőt Babits féltett a „barbárságtól”.

Helyette juszt is egy olyan „ének” következik, amelyik nem „némul az esz alá” félelmiben, ellenkezőleg: kitör onnét és anynyi év távlatából szembesít minket mai valónkkal. Pedig szerzőjének, József Attilának nem is ez volt a szándéka. Ő csak a korabeliket, a kortársait akarta figyelmeztetni. Hát tehet ő arról szegény feje, hogy keserűen lázongása – most már tudjuk – ma sem szűnő aktualitása:

## HASZON

Dagassz gázlángnál kenyeret,  
vagy égess lukas, vörös téglát;  
törje kapa a tenyered;  
áruod magad, míg leng a szoknyád;  
feküdj hanyatt és deszkázz aknát;  
cipelj zsákot a piacon;  
tanulj, vagy ne tanulj ki szakmát –  
itt állsz és ott ül a haszon.

Öblíts benzinben selymeket;  
szedd goggolva a vörös hagymát;  
ölj kecskét, amely rád mekeg;  
jól szabj, hogy álljon jól a nadrág;  
csak rajta, mikor abbahagynád!  
Kirugnak s mit nyerhetsz azon?  
Koldulsz? Betörsz? A rend lecsap rád –  
itt állsz és ott ül a haszon.

Költseid epedő verseket;  
pácolj prágai módra sonkát;  
gyűjts gyógnövényt; fejts köszenet;  
vezess főkönyvet s rejtsd a titkát;  
viselj aranyzsinóros sapkát;  
élj Párizsban vagy Szatymazon, –  
mire a béredet kikapnád,  
itt állsz és ott ül a haszon.

Attila, folytatnám, de unnád;  
tudod, hogy nem élsz lazacon –  
vagy ténferegsz, vagy adnak munkát  
s itt állsz és ott ül a haszon.

No ugye. Mégsem haszontalan jószág a vers. Engem például ez itt most éppen arra ingerel, hogy embertársaimat e kérdés-sel zaklassam: ugyan lesz-e valaha is más-ként?

És kéretik a recesszió alatt legalább sírt nem rongálni.



## BÍRSÁG BÍRSÁG HÁTÁN

Mint már hírt adtunk róla, 2009-ben nagymértékben nőttek az adóbírság tételek, és sűrűbb ellenőrzést is ígért a hatóság. Megkíséreltük összegyűjteni a magánszemélyeket és egyéni vállalkozókat leginkább fenyegető bírságokat. (Az adóval összefüggő bírságtételeket az adózás rendjéről szóló törvény (Art.) tartalmazza.)

A magánszemély adózó 200 000 forintig terjedő mulasztási bírsággal sújtható, ha: – a bejelentési, adatszolgáltatási kötelezettséget késedelmesen, hibásan, valótlan adattalommal vagy hiányosan teljesíti. Fontosnak tartom megjegyezni, hogy minden, az egyéni vállalkozó jogállásában bekövetkező változást be kell jelenteni az adóhivatalnak, akkor is, ha arról a hivatal más forrásból is információt kap. Például a vállalkozás nyugdíj melletti folytatását („nyugdíjba menés”), vagy főállás és másodállás közötti váltást.

– a bevallási, vagyonszerzési illetékekkel kapcsolatos bejelentési kötelezettségét a bevallás határidejét követően, de az adóhatóság felszólítását, ellenőrzését megelőzően késedelmesen teljesíti és késedelmet nem menti ki. Ez konkrétan azt jelenti, hogy ne késsünk a bevallásokkal egyetlen napot se! Az elektronikus ügyintézés újszerűsége folytán az adóhivatal eleddig tolerálta a néhány napos késéseket, de ez most a gazdasági válság kapcsán lehet, hogy változik!

– bejelentési, adatszolgáltatási, bankszámlanyitási kötelezettségét, továbbá bevallási kötelezettségét nem teljesíti. Bankszámlanyitásra jelenleg csak az áfás vállalkozó kötelezett, azonban az átutalások, kártyás fizetések előtérbe kerülésével érdemes megfontolni vállalkozói bankszámla nyitását. Azon okból is, hogy a vállalkozói bevétel elkülönüljön a családi kasszájától...

– adószámhoz kötött tevékenységet vagy adóköteles tevékenységet adószám hiányában folytat. Nagyon nagyon örülnénk, ha az adóhatóság „véresen komolyan” venné ezt a szabályt, és végre hatékony lépéseket tenne a fehér rendszámmal illetéktelen személyfuvározást végzők, a román és szlovák rendszámú taxik és kisbuszok ellen...

– a jogszabályban előírt bizonylatok kiállítását, illetve könyvek, nyilvántartások vezetését elmulasztja, a bizonylatokat az előírásoktól eltérően állítja ki, a könyveket, nyilvántartásokat hiányosan vagy az előírásoktól eltérően vezeti vagy a számviteli törvényben meghatározott pénzkézelési szabályzatra vonatkozó rendelkezéseket megsérti. Ez a szép körmondat egyszerűen azt jelenti, hogy legyen szakszerű és pontos könyvelésed. Csinald bár magad, vagy valamely családtagod, vagy akár fordulj könyvelőhöz, egy a lényeg: a hatályos szabályok és előírások szerint végzd vállalkozásod adminisztrációját. Ennek részleteire a közeljövőben visszatérünk.

– iratmegőrzési kötelezettségének nem tesz eleget. A bevallástól számított öt évig meg kell őrizned minden bizonylatot, csekkeket, számlát, napi zárást, valamint minden egyéb, a vállalkozással kapcsolatos doku-

mentumot. Itt is felhívom a figyelmet, hogy úgynevezett „számlatartási” szabály van érvényben, vagyis az átalányadósnak is őriznie kell költség számláit akkor is, ha annak könyvelésére nem kötelezték.

– a költségvetési támogatás igénylésénél a fennálló köztartozásáról valótlan tartalmú nyilatkozatot tesz. Ez évtől bizonyos esetekben nem szükséges a „nullás” papír, elég a nyilatkozat is. Ha azonban valótlan nyilatkozatot teszünk, számíthatunk súlyos szankciókra.

– ellenőrzést, vagy a végrehajtási eljárást a megjelenési kötelezettség elmulasztásával, az együttműködési kötelezettség megsértésével vagy más módon akadályozza. Magyarán: ha már „megtalált” az adóhivatal, ne dugd a homokba a fejed. Vedd át a tértivevényes levelet, jelenj meg, működj együtt. Ezt sokkal jobban értékeli, mintha kibújni próbálnál a kötelezettségek alól. Aztán ha nagy a baj, majd sírj, adj be kérelmeket, fellebbezz. De működj együtt!

– az e törvény szerint elektronikus bevallás benyújtására kötelezett a regisztrációs kötelezettségét nem, vagy késedelmesen teljesíti. A vállalkozóknak néhány kivételtől eltekintve 2006 óta kötelező az elektronikus bevallás alkalmazása. Ez a kötelezettség teljesíthető saját ügyfélkapun keresztül, vagy könyvelő igénybevételevel, a könyvelő ügyfélkapuján

át. Mindkét esetben előzetes regisztráció szükséges. Jelenleg a hatóság szankcionálja, ha valaki akár csak ideiglenesen is kikerül a regisztrációs körből, ezért könyvelőváltásnál is megelőzi az új regisztráció a régi törlését.

További kisebb bírságolási ok lehet a magánszemély által hibásan benyújtott bevallás – ekkor 20 000 forintig terjedő mulasztási bírsággal szabható ki. Egyéb, itt fel nem sorolt esetekben 50 000 forintig terjedő mulasztási bírsággal sújtható a magánszemély adózó.

Bár az adóhatóságnak mérlegelési joga van a mulasztás súlyosságát illetően, ezzel sok esetben nem akar, vagy nem tud élni. Egyszerűbb a maximumot kiszabni, „abból nem lehet baj” Pedig mind a magánszemélyekre, mint az egyéni vállalkozókra kivethető mulasztási bírságtételek az átlagjövedelemhez képest nem mondhatók alacsonynak, főleg úgy nem, hogy adórendszerünk bonyolultságát egy „mezei” vállalkozó nem tudja átlátni. Így aztán a hatóság ha nagyon akar, fog hibát találni...

Nagy Zoltán

*Jóleső délutáni menet után az aszpony ijedten hallja, hogy egy kocsi fékez a ház előtt.*

*– Jó ég, ez a férjem lesz! Tűnj el gyorsan.*

*Pasas sietve félráncigálja a nadrágját, iszkol az erkélyajtó felé, majd hirtelen megtorpan.*

*– Hülye vagy? ÉN vagyok a férjed!*

### A Józán Ész halálára (nyugodjék békében)

Ma egy szeretett barátunk halálát siratjuk: a Józán Észét, aki sok éven át volt közöttünk. Senki sem tudja biztosan, hány éves volt, mivel születési adatai már régen elvesztek a bürokrácia útvesztőiben.

Emlékezni fogunk rá, mert olyan értékes leckéket adott nekünk, mint „dolgozni kell, hogy tető legyen a fejünk felett” és „mindennap kell olvasni egy keveset”; hogy tudjuk, miért lel aranyat, ki korán kel, és hogy felismerjük olyan mondatok érvényességét, mint „az élet nem mindig igazságos” és „lehet, hogy én vagyok a hibás”.

Józán Ész egyszerű és hatásos parancsok („addig nyújtózkodj, ameddig a takaród ér”) és megbízható szülői stratégiák („nem a gyerek, hanem a felnőtt dirigál”) szerint élt.

Egészsége akkor kezdett gyorsan romlani, amikor jó szándékú, de hatástalan szabályokat kezdtek alkalmazni: jelentések egy hat éves kislányról, akit szexuális zaklatással vádoltak, mert megpuszította egy osztálytársát; kamaszokról, akiknek iskolát kellett változtatniuk, mert feljelentették drogot áruló társukat, vagy a fegyelmezetlen diákját megdorgáló tanítónő elbocsátása csak rontott az állapotán.

Józán Ész akkor kezdett háttérbe szorulni, amikor szülők csak azért támadtak a tanároknak, mert azok végezték el azt a munkát, amelyben a szülők csődöt mondtak: fe-

gyelmezetlen gyermekeik fegyelmezését.

Még tovább hanyatlott, amikor az iskoláknak szülői engedélyt kellett beszerezniük ahhoz, hogy beadjanak egy aszpirint, bekenjenek egy gyereket naptejtel, ugyanakkor tilos volt tájékoztatniuk a szülőket, ha egy diáklány teherbe esett, pláne ha abortuszt akart csináltatni.

Józán Észnek elment a kedve az élettől, amikor a tízparancsolat nevetséges anyagává vált, némely egyház üzletté aljasult, és amikor a bűnözők kezdtek külön elbánásban részesülni, mint áldozataik.

Józán Ész számára kemény csapás volt arról értesülni, hogy az ember már nem védheti meg magát egy tolvajtól a saját házában, ellenben a tolvaj beperelheti őt, ha kezdet emel rá, és hogy ha egy rendőr megöl egy bűnözőt, még akkor is, ha ez utóbbinál fegyver volt, azonnal eljárás indul ellene aránytalan védekezés miatt.

Józán Ész halálát megelőzte szüleié: Igazsága és Bizalomé, feleségéé: Bölcsességé, lányaiké: Felelősségé és Törvényességé, fiuké: Ésszerűségé.

Túlélük szörnyű mostohatestvérei: Hívják ide az ügyvédemet, Nem én voltam, Ne szólj bele és A társadalom áldozata vagyok...

Nem voltak sokan a temetésén, mivel nagyon kevesen értesültek arról, hogy elment.

Ha még emlékszel rá, küldd tovább ezt a levelet.

Ellenkező esetben csatlakozz a többséghez... ne tegyél semmit...



**Kevesebb halott, több sebességmérő**

## TOVÁBB SZIGORÍT A RENDŐRSÉG



ban is figyelemre méltó eredményeket tovább javítani. Súlyosabb büntetéssel kell számolni annak, aki mobiltelefont tart kezében vezetés közben, vagy annak, aki nem kapcsolja be biztonsági övét. Ez utóbbi szabálysértést különösen szigorúan ítéli majd meg, ha ezt gyermekszállításnál mulasztják el. Szóba került a közúti infrastruktúra fejlesztése és a járművezető képzés reformja is a közeljövő elképzelései közt.

Draskovics Tibor felhívta a figyelmet arra is, hogy a biztonságos közlekedéshez a polgárok maguk is jelentős mértékben hozzájárulhatnak. Már korábban is működött a telefonos bejel-

tési lehetőség úthibák, balesetek, közúti jelzőtáblákkal kapcsolatos problémák, elhullott állatok, az útra ömlött veszélyes anyag, vagy forgalmat akadályozó letört faágak esetén. 2009 januárjától erre a vonalra bejelentéseket lehet tenni a „kint felejtett” táblák esetén és a forgalombiztonságra veszélyes fekvőrendőrök bejelentése ügyében is. A Magyar Közút Kht. működteti az „Ut-vonal a biztonságos közlekedésért” telefonvonalat a (06 40) 18-88-66-os számon.

**Két fickó beszélget:**

- Te, én napról napra szórakozottabb vagyok. Tegnap a buszmegállóban vettem észre, hogy nincsen rajtam alsógatya.
- Az semmi, én a munkahelyemen vettem észre, hogy egy fogkefe lóg ki a fejből. De nem is ez a félelmetes.
- Hanem?
- Hanem például egy medve.

2001 óta nem volt olyan alacsony a személyi sérüléssel járó balesetek száma, mint 2008-ban – állítja az Országos Balesetmegelőzési Bizottság. A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléssel járó közlekedési balesetek számában is kimutatható. Legnagyobb mértékben, azaz 21,52%-kal a halálos tragédiák száma csökkent. A súlyos sérüléssel járó balesetek 10,46%-os, míg a könnyűnek minősítettek 3,64%-os csökkenést mutattak.

Az elmúlt év közlekedésbiztonsági sikereinek a legnagyobb eredménye mégis az, hogy 2007-hez képest 262 életet sikerült megmenteni, köszönhetően a szigorúbb fellépésnek.

Pozitív változás történt az it-tasan okozott balesetek számának alakulásában is. 2008-ban az előző évhez képest 21,58%-kal kevesebben okoztak ilyen állapotban balesetet.

Ugyanakkor az is megállapítható, hogy a balesetek kiváltó okai az elmúlt évekhez képest nem változtak. Változatlanul első helyen áll a gyorsítás. Majd az elsőbbségi jog meg nem adása és a kanyarodási szabályok be nem tartása következnek a statisztikában.

Az igazságügyi és rendészeti miniszter a 2009-es tervekről szólva elmondta, 600 új sebességmérő készülék telepítésével és üzembe állításával, új alkoholszondák hadrendbe állításával és további szigorításokkal kívánják az európai viszonylat-

**Hátulról is**

## Egyre több kamera figyel az utakat



Rossz hír a gyorsajtóknak: az autópályák mellé, vagy fölé telepített kamerák már nem csak szemből, hanem hátulról is képesek a sebesség-tülpést rögzíteni. Ugyanis az „objektív felelősség” szempontjából édesmindegy, ki vezette az autót. A bírságot rendszám alapján postázzák a tulajdonosnak vagy az üzemben tartónak. Ezért arra sincs szükség, hogy a jármű vezetője felismerhető legyen. Bár a készülék kifejezetten jó képet készít a vezetőről, és erre éjszaka is képes. Ma már nincs szükség ilyen bizonyító erejű felvételekre. Ég, ha a rendszám és a jármű látszik a képen az aktuális sebességgel együtt. Lásuk be, erre viszont jobb esély van hátulról. Így a motorosok sem képesek kibújni a szabályok alól, mert még a felhajtott rendszámot is megnézhetik, hogy óv a fényképtől. Mert az bizony többnyire „felülről” készül. Ráadásul a radar-előjelzők, lé-

zerblokkoló is némák maradnak, mert ezek „szemből” érkező jelek vannak „telepítve”. Lehet, hogy előbb-utóbb szabályosan közlekedő nemzet-té válunk?

szőr 2012-ben lehet számítani. Addig is jobb az óvatosság...

- Honnan tudod, hogy megtaláltad a Nagy Ő-t?
- ???
- Két bazi nagy ékezet van rajta...

- \* \* \*
- Tanár úr, csókoljon meg!
  - Nem lehet... Tudja, már az se teljesen szabályos, hogy itt dugunk a tanári asztalon...



Mindenesetre néhány hónapon belül 600 új eszközzel bővíti a jelenlegi eszközpark, és a csekkek postázása is automatizálódik. Az elképzelések szerint ezek az „okosítható” készülékek átlagsebességet is képesek mérni. Az ilyen alapon történő bírságokra a tervek szerint elő-

## Meghalt a „Bodonyi!” Málhai József, élt 56 év



Néhány nappal ezelőtt felizzottak a telefonvonalak, engem is éjfélkor riasztottak. Meghalt a „Bodonyi!”. Egyszerűen nem hittem el, hiszen a napokban még beszélgettünk. A taxisok általában kód szerint ismerik egymást, nem név szerint, hiába a többéves ismeretség. Ezért megtiszteltetés, ha egy taxis átmegy egy másik társasághoz, akkor megkapja az előző társaságnál szerzett kódját.

De a „Bodonyi” más volt. Őt annyian szerették, annyian tisztelték, hogy becézték. Neve fogalomná vált. Különleges megtiszteltetés, ha valakinek fogalom lesz a beceneve!

Meghalt a „Bodonyi”. Még most sem tudom felfogni. Januárban volt egy súlyos balesete, a taxija totálkáros lett. Kapott másik autót, tudott dolgozni. És a kollégák sem enged-

ték búslakodni. Igyekeztek magukkal vinni kapcsolódni is. Éppen egy sportrendezvényen lett rosszul. Talán az elmúlt események viselték meg. Mindig mosolygott, mindig vidám volt. Tett-és életerős. Természetesen a kollégák azonnal rohantak vele a kórházba. Hiába. Az oly népszerű embernek az orvosok gyűrűjében, az intenzív osztályon véget ért földi pályafutása. Nem tudtak rajta segíteni. Szíve nem dobog többé.

Szörnyű így utoljára leírni: Szia, „Bodonyi”! Kollégáid emléked megőrzik és mindig szeretettel gondolnak majd rád!

Juhász Péter, Fótaxi Zrt.



## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „C” válasz.** Az olyan autópályán, ahol a sűrű forgalom következtében a forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakultak ki, ott a gyorsabb előrehaladás érdekében nem szabad forgalmi sávot változtatni.

**2. Helyes a „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az úttesten hosszanti vályúk alakultak ki. A nyomvályút a széles nyomtávú nehéz haszonjárművek tapossák ki. A keskenyebb taxi a mélyedésben vagy a jobb vagy a bal oldali kerékeivel halad. Az ilyen helyen szinte valamennyi manőver végrehajtása kockázatot rejt, mert a taxi haladási irányát a vályú megváltoztathatja, ezért kitérhet jobbra vagy balra.

**3. Helyes a „C” válasz.** Az ilyen útkereszteződést olyan sebességgel kell megközelíteni, hogy eleget tehessen elsőbbségadási kötelezettségének, és e tekintetben másokat a taxi sebességével ne tévesszen meg. Célszerű abba a sebességfokozatba visszakapcsolni, amely lehetővé teszi a szükség szerinti biztonságos megállást, illetve ha nincs keresztező forgalom, az intenzív gyorsítást.

**4. Helyes a „B” válasz.** A „Legkisebb követési távolság” tábla hatálya alatt is fel lehet zárkózni az előzendő jármű mögé, de a biztonságos követési távolságról ilyenkor sem szabad megfeledkezni.

**5. Helyes az „A” válasz.** A bukkanó tetején a függőleges irányú görbület miatt keletkező centrifugális erő a súlyerő egy részét közömbösíti – ilyenkor a tengelyterhelés csökken – a taxi akár fel is emelkedhet.

**6. Helyes a „B” válasz.** Az autóbusról leszálló utasok gyakran a legrövidebb utat választva közvetlenül a busz takarásából lépnek az úttestre, és közben elfeledkeznek meggyőződni a továbbhaladás biztonságáról.

**7. Helyes a „B” válasz.** Az egyirányú forgalmú meg szabad állni, ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.

**8. Helyes az „A” válasz.** Az olyan úttesten, ahol a külső forgalmi sávban még nem haladnak összefüggő járműsorok, ott a belső sávban a taxival csak akkor szabad folyamatosan haladni, ha a mögötte gyorsabban haladó más jármű közlekedését nem akadályozza.

**9. Helyes a „B” válasz.** A tompított fényszóró használatának a tüzelőanyag-ra vetített többletköltsége az ADAC számításai szerint a személygépkocsinál mindössze 1,5%-os fogyasztásnövekedéssel jár. E minimális többletköltség a balesetek számának csökkenése pénzben nem mérhető előnyököt jelent.

**10. Helyes a „B” válasz.** A párhuzamos közlekedés szabályainak alkalmazása szempontjából az úttestnek a villamos pálya által elfoglalt részét általában nem tekinthetjük önálló forgalmi sávnak.

**11. Helyes az „A” válasz.** Hátrameneget végezni csak úgy szabad, hogy a többi jármű és az úttesten haladó gyalogosok közlekedését ne akadályozza.

**12. Helyes az „A” válasz.** A megállást irányjelzéssel jelezni kell.

## BÚCSÚZUNK!



**Németh  
Ferenc  
(City 340)  
1954–  
2009**

Sajnos szinten minden hónapra jut

egy „keretes” írás. Nem könnyű. Főleg úgy nem, hogy ismerősről kell megemlékezni. Apám egyszer azt mondta, hogy akkor van baj, ha a generációból kezdenek „elmenni” az emberek. Hát akkor most baj van. Egy „öskövület” hagyott itt minket. Küzdött az utolsó pillanatig, mint ahogy az elmúlt évtizedek alatt mindig. Nem csoda, hogy a végére már nem sok ereje maradt. Emlékét azonban nem sikerül legyőzni! A temetésen felbukkanó, rég nem látott kollégák és ismerősök jelenlétükkel bizonyították, hogy továbbra is itt marad velünk.

*Isten veled, nyugodj békében, Feri!*

**13. Helyes az „A” válasz.** A hóesés korlátozta teszi a látási viszonyokat. Ilyen esetben a taxit helyzetjelző lámpával és tompított fényszóróval kell kivilágítani.

**14. Helyes a „B” válasz.** Az ábrázolt forgalmi helyzetben a veszélyt jelző táblát elhagyva a vasúti átjárót legfeljebb 30 km/h-ra csökkentett sebességgel szabad megközelíteni.