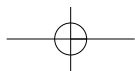


XX. évf. 3. sz.

2010.

Március



TARTALOM

Szabályozhatóvá válik a taxisok száma?	4.
Egy tüntetés margójára	9.
10 éve történt	10.
Zajlik-e valami a szinfalak mögött?	11.
A Belváros új forgalmi rendje	11.
Peugeot Eco Cup 2010	14.
Újabb adókötelezettség, vagy van kiskapu?	15.
Fele viteldíj, dupla bevétel	16.
POS-terminál	16.
Ejnye, BKV!	18.
Citroën DS 3	19.
Tudod vagy tippelsz?	21.
Game over!	22.
Amit a gázautózásról tudni kell	23.
Tájékoztató a City Taxi-nál	29.
A drozsztelső-, sorelső-rendszerekről	30.
Találtunk egy verset	32.
Kárbejelentés öt napon belül	33.
Morfondáriák	34.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	37.
Kire és mire figyel az APEH 2010-ben?	38.
Kérdőjelek az új csekkok körül	39.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	40.
Éjszakai lopakodó a rendőrségnél	43.
A taxiközlekedés fejlődése	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

AUTÓHITELEZÉS

Tudunk még kocsit cserélni?

A címben feltett kérdésre ma már nem is olyan egyszerű a válasz. Az elmúlt években megszoktuk ugyanis, hogy a kereskedők többsége egyre komolyabban vette a taxis vásárlókat. Kedvezményekkel csábított, hitelt intézett, taxinak vizsgáztatott. Akár 10% befizetésével, sőt néha 0%-kal kaptuk a komplett, taxaméterrel, szabadjelzővel felszerelt, sárga rendszámú, engedélyes taxiautót. Szinte csak ki kellett hozni a szalonból, és máris vihettük az első utast. Az autó megtermelte a saját árát, a bevételből fizettük a néhány tízezres részleteket, 6-8, vagy akár 10 évig. Az autóhitelezés azonban egyre szigorodik. Először a 0%-os kezdőrészlet szűnt meg, majd 2009 végén kormányrendeletben szabták meg a biztonságos autóhitelezés további feltételeit.

A „361/2009. (XII. 30.) Korm. rendelet a körülméktől lakossági hitelezés feltételeiről és a hitelképesség vizsgálatairól” két részletben lép hatályba, március 1-jén, és június 11-én. A rendelet gépjárműhitelezést érintő 7. §-a március 1-jétől hatályos, és a következőképpen szól: „A gépjárművásárláshoz nyújtott hitelekre vonatkozó szabályok

7. § (1) Gépjárművásárláshoz nyújtott forinthitel esetén a kitétség vállaláskori értéke nem haladhatja meg a gépjármű piaci értékének 75%-át, pénzügyi lízing esetén 80%-át.

(2) Gépjárművásárláshoz nyújtott euró alapú hitel és euróhitel esetén a kitétség vállaláskori értéke nem haladhatja meg a gépjármű piaci értékének 60%-át, pénzügyi lízing esetén 65%-át.

(3) Gépjárművásárláshoz nyújtott a (2) bekezdéstől eltérő pénznemben meghatározott devizahitel esetén a kitétség vállaláskori értéke nem haladhatja meg a gépjármű piaci értékének 45%-át, pénzügyi lízing esetén 50%-át.

(4) Ha a hitelnyújtó ugyanannak a természetes személynek ugyanazon gépjárműre többféle pénznemben nyújt gépjárművásárláshoz hitelt, akkor az (1)-(3) bekezdésben meghatározott limittek közül az alacsonyabbat kell alkalmazni a teljes kitétségre.

(5) A gépjárművásárláshoz nyújtott hitelek szerződéskötéskori futamideje nem lehet több, mint 84 hónap.”

Mit tudhatunk meg e paragrafusból? Ha forintban veszünk fel hitelt, az csak a gépjármű értékének 75%-ig terjedhet, a 25% saját erőt nekünk kell előteremtelnünk. Európában felvett hitel esetén már 40% önerőt, egyéb valutánál 55% önerőt kell biztosítanunk. Rendelkezniünk kell tehát legalább a gépkocsi vételárának negyedrésszel, vagy akár több mint a felével is, attól

függően, hogy milyen pénznemben tudunk hitelhez jutni. Hát, nem lesz könnyű dolgunk, ha autót szeretnénk cserélni! Négymillió autónál és forinthitelnél egymilliót rögtön le kell tennünk. Euró hitelnél már több mint másfél milliót, a többről meg ne is beszéljünk. De ha csapatunk kívánal-

HAVI AFORIZMA
Csak akkor tudunk korlátaink fölé emelkedni, ha felismerjük őket. **LYENGAR**

ma i-
nak megfelelni szeretnénk, „A” kategóriás, vagy „VIP” utasokat szeretnénk szállítani, sokszor a négymillió autót már nem is nagyon elegendő. Öt-öt és fél millióban kell gondolkodnunk. Itt az önerő már másfél-kétfélmillió forintra is rúghat, feltéve persze, ha új autót szeretnénk. Azt kell hogy mondjam, nem lesz könnyű előteremteni ezeket az összegeket. Tovább nehezíti a dolgot a maximális futamidő, amit a kormányrendelet 84 hónapban határozott meg. Hozzáteszem, hét évnél hosszabb idejű hiteltörlesztést azért eddig sem nagyon érte meg választani, hiszen a nyolcadik, kilencedik évben - taxihasznalet mellett - az autót lehet hogy már annyit sem ér összesen, mint amennyit havonta kifizetünk érte... Tehát maximum 84 hónap, és mondjuk havi 50-60 ezer forint törlesztőrészlet. Ennyit még kibírunk, átlagos bevétel mellett. Igen ám, de júniustól

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ft

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

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

Mobil és ügyeleti szám:**06-20-9344-529**Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel./Fax: 06-1-240-9479E-mail: szalai@ecometer.comWeblap: www.ecometer.com

további szigorítás várható! A rendelet 3–5 paragrafusa június 11-én lép hatályba. Lássuk csak, hogy szól:

„A körültekintő lakossági hitelezés általános követelményei

3. § (1) A hitelnyújtó nem nyújthat hitelt kizárólag a hitelkockázati fedezet figyelembevételével, a természetes személy hitelképességét, illetve hitelezhetőségét minden egyes hitelbírálatkor meg kell vizsgálnia.

(2) A hitelképesség, illetve hitelezhetőség vizsgálatának a 4. § (1) bekezdésének alapján elkészített belső szabályzat szerint a természetes személy vagy a természetes személy háztartása jövedelmi helyzetén és az alapján meghatározott hitelezhetőségi limiten kell alapulnia.

(3) A hitelnyújtó gondoskodik arról, hogy a Magyar Nemzeti Bank és a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete által a honlapján közzétett, a túlzott eladósodottság kockázatairól szóló tájékoztatót a hitelnyújtóval – ideértve annak közvetítőivel is – kapcsolatba kerülő hiteligénylő természetes személyek a hitelképesség vizsgálatát megelőzően kézhez kapják.

4. § (1) A hitelnyújtó a belső szabályzatában rögzíti:

a) a hitelezhetőségi vizsgálat alanyi körét, amely a természetes személyre vagy a természetes személy háztartására terjedhet ki, utóbbi esetben a háztartás fogalmának meghatározását is;

b) az egyes hiteltípusoknál a hitelezhetőségi limit kiszámítása szempontjából figyelembe vehető jövedelmi tételeket és azok igazolásának módját;

c) a hitelnyújtó által megkívánt igazolások meghatározását, illetve a nyilatkozat tartalmát a természetes személy más hitelnyújtóval szemben fennálló egyéb hiteleiéről;

d) a természetes személy meglévő hitelei beszámításának technikáját a hitelezhetőségi limit kiszámításakor;

e) a hitelezhetőségi limit kiszámításának módszerét az egyes hiteltípusoknál.

(2) A devizahitel havi törlesztőrészelete folyósításkor nem lehet magasabb:

a) euró alapú hiteleknél és euróhiteleknél a hitelezhetőségi limit 80%-ánál;

b) más devizahiteleknél a hitelezhetőségi limit 60%-ánál.

(3) A (2) bekezdésben foglaltakat nem kell alkalmazni, ha a természetes személy dokumentálhatóan a hitel devizanemében fennálló rendszeres jövedelemmel rendelkezik, amennyiben a természetes személy ezen jövedelme eléri legalább a természetes személy összes devizában fennálló hitele törlesztőrészeleteinek összegét.

(4) Az egy csoportba tartozó hitelnyújtóknál az (1) bekezdésben meghatározott belső szabályzatok tartalmát egységes elvek alapján kell megállapítani.

(5) A hitelnyújtónak figyelembe kell venni a hitelezhetőségi limit meghatározásakor a természetes személy összes ismert hiteltartozását, amely a hitelnyújtóval vagy más hitelnyújtóval szemben áll fenn.

(6) A hitelnyújtó köteles a hitelezés körében a hitelnyújtótól elvárható körültekintéssel eljárni annak érdekében, hogy a természetes személy

Szabályozhatóvá

Az utóbbi hónapok szakmánkat érintő eseményeiről szinte semmit sem lehetett hallani. Annak ellenére, hogy a háttérben nagyon komoly egyeztetések zajlottak. Az OTSZ elnöke – Metál Zoltán – minden ilyen eseményen részt vett, így nála érdeklődtünk, hová jutottak a hatóságoknál.

• **Hol tart az Országos Taxis Szövetség /OTSZ/ a beígért változtatások megvalósításában? Mit csináltak a hétköznapokban?**

• Amennyiben egy rövidebb választ kívánsz, úgy azt mondom, tesszük a dolgunkat. Ha egy kicsit bővebben kifejthetem, nagyon sok helyen tárgyalunk. Az utóbbi fél évben két különböző csatornán ismertettük javaslatainkat. A minisztériummal átfogó, az ország minden településére érvényes szabályozás kidolgozásába kezdtünk. A kamarával és a társ érdekképviseletekkel egyeztetett javaslatunkat elküldtük a feladattal megbízott osztályvezetőnek. A Főváros illetékeseinél pedig a budapesti problémák megoldását szorgalmazzuk. Nem kívánunk lemondani a fix tarifáról, az azonnali létszámcsokkentésről, a drosztkérdés rendezéséről, de az ellenőrzésről sem. A tárgyalások mindkét helyen folyamatban vannak.

• **2010. február 22-én lezajlott a fővárosban egy taxis tüntetés, ahol néhány tucat kolléga egy be nem jegyzett szervezet, a Budapesti Taxis Szövetség nevében tüntetett. Ugyanakkor az OTSZ nem vett részt a demonstrációban annak ellenére, hogy a céljaitok hasonlóak. Miért?**

• Természetesen tudtunk a február 22-i megmozdulásról, hiszen a szervezet – egy volt taxis kollégánk, aki jelenleg már nem taxizik – megkeresett bennünket. Kérte, hogy álljunk a demonstráció élére. Miután kiderült, hogy

a tüntetés célja a tarifa és a létszám rendezése, tájékoztattam, hogy pont ezen ügyekben tárgyalunk az illetékesekkel. Mindannyian tudjuk, hogy a szakma a fix ár és a létszámkorlátozás minél sürgősebb bevezetését szorgalmazza. Én is taxizom, ismerem kollégáim álláspontját. Ám a megkezdett, folyamatban lévő egyeztetéseket nem lenne helyes egyik nap a tárgyalóasztal mellett kulturált módon, az érvek ütköztetésével, másik alkalommal utcai demonstrációval folytatni. Ehhez sem a hivatalok, sem a politikusok nem tudnak alkalmazkodni. Tárgyalni, egyezkedni az utcán nem lehet. Ez egy hosszú, keserves folyamat, és amíg le nem zárul, az Országos Taxis Szövetség nevében nem kívánunk tüntetni. Ezért nem vettünk részt a megmozdulásban.

• **Ez esetben adódik a kérdés, hol tart a tárgyalás a Fővárossal?**

• A Főváros illetékes főosztálya nyitott arra, hogy a létszámkérdést, mint az általunk is megfogalmazott legfontosabb elemet újratárgyalja, módosítsa. Belátták, hogy a bemutatott pozitív példák utat mutathatnak a szabályozás korrekt lebonyolításához. Négy magyar város szabályozását említettük, ahol már megoldották a létszám szabályozását. Pécsen, Siófokon, Szekszárdon és Győrben él egy olyan önkormányzati rendelet, mely a taxiállomások számához és befogadóképességéhez hivatott hozzárendelni a kiadott taxiengedélyek számát. Ennek alapján nem látjuk akadá-



penzügyi helyzetét feltárja, ideértve minden olyan hitelinformációs rendszer lekérdezést, amelyhez csatlakozott vagy amelynek tagja....”

A bankok és hitelintézetek fentiekben említett belső szabályzata még nem készült el. Aggodalomra adhat azonban okot a rendeletben részletezett előírások sora. A banknak vizsgálnia kell a jövedelmi helyzetet, igazolásokat és nyilatkozatokat kell bekérnie, ki kell térnie az egyéb hitelek mértékére (tegye fel a kezét, akinek nincs legalább két hitelkártyája, személyi kölcsöne, jelzáloghitele...). Na most az a bank, vagy hitelintézet, amelyek komolyan veszi a fenti előírásokat – márpedig vélhetően komolyan veszi, ha nem akar súlyos büntetést fizetni -, gúnyos kacajjal fogja visszautasítani a taxisok hiteligényét. A minimálbérről szóló jövedelemigazolás nyilván nem bizonyul majd elegendőnek. A bankoknak egy olyan szabályzatot kell alkotniuk – az

egyre szűkülő mozgástéren belül – amely nem a taxis egyéni vállalkozó minimális jövedelméből, hanem a 3-4 millió forintos éves bevételéből indul ki. **A vállalkozás eszközét ugyanis a vállalkozás bevételéből, nem pedig a „háztartási kivét”-ből lehet és kell finanszírozni.** Kérdés, hogy lesz-e ilyen szabályozás, és hogy ezzel együtt hitelképes lesz-e a taxis, az önerő biztosításáról már nem is beszélve. Gyanítom, hogy nehéz időknek nézünk elébe, ha ez az új szabályozás szakmánk részére túl szigorúnak fog bizonyulni. Mindenesetre aki az idén kocsicserében gondolkodik – jut eszembe: a használtautó finanszírozásra is vonatkozik a szigorítás – jól teszi, ha június 11 előtt lebonyolítja, vagy legalább megkezdje az ügyintézkést. A kormányrendelet 8§ (3) bekezdése ugyanis úgy szól, hogy: „E rendelet rendelkezéseit a hatálybalépésüket követően kötött szerződésekre kell alkalmazni.” **-oli-**

válí a taxisok száma?

lyát annak, hogy akár már ebben az évben megtörténjen a tényleges és konkrét létszám-szabályozás Budapesten is. Mindössze egy helyi önkormányzati rendelet módosítását, illetve kiegészítését igényli javaslatunk. A közeljövőben az Országos Taxis Szövetség szakmai látogatást szervez Pécsre. Terveink szerint ide nem csak a taxis szakmai vezetők, hanem a Droszt Kft. és a Főváros szakmai irányítói is



Metál Zoltán: – Konkrét eredményeket a tárgyalóasztaloknál lehet elérni

velünk tartanak. Azt gondolom, senkinek sem szégyen tanulni a más városokban tevékenykedő kollégáitól. Kíváncsiak vagyunk arra is, milyen hatása volt a létszámcsökkentésnek a város taxisainak életére? Milyen előnyük, hátrányuk származott a szabályozásból? Annyit már tudunk, hogy Pécsen több mint 4 éve működik ez a rendszer, és mára 20%-kal csökkent a taxisok létszáma. A szabályozás komoly problémákat oldott meg a tarifá kapcsán is.

• **A minisztériummal hol tartanak az egyeztetések?**

• Erről sok konkrétumot nem áll módomban közölni, de a komplex kormányrendeleti szabályozás, amire 18 éve várunk, jelenlegi egyeztetések és tárgyalások alatt van. Mi a megbeszéléseken minden alkalommal felhívjuk tárgyalópartnereink figyelmét arra, hogy nincs már sok türelem a taxisokban. Ezt jeleztük egyébként a Főváros vezetésének is. Megjósoltuk jó előre, hogy előbb-utóbb lesz majd egy elégedetlenkedő csoport, mely nemigen fogja tolerálni az „ej, ráérünk arra még” szemléletet. Konkrét tettekre és megfogható eredményekre várunk mindannyian, egyre türelmetlenebbül.

• **Több mint 20 éve 4 sarkalatos pontot szoktunk említeni: létszám, tarifa, ellenőrzés, droszt. A létszámra vonatkozóan a fentiek szerint próbáltok javaslatot tenni. A tarifára vonatkozóan a Fővárosnak tör-**

vényben biztosított lehetősége a hatósági fix ár megállapítása. Mégsem élnek vele egy évtizede. Látsz fényt az alagút végén?

• Azt gondolom, hogy a hatósági fix ár bevezetése már nem elképzelhetetlen. Vagy talán úgy pontosabb, hogy nem tűnik olyan távolinak, mint amikor tárgyalni kezdtünk róla. Am e tekintetben a gyors megoldásra valószínűleg várni kell. Jönnek a parlamenti választások, majd az önkormányzati következik, ősszel. Amire az új csapat feláll és hajlandó a taxival foglalkozni, az bizony már a téli időszak lesz. Jó esetben. Vagyis a fix tarifára akár másfél évet is várni kell még, ha valamilyen csoda nem következik be az elkövetkező hónapokban. Viszont abban látok realitást, hogy a létszámban valamilyen módon kedvező fordulat állhat be, még ebben a politikai ciklusban. Segíti a döntést, hogy ma már a Droszt Kft. is egyértelműen jelezte, csak ennyi taxiállomásra kaptak lehetőséget, vagyis a hálózat nem bővíthető tovább.

• **Ebben valóban sürgős döntést kell hozni, mert a helyzet a fővárosban kezd tartóhatatlanná válni. A jelenlegi férőhelyszám nem teszi lehetővé, hogy azon 5800 taxi megállhasson. Sehogyan sem, ezt nem érdemes számolgatni. Viszont egyre több a térfigyelő kamera, mely rögzíti a szabálytalanul megállókat, vagyis a taxisokat, akik ugyan rendelkeznek engedéllyel, de azt nem tudják rendeltetésszerűen használni.**

• Ez a lényeg! Javaslatunk, hogy a jelenlegi taxi-férőhelyek számát szorozzuk meg hárommal, és ennél több taxiengedélyt ne adhasson ki a Főváros. Természetesen a módosítás „kihalásos” alapon működne, vagyis azokat, akik jelenleg rendelkeznek engedéllyel, nem érintheti a korlátozás. Viszont ha egy engedélyt bármilyen okból visszaadnak, amíg a létszám az optimális alá nem megy, új nem lenne kiadható. Ha plusz taxiállomásokat alakít ki a Főváros, akkor természetesen bővíthető lenne a létszám, az érdekképviseltek egyetértésével. De ettől ma nagyon távol vagyunk. Mi nem szeretnénk további taxiállomásokat, mi elfogadjuk a jelenlegi számot. Abba, hogy a drosztok milyen helyeken vannak, nem szeretnénk most belemenni. Látni kell, hogy a Droszt Kft.-nek minden évben 23

kerülettel és a fővárossal kell egyeztetni a taxiállomások helyéről és azok befogadó képességéről. Ezen remélhetőleg az új önkormányzat változtat majd, ám addig e kérdéssel nem érdemes foglalkozni.

• **Az ellenőrzés kérdésében elképzelhetőnek tartod, hogy ez a Fővárosi Önkormányzat tud még hatékonyan lépni, vagy ez is a következő testületre hárul majd?**

• Nem hiszem, hogy a jelenlegi döntéshozó testület lépni tud az ellenőrzés kérdésében. Viszont nem tartom kizártnak, hogy a következő testület gyorsabban reagál majd a problémára. Vizsgálatok, felmérések, jegyzőkönyvek tanúsítják, hogy a taxikkal jóval nagyobb a baj, mint amit ebből eddig a Főváros elismert. A rendszeres ellenőrzés megoldatlan, a szabályszegekkel szemben nem tudnak szankciókat alkalmazni. Nincs szabálya ennek a feladatnak sem. Komplex szabályozásra lenne szükség, amiről nem mondunk le.

• **Térjünk át egy hamarosan hűsbavágó kérdésre. Nevezetesen arra, hogy egyes javaslatok szerint nem engedik majd be a Belvárosba a taxikat. Miután a helyváltoztatás joga az Alkotmányban is rögzítve van, hogyan jut taxikhoz az itt lakó vagy az ide igyekvő?**

• Fontos dolognak tartom, hogy a közösségi közlekedés egyénileg igénybe vehető részét képezi a taxis szolgáltatás. Ezt annak idején az Alkotmánybíróság is rögzítette, amit mostanában hajlamosak sokan elfelejteni. Nem lehet különválasztani a taxit a tömegközlekedéstől a XXI. században. Pontosabb megfogalmazás szerint a közösségi közlekedés egyénileg igénybe vehető részét képezi a taxis szolgáltatás, amit mi mindenhol, minden alkalommal hangsúlyozunk is. Szeretnénk a Főváros mindenkorai vezetésének szemléletét is ebbe az irányba befolyásolni. Amennyiben sikerül, meggyőződésem, hogy megnyílnak a képletes kapuk. Lebuknak a tüskék, megnyílnak a sorompók, szabadabbá válnak a buszsávok. Ahol a közösségi közlekedést igénybe lehet venni, ott taxit is lehet majd találni. Sőt, tovább megyek: az olyan helyeken, ahová a nagyobb méretű tömegközlekedési eszközök nem tudnak bejutni, oda a taxit be kell engedni. Olcsóbb a helyváltoztatási igényeket ilyen módon ki-

Folytatás a 9. oldalon

Egy vadász szafarin van a dzsungelben, „családostul”. Egyik éjjel a feleség kétségbeesetten keltegeti a férjét:

– Drágám, eltűnt a mama, gyere, keressük meg!

A vadász megragadja a puskát, és elindulnak az éjszakában. Nem messze a sátólól, egy tisztáson rémisztő látvány tárul eléjük: a mama egy bokor előtt áll, és egy hatalmas himoroszlánnal néz ép-

pen farkasszemét. A fiatalasszony rémülten suttogja a férjének:

– Uramisten, most mit teszünk?

– Semmit. Az orosz-lán kereste magának a bajt, másszon ki belőle egyedül!

Nemzeti Közlekedési Hatóság
Központi Hivatal
Horváth Zsolt Csaba elnök
úr részére

Budapest
Pf.: 102.
1389

Tisztelt Elnök Úr!

A Budapesten személytaxi-szolgáltatást végző vállalkozók köréből többen is jelezték a Szövetség felé, hogy az időszakos műszaki-minősítő vizsgálat alkalmával a vizsgálatért fizetendő díjat túl soknak találják, és nem értik ennek okát.

A személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről

szóló 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet 6. § (1) bekezdése alapján „A minősítő vizsgálatért a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával kapcsolatos egyes díjakról szóló – külön jogszabályban meghatározott – forgalomba helyezés előtti és időszakos műszaki vizsgálati díj másfélszeresét kell megfizetni.

A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI.29.) GKM rendelet 1. § (1) bekezdés a)

pontja alapján „az I. számú melléklet I. Fejezete a közúti járművek megvizsgálásáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott hatósági eljárások igazgatási díjait tartalmazza”.

Az I. Fejezet 4.3. a) pontja alapján az M1 kategóriájú jármű („személygépkocsi”), továbbá az M1 és N1 kategóriájú járműhöz kapcsolható pótkocsi vizsgálati díja 16 290 Ft.

Fenti rendelet a jelzett díjon kívül más, a műszaki vizsgálathoz kapcsolódó díjat értelmezésem szerint nem tartalmaz. Tehát a fent leírtak alapján a személytaxik esetében a műszaki vizsgálat díja :

16 290 x 1,5 = 24 435 Ft.

A mellékelt számlán – ame-

lyet az egyik taxis vállalkozó a műszaki vizsgán kapott – két tétel szerepel. Az első tétel 16 290 Ft, a második tétel „Taxi vizsgálat díja” megnevezéssel 15 735 Ft.

A számla az általam is említett 91/2004. (VI.29) GKM rendeletben meghatározott díjtételekre hivatkozik. Azonban a rendelet 1. számú mellékletében fenti megnevezésű és összegű díjtétel nem található.

Kérem szíves állásfoglalását arra vonatkozóan, hogy a mellékelt számla tételei milyen jogszabály alapján kerültek meghatározásra.

Tisztelettel:

Metál Zoltán elnök

Melléklet:

Számla másolata

2010 03/02 10:44 FAX +36 1 2567912

BAUMAX 17.ker

001

Eljáró hatóság:	Kérelmező adatai:
<p>Nemzeti Közlekedési Hatóság 1066 Budapest, Teréz krt. 38. www.nkh.hu</p> <p>Adószám: 15598646-2-42 Számlaszám: 10032000-00289926-00000000</p> <p>Kiállítás helye: 1149 Budapest Báróczy Utoa - 2-4.</p>	

SZÁMVITELI BIZONYLAT

Bizonylat sorszáma: 01-10/90294/00/S/0000588



26 10/0092560/14

Készült 2 eredeti példányban

1. eredeti példány

Fizetési mód	Bizonylat kelte	Teljesítés időpontja	Fizetési határidő
Kézpénz	2010.02.01.	2010.02.01.	2010.02.01.

Jogcímkód	Megnevezés	Menny.e.	Menny.	Egységár	Összes érték
MSERKKA	1. A személygépkocsiak előzetes eredetiség ellenőrzésének elvégzéséért fizetendő díjak: a) kis kategória (1400 ccm hengerűrtartalomig)	db	1	17 000 Ft	17 000 Ft
MSSZGIMO1	a) Vizsgálat M1 kateg. jmű, és M1 és N1 kateg. jmű pótkocsija időszakos műszaki v.	db	1	16 290 Ft	16 290 Ft
MSTAXI1	Taxi vizsgálat díja	db	1	15 735 Ft	15 735 Ft
Összesen:					49 025 Ft
Keretítés:					0 Ft
Fizetendő összesen:					49 025 Ft

A befizetés teljesítésre került a következő számú pénztár befizetési bizonylatokon:
 01-10/90294/AA/P/0000363(2010.02.01.), 01-10/90294/AA/P/0000370(2010.02.01.)

Pénzügyi rendezést nem igényel.

A 2007. évi CXCVII. törvény 7. § (2) bekezdése alapján közhatalmi tevékenység – ÁFA hatályán kívüli értékesítés.
 Díjtételek a 91/2004. (VI.29.) GKM rendelet szerint.

Készítette: Halas László

Halas László
 NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
 * 90717 *

Folytatás a 5. oldalról

elégíteni, mint a 20-30 tonnás részecskeokádó buszokkal. Erre egyre többen jönnek rá. Viszont, ha már ez a kérdés felmerült, engedjék meg nekem egy őszinte gondolat. A jövőben a taxisoknak is magukba kell egy kicsit tekinteni. Azért, mert eddig valami alanyi jogon járt, és használtunk egy-egy utcát, vagy egy-egy területen áthajtottunk, és nem szóltak ezért, még nem egyértelmű, hogy a jövőben a helyzet nem változik. A célforgalmat ne használjuk ki áthaladásra, hanem ténylegesen az utasok felvételére vagy hazaszállítására. Csak

egy példa a sok közül: Budapesten a Gerlóczy utca – Semmelweis utca használatára az Astoriánál lévő dugók miatt. Ezt a helyszínt figyelik, és ha az átmenő taxis forgalom a továbbiakban sem szűnik meg, kitiltanak onnan bennünket.

• **A végső döntést a taxis-szabályozásról többnyire politikai szinten hozzák meg, a szakemberek, az apparátus erre csak javaslatokat tehet. Amennyiben a politika nem hajlandó belátni, hogy a taxisok helyzete előbb-utóbb tarthatatlanná válik, akkor éltek majd a nyomás-**

gyakorlás erőteljesebb eszközeivel is? Magyarul, tüntettek?

• Ha nincs már más lehetőségünk és a taxisoknak a nagy része – miután tájékoztattuk őket, hogy minden tárgyalási lehetőséget kimerítettünk – erre tesz javaslatot, akkor szervezett formában kénytelenek leszünk demonstrációkat szervezni. Remélem azonban, hogy a tárgyalóasztalok mellett már ezt megelőzően megegyezünk az illetékesekkel.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- Bk -

Egy tüntetés margójára

Volt egy taxis tüntetés a fővárosban február 22-én. Talán mert sokaknál elszakadt a cérna. Nehéz helyzetbe került a taxis szakma, ezt nem kell részletezni. Mindenki érzi, aki benne él. Persze nem csak a taxisok kerültek nehéz helyzetbe az elmúlt években. Nézzünk két példát a közlekedés területéről az elmúlt időszakból:

Egy tollvonással eltörölték az önálló „zöld kártya”-vizsgát. A műszaki vizsgán megcsi-

nálják a környezetvédelmi vizsgát is egyben. Jó, mondhatnánk, de azt is tudni kell, hogy több mint kétezer vállalkozó vett berendezéseket a környezetvédelmi vizsga lebonyolításához. Most viszont már a kutya sem megy hozzájuk, egyből viszik a kocsit a műszaki vizsgára.

Több mint kétezer vállalkozó fizetheti vissza a hatalmas kölcsönöket, akkor, amikor kevesebb, vagy esetleg nulla a bevétele. Mert nekik nem szolt előre senki. Ez nem volt fontos a döntéshozóknak...

Aztán itt vannak a kamionosok. A Hungarocamion átalakulásakor a régi dolgozók kedvezményel

megvehették a lestrapált kamionjaikat. Miután az összes kamion elkelt, hoztak egy rendelkezést, hogy a zsiros, külföldi utakra ezek a kamionok már nem mehetek, mert a környezetvédelmi normáknak nem feleltek meg. Az ifjú „vállalkozók” viszont fizethették a kamionjuk törleszté-



Majdnem minden taxitársaság képviseltette magát



Én azért ezzel a 164 forintos tarifával nem álltam volna be a tüntetők közé...

sét, csak éppen munkájuk nem volt...

Tehát sokan mások is bajban vannak kis hazánkban. De térjünk vissza a mi szakmánkhöz. Tarthatatlan a helyzet. Ezért min-

Ezt csak a mi nyelvünkkel lehet megcsinálni!

Előző munkahely

A HR-es kérdezi az új titkárnőt:
– És mondja, az előző munkahelyén mennyi volt az évi fizetése?
– ??? Nálunk az előző munkahelyemen nem dolgozott egy Évi sem!

Hogy kapta Benedek Elek a nevet?

Anyukája reggel beszólt a kisfiának:

– Benn vagy még az ágyban?
– Benne, de kelek.

Trükk: – Mondja, Kovács bácsi,

maga mit szokott csinálni, ha este nem tud elaludni?

– Én? Elszámolok háromig, és már alszom is.

– Tényleg? Csak háromig?
– Háromig, de van úgy, hogy fél négyig is.

Bevásárlás:

– Pistike, szaladj le a boltba, hozál egy kiló hurkát! De ne véreset!

– DENEVÉRESET???

Kérdés:

– Miért nincs bástya a vonaton?
– Mert a vonat nem vár...

Egyenlet:

– Kislányom, teljesen egyedül oldottad meg ezt az egyenletet?

– Nem. Két ismeretlennel.

Úszásoktatás: – Hogy tanítja a varázsló úszni a pókot?

– Hókus, pók ússz!

Tehén: A tehén bonyolult állat. De én megfejtem!

Margarin:

Két egér beszélget a kamrában:

– Rád fog esni a margarin!
– Rámamargarin?



A tüntetés kezdetekor még több volt a rendőr, mint taxis...

den kezdeményezést támogatni kell. Főleg, ha egyet értünk a hármassal: „Létszámkorlátozás – hatósági tarifa – vállalkozás-védelem” De csak akkor állhatok be valaki mögé, ha ismerem a

titkos, mint ahogy a szervezője is... Ez még a kisebbik baj. A nagyobb baj, hogy először egységet kellene alkotnunk, egységes álláspontot

személyt, aki mögé felsorakozok. Márpedig a tüntetés szervezője ismeretlen, sehol még be nem jegyzett Budapesti Taxis Szövetség. Az elérhető ségi telefonszáma meg

kellene kialakítani mielőtt tüntetésbe kezdünk. Szerintem először a saját házunk táján kellene szétnézni. Én például, ha taxis tüntetést kezdeményeznék, akkor egyik-másik taxi társaság székháza elé vonulnék. Talán ott lehetne a tarifákra vonatkozóan elsődlegesen eredményt elérni... **Juhász Péter**



A rendőri felvezetés olyan volt, mintha egy királyi delegáció érkezett volna!

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2000 márciusában

10 éve történt

Változhat a drosztrendelet

A Budapesti Kereskedelmi – és Iparkamara Taxis Tagozata kibővített ülést tartott, amelyre meghívta a taxis érdekképviseleteket (FUVOSZ, MACITOSZ, MTSZ, VÁLTOÉÉ). Napirenden a főváros drosztrendeletének módosítási igénye szerepelt, különös tekintettel a következőkre:

A közel két éve megállapított tarifamaximumokat az infláció miatt minél előbb a megfelelő színre kell emelni (és ez rövidesen így is lett!). A tarifaszervezetet oly módon kell változtatni, hogy az alapidj magasabb lehessen a kilométerdíjnál.

A kevés drosztférőhely miatt nem tiltható meg, hogy taxisok világító szabadjelzővel egyéb helyeken is várakozhassanak utasra

A taxiállomások fenntartásához a szakma kész hozzájárulni, de nem hajlandó eltartani a teljes irodai „vízfejet”.

Szükség esetén a drosztrendelet kapcsán egyeztetett szakmai kifogásokkal az Alkotmánybírósághoz kell fordulni.

28 éves taxi

Bár úgy 2000-ben, mint manapság is róják a főváros útjait idősebb, de jó karban lévő taxigépkocsik, azért az 1972-ben gyártott „állólámpás” Mercedes igazi kuriózum volt abban az időben. Az összesen több mint

másfél millió kilométert futott motor – igaz, teljes nagyjavítás után – még mindig szépen muzsikált. A felújított karosszéria, a mindig csillogó, kívül-belül tiszta taxi nagyon kedvelt volt az utasok körében, többször külön kérték is, bizonyos fontosabb eseményekre. A német utasok egyenesen büszkék voltak arra, hogy milyen hibátlanul működik a 28 éves Mercedes...

In memoriam Demeter Mihály

Ugye emlékeztek még? Milyen jókat röhögöttünk Demeter Misi írásain! Öregem, betegen is tele volt élettél, hol humoros, hol bölcs jótanácsokkal (és ez a kettő nem is zárja ki egymást). Idézzünk most fel egy rövid részletet tíz éve megjelent írásából: „*a baj azonban itt kezdődik. Már szídjuk az utast is! Nekem szídjá, az utasnak, a hülye! Miért oda megy? Miért kell elhozni, miért kell felvinni, miért nehéz a csomagja, miért utalványos, miért kedvezményes, miért alkalmazott, miért igazgató, jár-e neki az aranykártya, baj, ha pincér, ha vendég, ha színes, vagy fehér! Nem akarja megérteni, hogy egy árva kurva szót sem értek az egészből! Én tudom, hogy te vagy a taxis! Ha kell, esküvel vallom, hogy te vagy a legjobb taxis a világon, de én barom (vagy tevé) a kis aprópénzemért hadd legyek egy kicsit is megbecsült utas! Hallgassatok rám, drága, taxiba szeretett barátaim. Érdekeljen benneteket nagyon is, hogy miként kell bánni az utassal, mert egyszer jöhet egy nagy vállalkozó dugig lével, és kitalálja a tiszta taxit, kulturált taxissal, és akkor nem lesz más választék, mint beállni a sorba, vagy – és ez is egy alternatíva – jöttök velem teveszart szedni a világra!*”

Egy bomba csaj, szinte minden férfi álma, a kocsmában odalép a pulthoz és int a csaposnak, mire az odamegy. A nő erotikusan az ujjával még közelebb inti addig, míg a füle majdnem a nő szájához nem ér. Akkor a nő megcirógatja a csapos szakállát és azt mondja:

– Te vagy itt a főnök?

A csapos nagyot nyelve válaszolja:

– Sajnos, nem! De segíthetek valamilyen?

A nő tovább cirókázza a csapos arcát, majd így szól:

– Akkor kérlek, hívd ide a főnöködet, édes!

A csaposunk már izzad, mire kinyögi: – Sajna nem tudom, mert nincs bent, de hagyatsz nálam üzenetet neki, bébi.

És közben a szája is tátva marad, amibe a nő szép lassan bedugja minden ujját, és erotikusan végig szopo-

gattatja a csapossal. A csapos, miután végig szopogatta a nő ujjait, megkérdi a nőt, miközben nagyokat nyel:

– És mond csak édes, mit mondjak a főnöknek????

– Hát csak azt, hogy a WC-ben se papír, se szappan, se víz, se kéztörölő.

– Lányom – szeretnék a vöm kedvében járni! Szerinted melyik ruhámat vegyem fel?

Zajlik-e valami a szinjalak mögött?

A *Taxisok Világa* 2009. év szeptemberi számában már olvashattak arról a kezdeményezésről, miszerint a *Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége* és az *Országos Taxis Szövetség* képviselői eljuttattak Demszky Gábor részére egy, a budapesti taxiszolgáltatást szabályozó rendeletmódosítási javaslatot. A főpolgármester úr egy személyes találkozó alkalmával meghallgatta az elképzeléseket, és a további egyeztetés kötelezettségével dr. Sebestyén Imrét bízta meg, aki jelenleg a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi, Turisztikai és Érdekvédelmi Ügyosztályának megbízott vezetője. Taxis berkekben kevésbé ismert, hogy ez az ügyosztály foglalkozik a főváros területét érintő személytaxi-szolgáltatás rendeleti szabályozásának előkészítésével. Az általunk ismert előzmények alapján a jelenlegi helyzet alakulásáról közvetlenül érdeklődtünk dr. Sebestyén Imrénél.

tyén Imrét bízta meg, aki jelenleg a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi, Turisztikai és Érdekvédelmi Ügyosztályának megbízott vezetője. Taxis berkekben kevésbé ismert, hogy ez az ügyosztály foglalkozik a főváros területét érintő személytaxi-szolgáltatás rendeleti szabályozásának előkészítésével. Az általunk ismert előzmények alapján a jelenlegi helyzet alakulásáról közvetlenül érdeklődtünk dr. Sebestyén Imrénél.

• **Első kérdésként arról érdeklődöm, hogy még a válságot megelőzően, 2008-ban a TFTSZ által elkészített, a maximált tarifa módosítását tartalmazó javaslatot miért utasította el Fővárosi Önkormányzat Gazdasági Bizottsága?**

• A Gazdasági Bizottságba /GB/ delegált tagok véleményét a TFTSZ kompromisszumos javaslata megosztotta. A döntést hozók tisztában voltak azzal, hogy a javaslatot a taxitársasági vezetők, tulajdonosok képviselői indítványozták, melyre tekintettel úgy gondolták, hogy a javaslat nem feltétlenül egyezik a taxisok véleményével. Ezért a GB arról határozott, hogy végeztessünk közvélemény-kutatást, mely alapján közvetlenül is megismerhetjük a taxisok véleményét. A közvélemény-kutatás megvalósítását külső, szolgáltató cég bevonásával szerettük volna megvalósítani. A 2009-es év első felében több alaklommal is változott a közbeszerzés szabályozása, mely akadályozta a kutatás elindítását, végül saját hatáskörben a főváros szászszázalékos tulajdonában lévő Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kft. kapott megbízást a feladat elvégzésére.

• **E mellett mi történt még 2009-ben?**

• 2009-ben több taxis szakmai szervezet elnöke – köztük az Ön által is említett TFTSZ és az OTSZ – kereste meg a Fővárosi Önkormányzat felső vezetőit és juttatott el hozzánk újabb rendeletmódosítási tervezeteket.

– Azt, amiben utazni szoktál.

Az ifjú férj hazaér a munkából, és feleségét a konyhában találja. Megkérdi:

– Mit főzöl?

– Még nem tudom. Ha ilyen híg marad, akkor krumplicevest, ha sűrűbb lesz, akkor paprikás krumplit, ha viszont odaég, akkor sült krumplit.

• **A taxik közlekedésének korlátozása a Margit hídon a taxisok szempontjából nem nevezhető sikertörténetnek.**

• **Ez a döntés mikor született, és mi történt az azóta elmúlt időszakban?**

• A kutatás bonyolításával kapcsolatos dön-

A Belváros új forgalmi rendje

A taxisok riadtan nézik a Belvárosba vezető utakat, ugyanis sorompókat, egyéb behajtást akadályozó szerkezeteket helyeztek ki. Hogyan megyek be az utasért? – kérdezik sokan. Vagy hogyan hozom ki a megrendelőt?

Ugyanúgy, mint eddig. Természetesen körbejártam a témát, a taxis kollégák kérésére. A Belváros csak az átmenő forgalmat tiltotta ki. Csak az mehet be ide, akinek ott van dolga. És ez érthető. Valaki elindul Debrecenből nyaralni a Balatonra, mit csinál? Üllői út, Kecskeméti utca, Erzsébet híd,

Hegyalja út. Eddig... Mehetne az M0 körgyűrűn, de az kerülő. Inkább átmegy a városon. Ezt elégték meg a Belváros vezetői. Akik ott laknak, autóik rendszáma bent van a számítógépben. Ha ők elérkeznek a zónahatárhoz, a fizikai akadályok a földbe süllyednek. A zóna elhagyásakor az akadályok, szintén automatikusan eltűnnek.

Mások, ha be akarnak menni a „zárt” területre, azok bejelentkeznek a diszpécsernél egy mikrofon segítségével, elmondják jövetelük célját. A diszpécser minden lát a monitoron, és ha jogos a kérelem, akkor beengedi az „idegen” járművet.

Tehát a taxisok továbbra is bemehetnek a Belvárosba, és akadálytalanul ki tudnak jönni a „tiltott” zónából. Mindössze az a kérése az illetékeseknek: A taxisok ne éljenek vissza a gyorsabb haladás érdekében ezzel a lehetőséggel. Ezt ugyanis előbb-utóbb a diszpécser is észreveszik. Nem lenne jó, ha felül kellene vizsgálni a taxisok privilégiumát...

Juhász Péter



Az átmenő forgalmat ilyen „tűskékkel” gátolják a Belvárosban

• A közlekedés korlátozása ugyan a taxisokat is érintette, de a hatáskör nem tartozik ügyosztályunk feladatkörébe, így a kérdés megválaszolása nem az én kompetenciám.

• **Milyen feladatot kapott a főpolgármester úrtól az ön által vezetett ügyosztály a TFTSZ és OTSZ beadvánnyal kapcsolatban?**

• Első körben a megfogalmazott változtatási elképzelések pontosításáról egyeztetünk a javaslatot megfogalmazókkal. Majd a javaslatokat jogászaink véleményezték, elsősorban abból a szempontból, hogy melyek azok, amelyek a Fővárosi Közgyűlés hatáskörébe tartoznak, és melyek azok, amelyek magasabb rendű jogszabályokat érintenek. Ezzel párhuzamosan elindítottuk a közvélemény-kutatást.

tés 2009 szeptemberének végén született. A taxisok véleményének megismerésére – a szakmai szervezetek bevonásával – készítettünk egy kérdőívet. A kérdőíveket a drosztingedélyüket megújító taxisoknak adtuk át a Krisztina körüti irodában. November-december hónapban közel 800-an keresték fel az irodát, és összesen 500 értékelhető, kitöltött kérdőívet találtunk a gyűjtőládákban. A taxisok a kérdőíveken többek között véleményt nyilváníthattak a jelenlegi tarifaszabályozással és ellenőrzési tevékenységekkel kapcsolatban. A kérdőívek kiértékelése januárban megtörtént, illetve január elejére elkészült a jogi osztály véleményezése is a javaslatok megvalósítására vonatkozóan.

• **Mi derült ki a kérdőívekből, illetve mi volt a jogi osztály válasza?**

• A kérdőívek alapján megállapítható, hogy a taxisok többsége igényli a jelenlegi szabályozás módosítását. A módosítási igények többsége a létszám korlátozására, a tarifa szabályozására, és az ellenőrzés szigorítására irányult. Részletesebb információkkal most nem tudok rendelkezésre állni, ugyan is az elsőbbség a megrendelőt illeti meg. A jogi osztály a javaslattal kapcsolatban a taxis szakmai kérdésekkel nem foglalkozott, választásban kizárólag a megvalósítás jogi oldalát véleményezték. Kitértek arra, hogy a fővárosi közgyűlés két rendeletét kell módosítani a szabályozási elképzelések megvalósításának érdekében. Ezekre most nem térnek ki, de például azon javaslatot, mely a taxidrosztengedély kiadását nem a gépkocsinhoz, hanem a taxis személyéhez kötné, a jelenlegi jogszabályi környezetben nem látják megvalósíthatónak.

• **Ha jól érzekelem a válaszaiból, akkor a 2010. január-február eseményeiről beszélgetünk. Ez a folyamat kizárólag önök által bonyolított, vagy egyeztetnek a be-terjesztőkkel?**

• Az elmúlt fél évben több alkalommal egyeztetünk a be-terjesztőkkel. Februárban is találkoztunk, amikor tájékoztattuk a TFTSZ és az OTSZ képviselőit arról, hogy milyen további folyamaton kell keresztülvinnünk az elképzelést a rendeletmódosításig. A február 22-én tartott taxis demonstráción szintén a taxisok érdekeit képviselő csoport követeléseit sikerült megismernünk. A megfogalmazott követelések összhangban vannak a TFTSZ és OTSZ anyagával, lényegében mindenki a verseny korlátozását és az ellenőrzés szigorítását szeretné elérni. Mondanom sem kell, miért nehéz ezeket teljesíteni. A jelenlegi tervezet szerint a 2010. március 16-i Gazdasági Bizottság ülés elé visszük a közvélemény kutatás eredményét, melyre tekintettel felhatalmazást kérünk a komplex szabályozási javaslat elkészítésére.

• **Mikor nyílnak arra lehetőség, hogy a taxisok is megismerhessék a kutatás megállapításait?**

• A Gazdasági Bizottság döntését követően feltehetően nyilvános lesz a közvélemény-kutatás eredménye. Ezután a szerzőkön múlik, hogy miként publikálják az anyagot.

• **Az Önkormányzatnak van olyan elképzelése a taxik szabályozásával kapcsolatban, melyre nem a taxisok képviselőitől érkezett javaslat?**

• Igen, van. Az Önkormányzat képviseletében kötelezettségünk, hogy az utasok érdekeit mindig szem előtt tartjuk. Erre tekintettel a szabályozástól olyan változást várunk, mellyel a taxis szolgáltatás színvonala javulhat. Vizsgáljuk továbbá a Gazdasági Versenyhivatal korábban tett javaslatait és a városarculati tanácsnoknak a taxik egységes megjelenésére vonatkozó javaslatát is. A továbbiakban nem kívánok olyan részletekbe és elkötelezésekbe menően nyilatkozni, amelyek a Fővárosi Közgyűlés hatáskörébe tartoznak. Várjuk meg a Gazdasági Bizottság

ide vonatkozó határozatát, majd újabb véglegesítő egyeztetésekre kerül sor, és ezt követően tisztázhatók a tervezett jogszabály-módosító javaslatok. Reményeim szerint a taxisokat érintő változások még ebben az évben életbe léphetnek.

• **A következő hónapban érdeklődnék a fejleményekkel kapcsolatban.**

• Állok elébe a kérdéseknek.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

• Én is köszönöm a lehetőséget.

Bósz Péter

Az alábbi levelet szerkesztőségünknek tájékoztatásként megküldték. Az átfutási idő miatt csak ennyi adatot kaptunk, bár abból is jól látszik, gond lesz, mint a Margit hídból. Az önkormányzat esetleg eredményre vezethetne. Am ezt döntse el mindenki magában.

A szerk.

Héray László, Metál Zoltán és Dudás Zoltán Urak részére!

Tisztelt Uraim!

A legutóbbi, nálam tett látogatásuk alkalmával ígéretet tettem arra, hogy 2010.04.01-ig nem lép érvénybe a Gerlőczy u.-i „zéró tolerancia” a „csak áthajtás” vonatkozásában.

Önök ezzel egyidőben ígéretet tettek arra, hogy az elérhető taxis kollégáik részére ebben a türelmi időszakban folyamatosan kommunikálják kéreéseiket, mintegy szép lassan leszoktatva a helytelen gyakorlatról őket. Szeretném a hét statisztikai eseményeiről tájékoztatni Önöket:

Gerlőczy u. bejárat, taxi darabszám:

2010.03.01.	07.00 - 12.00:	67 db
	12.00 - 19.00:	100 db
	19.00 - 00.00:	26 db
	00.00 - 07.00:	(áramszünet-tesztüzem mód, karbantartás,) tartós nyitásra helyezve.
2010.03.02.	07.00 - 12.00:	47 db
	12.00 - 19.00:	109 db
	19.00 - 00.00:	57 db
	00.00 - 17.00:	27 db

Ezzel együtt kontrasztos a tény: 2010. február 26-án, pénteken reggel 07.00 és éjjel 01.00 közötti időszakban: **547 (!) db taxi hajtott át** a Gerlőczy utcai oszlopon. Legalább ilyen komoly probléma, hogy az oszlop előtt megálló taxisok MINŐSÍTHETILEN hangnemen beszélnek az operátorainkkal, akik pedig az azonnali beengedéssel pozitív hozzáállásunkat tükrözik.

Nyomatékosan szeretném felhívni az Önök figyelmét is: a türelmi időszakot nem áll módomban meghosszabbítani, a statisztikai adatok pedig nem alakulnak kedvezően. Önkormányzatunk határozott álláspontja, hogy a védett övezet átmenő forgalmát radikálisan csökkenteni kell, márpedig az áthajtó forgalom kb. 80%-át taxisok adják. Bizva konstruktív és megoldás-orientált hozzáállásukban, kérem növeljék a figyelemfelhívások hatékonyságát, a probléma mielőbbi megoldása érdekében.

Tisztelettel:

Illés István igazgató
Belváros-Lipótváros Közterület-felügyelet

Belváros - Lipótváros Közterület-Felügyelet

1051 Budapest
Dorottya u. 9. főemelet 4-5.
Illés István Úr részére
igazgató

Tisztelt Illés István Úr!

Megdöbbenéssel vettük tudomásul, hogy a Semmelweis utcában felszerelt forgalomtechnikai rendszer következtében kialakuló forgalomkorlátozással kapcsolatban a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Személyszállítási Kollégiumának véleményét nem kérték ki, sőt tudomásom szerint a taxis szakmai érdekképviseleteket is kész helyzet elé állították.

Szeretném felhívni a figyelmét, hogy a BKIK köztestület, és mint ilyen, a Fővárost érintő akár rendeletalkotási, akár törvényalkotási kérdésekben kötelezően előírt egyeztetési és véleményezési joggal bír!

Feltétlenül fontosnak tartom megjegyezni, hogy ez a kérdés nem csak a taxisokról szól, hanem elsősorban az ezen a területen élő polgárokról, akiknek sérül az Alkotmányban is szavatolt helyváltoztatási jogok azáltal, hogy a taxi szolgáltatást nem tudják zavartalanul igénybe venni.

E mellett szeretném tudomására hozni, az Alkotmánybíróság kimondta,

hogy a taxi a tömegközlekedés egyéni- leg igénybe vehető része.

Ennek alapján tehát ugyanazok a jogok, és kötelezettségek illetik meg a taxikat, mint a tömegközlekedés többi résztvevőjét.

Európa nagyvárosaiban a belvárosi tömegközlekedést eleve a taxikra építve szervezik, ennek működtetése ugyanis jelentősen olcsóbb, környezetkímélőbb megoldás, mint például buszjáratok üzemeltetése.

Az új „Fő utca” program keretében is nyilvánvalóan szükségessé válik bizonyos forgalomszervezési döntések meghozatala.

Biztosak vagyunk benne, hogy véleményünkkel segíteni tudjuk a Főváros közlekedési problémájának közcélú megoldását.

Tisztelet Illés István Úr!

Őszintén remélem, hogy egyeztetési és véleményezési jogunkkal e konkrét kérdésben már élni tudunk. Kérem, hogy a kialakult helyzetről, illetve a szükséges konzultáció helyéről és idejéről tájékoztatni szíveskedjen.

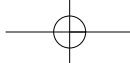
Szíves tájékoztatásul kapja:

Ikvai-Szabó Imre főpolgármester-helyettes

Tisztelettel:

Sipeki József
elnök

BKIK VI Közlekedés, Szállítás,
Szállítmányozás Osztály
Személyszállítási Kollégium



4. a legjobb magyar páros

PEUGEOT ECO CUP 2010

Február 23-án mutatták be a gazdaságos vezetési verseny magyar résztvevőit, akiket sztár-zsúri válogatott ki a több ezer jelentkező közül. A bemutatkozás napjára a Peugeot Hungária oktatást szervezett a gazdaságos és biztonságos vezetésről, ezzel is hozzájárulva ahhoz, hogy a magyarok eséllyel indulhassanak a nemzetközi versenyen. A tréning szakmai háttérét az Hungaroring Allianz Vezetéstechnikai Centrum Kft. biztosította.

A versenyen 18 európai ország, országonként 4 csapat vett részt. 4 Peugeot modell (207 HDi 90, a 308 HDi FAP 110, 3008 HDi FAP 110 és az 5008 HDi FAP 110) állt minden nemzeti válogatott rendelkezésére az 1000 km-es szakasz megtételére. Magyarországot a szigetszentmiklósi Vámosi Péter – Fömlötör Gábor, a maglói Agócs Gábor – Agócs Sánta Noémi, a gyöngyösi Zsólya Péter – dr. Csepelyi Boglárka és a zalaegerszegi Kis-Kádi Gábor – Szilus Erzsébet páros képviselte. A versenyzőket a Barabás Éva, Oroszlán Szonja, Szabó Győző és ifj. Tóth János alkotta sztár-zsúri delegálta a versenyre.

A pilóták feladata az volt, hogy egyetlen tankkal, vagyis a lehető legkevesebb üzemanyag-fogyasztással teljesítsék az 1000 kilométeres távot Párizs és Annecy között. A kihívás adott volt, hiszen a referenciaeredményt nem más, mint Stéphane Sarrazin autóversenyző, a 2009-es Le Mans-i 24 órás verseny győztes pilótája produkálta. Az ő egyes modellekkel elért eredménye ugyanezen a távon a következő volt: a 207 és 308 modellekkel 3,9 lit. / 100 km, míg a 3008-al és 5008-al 3,7 l / 100 km-es fogyasztás.

A magyarok legjobb eredményét a 207-essel autózók érték el. A 3.32 lit. / 100 km a 4. helyet biztosította a hazai csapatnak. Ebben a kategóriában a szlovák páros 3.14 lit. / 100 km-rel nyert. A 308-as csapat a 6., az 5008-as a 11. és a 3008-as a 12. helyet érte el.



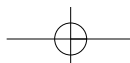
A zsúri



Vezetéstechnikai tréning a versenyzőknek



Az indulók és zsúri



Újabb adókötelezettség, vagy van kiskapu?

A Tevékenységre Jellemző Kereset (TJK), vagy piaci díjazás kérdései

A tevékenységre jellemző kereset, vagyis a TJK nem egy újabb adó, hanem egy ügyesen összegyűrt, magasan adóztatott képzeletbeli jövedelem, a járulékalap szélesítése. „Szerencsére” olyan homályos és semmitmondó, minden konkrétumot nélkülöző megfogalmazást sikeredett hozzárendelni, hogy egyrészt könnyen kijátszható, másrészt az alkotmányosság próbáját sem biztos hogy kiállja. Az érintettek – vagyis a vállalkozók, vállalkozások – kíváncsian várják az Alkotmánybíróság határozatát.

A pénzügyminiszter igen határozottan áll ki amellett, hogy szükséges szélesíteni a járulékfizetés alapját, mert az „egymillió minimálbéres országában” élünk. A meghozott szabályok azonban ismét hézagosak és

rek naponta változnak az időjárástól, a kamatoktól, a munkanélküliségi százalékoktól, meg még ki tudja mi minden mástól. Aki ma utas, holnaptól lehet hogy villamossal, busszal jár. Vagy gyalog. Az a cég,

Egy nő elviszi a macskáját az állatorvoshoz, mert úgy veszi észre, hogy az állat rosszul hall. Az orvos megállapítja, hogy a macska fülét benőtte a szőr, ezért nem hall rendesen. Azt tanácsolja a nőnek, hogy vegyen a gyógyszerárban szőrtelenítőt azzal kenje be a macska fülét.

A nő bemegy a gyógyszerárba és kéri a szőrtelenítőt. A gyógyszerész odaadja és közben elmondja a tudnivalókat:

– Ha a hónalján használja, utána két napig ne használjon dezodort!

– Nem a hónaljra kell – mondja a nő.

– Ha a lábáról szedi le a szőrt, akkor két napig ne hordjon harisnyát! – adja a tanácsait a gyógyszerész.

– Nem a lábamra kell – mondja a nő türelmetlenül. – A cicusomnak viszem.

– Ó... ez esetben két napig ne üljön biciklire...

Doki a sorozáson:

– Tolja le a nadrágját, hajoljon előre!

– Dohányzik?

Újonc: – Miért, kormos?

kiskapukat kínálnak. A tevékenységre jellemző kereset elve bár több sebből vérző, mégis érdekes próbálkozás. Az érintettek többek között az egyéni és társas vállalkozók, ahol a személyes közreműködés elengedhetetlen. Nekik üzent a jogszabályalkotó azzal, hogy nem ismeri el a minimálbéres keresetet, mert annál biztos többet keres a galád, csalo vállalkozó! Akkor is, ha nem!

Nem csak a személyi jövedelemadózáznál, hanem a járulékfizetésnél is alkalmazni kell a TJK szabályait (a nem titkolt cél a magasabb járulékbévelet volt), mert változatlanul szerepel az a fenyegetés, amely szerint fokozottabban ellenőrzi az APEH azokat a vállalkozókat, ahol nem a javasolt szint szerint vallják a járulékokat. Na de mi az a javasolt szint? Mennyit keres egy taxis ténylegesen? Meg lehet ezt egyáltalán állapítani, lehet egy átlagot vonni? Szerintem nem. A mai nehéz gazdasági helyzetben egy elvárt állandó, konkrét jövedelmet megkívánni bármely taxis vállalkozótól, teljes információhiányra vall. A paraméte-

amelyik ma napi ötven taxit rendelt, holnapra csődbe mehet. Az a taxis cég, amely ma 150 forintos kilométerdíjért szállítja az utasokat, lehet, hogy holnap már önköltségi ár alá kényszerül, hogy megtartsa megrendelőit. A hozzá csatlakozott vállalkozók így nem csak hogy nem működnek rentábilisan, hanem egyenesen veszteséget kezdenek termelni! Igaz, hogy ez nem látszik egyik napról a másikra.

Ma még szép autókkal dolgozunk, ha fogcsikorgatva is, de fizetjük a részleteket. Am a fékbetét már elkopott... Az olaj cserére szorul... Igen, még a felszínen vagyunk, a látszat azt mutatja, megélünk, dolgozunk, előre menekülünk. Mint a szomjas sivatagi vándor, aki ahelyett hogy beosztaná kulacsnyi vizét, egyszerre megissza azt, mondván:

majd csak lesz valahogy! Nos ebben a helyzetben mondja nekünk a jogalkotó (aki nem utolsósorban a mi adónkból kapja a fizetését), hogy csalunk, és eltagadjuk a jövedelmünket. Pedig lenne más, tisztességebb megoldás. Használható, egyértelmű, végrehajtható rendeleteket kell alkotni. Olyat, amelyet a „mezei” vállalkozó is fel tud fogni, tud hozzá alkalmazkodni. A TJK esetében is lehetne alkalmazni olyan módszert – már ha nem vetjük el az egészet még az alapelveit is – amely konkrét, egyértelmű utasításokat ad.

Ilyen például a már évek óta alkalmazott elv, hogy főállású vállalkozó legalább a mindenkori minimálbér után fizeti járulékait. Ez konkrét, forintosítható, ellenőrizhető. Ha valaki csal, találja meg az adóhivatal őt személyesen, és ne legyenek vállalkozók ezrei teljesen felesleges újabb adminisztrációra, kiskapuk keresgélésére kényeszerítve.

Az afgán siva-tagban egy menekült tálib kétségbeesetten próbál vizet találni, de sikertelenül. Aztán meglát valami mozgó alakot a messzeségben. Remélve, hogy ott vizet talál, sietve arra veszi az irányt, de csak egy kisembert talál, aki egy csappulton nyakkendőket árul. A tálib megkérdi:

– Van vized?

– Nincs vizem. Nem akarnál nyakkendőt venni? Csak 5 dollár darabja.

– Idióta! Semmi szükségem méregdrága nyakkendőre, vízre van szükségem! Legszívesebben megölnélek, te barom, de sürgősen vizet kell találnom!

– Oké! Nem probléma, hogy nem veszel tölem nyakkendőt, és hogy megsértettél. Megmutatom, hogy nagylelkűbb vagyok annál, hogy a lelkemre vegyem. Figyelj! Ha folytatod az utat kelet felé, akkor mintegy két mérföld után, azon a dombon túl a sivatagban találsz egy gyönyörű, előkelő éttermet. Jéghideg ásványvizük van. Shalom

A tálib szentséggel, de minden erejét összeszedve nekivág az útnak. Már esteledett, amire félholtan, vándorogva megjelenik újra a kisembertől.

– A kib@szott bátyád nem enged be nyakkendő nélkül.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Csoportos taxizás reggel hat és tíz óra között

FELE VITELDÍJ, DUPLA BEVÉTEL

Korábban csak Moszkvára volt jellemző, hogy irányjratokhoz gyűjtötték az utasokat, s ha megtelt az autó, akkor indult a taxi. Újabbán New Yorkban is hasonlóval próbálkoznak a fuvarozók. Gazdasági számítások szerint az utasok fele áron jutnak el a céljukhoz, míg a négy személlyel közlekedő taxis dupla bevételre tehet szert. Mindenki jól jár.

Moszkvában évtizedek óta működik az iránytaxi szolgáltatás, amelyet nem csak személyautókra, de kisbuszokra is kifejlesztettek. Ott ugyan az utasszervezés ősi változatát alkalmazzák még napjainkban is, vagyis a sofőr verbuválja össze a kuncsaftjait, de az USA-ban ezt másképpen tervezik. Az új rendszerben a taxik egyszerre legföljebb négy utast szállíthatnak az előre kijelölt útvonalon, három, illetve négy dollár egységáron. Ez lényegesen olcsóbb, mintha valaki egyedül utazna a taxiban. Az utasok az útvonal mentén bárhol kiszállhatnak, ám új személyt ilyenkor a sofőr nem vehet föl. A szolgáltatás első időben hat óra és tíz óra közötti időben lesz igénybe vehető – adja hírül az MTI.

Az egyéves kísérleti programban egyelőre két útvonal a manhattani központi pályaudvaron ér véget. A jövőben – ha a kezdeményezés beváltja a hozzáfűzött reményeket –, új útvonalat létesítenek a Pennsylvania pályaudvarhoz, a La Guardia repülőtérhez és az egyik nagy buszpályaudvarhoz is.

Ez a fajta csoportos taxizás nem ismeretlen egyébként az Amerikai Egyesült Államokban sem, hiszen Washingtonban bevett gyakorlat, New Yorkban viszont eddig csak kivételes esetekben engedélyezték, például a 2005-ös közlekedési vagy a 2007-es taxis sztrájk idején.

Anyagilag az utasok is jól járnak: a Columbus Circle és a Grand Central Terminal közötti útvonalon például a kuncsaftok csak a normál viteldíj felét, három dollárt fizetnek, a taxis pedig telekocsival, vagyis 4 utassal, dupla viteldíjra tehet szert egyetlen fuvar során. Egyetlen megszorítás azonban mindenkire kötelező: menet közben senki nem használhatja a mobiltelefonját.

Legutóbb a BKV-sztrájk idején, Budapesten is gyakran lehetett iránytaxikat látni. Információink szerint hasonló bevezetését – egyelőre – idehaza egyetlen taxis társaság sem tervezi. **Cash**

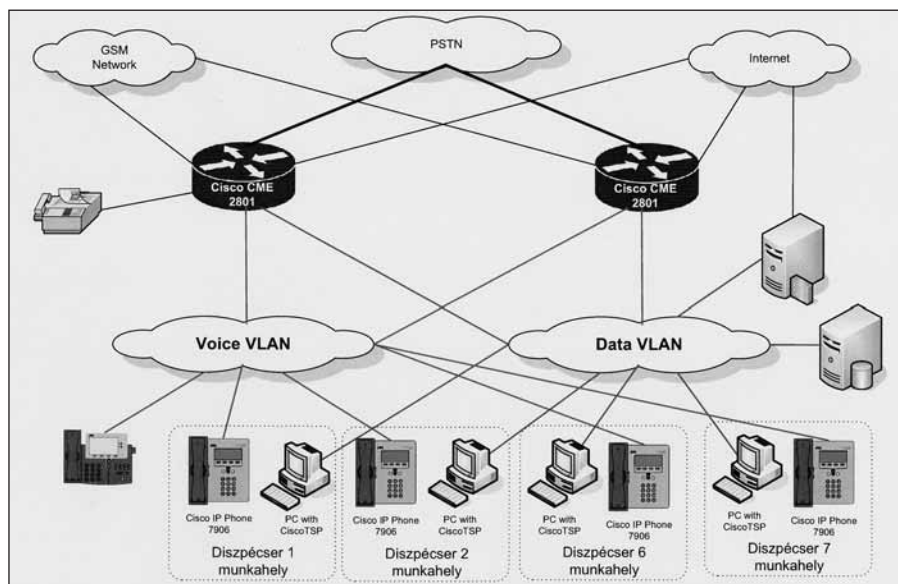
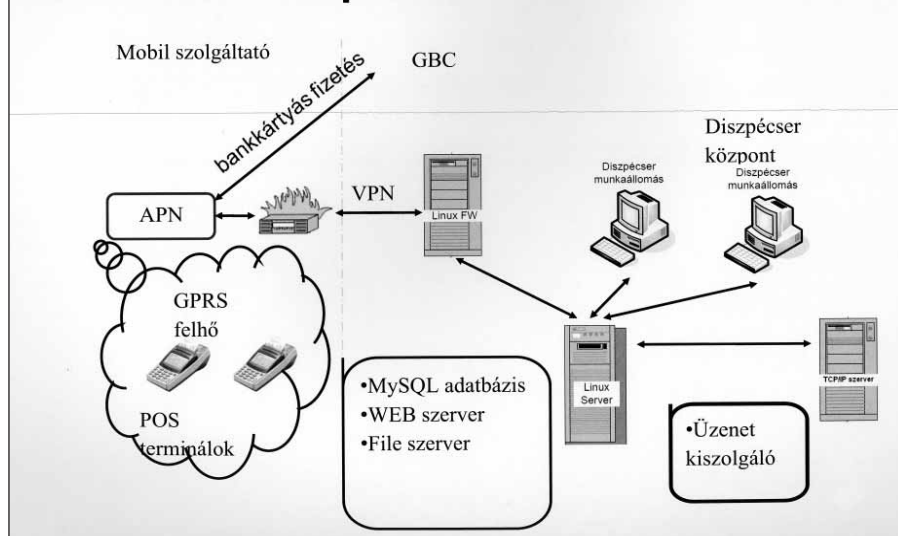
Már a Rádió Taxikban is

POS-TERMINÁL

Ahogy arról már korábban hírt adtunk, a Rádió Taxi nagyon komoly fejlesztésekbe kezdett. Okai e beruházásoknak szerzteágazók. Ha csak a fuvarközvetítés lelkét jelentő telefonközpontot és központi számítógépprogramokat nézzük, a régi PBX digitális te-

lefonközpont már nem volt képes kiszolgálni a fuvarozók igényeit. Hasonlóképpen a DOS-alapú diszpécserprogramhoz, melynél az egymástól független adat- és hangkommunikáció hátráltatta a munkát. Az eszközpark tehát előregedett és használata veszte-

A rendszer felépítése



- Szóval azt állítja, hogy eltűnt az anyósa?
- Igen.
- Mikor?
- Úgy két évvel ezelőtt.
- Ember! Akkor miért csak most jelenteli be?
- Valahogy eddig nem mertem elhinni.

Anyós a halálos ágyon:
- Jaj, meghalok... jaj, végem van, meghalok!
Felnéz a plafonra:
- A plafont meg le kéne festeni!
Mire a vő:
- Anyuka, egyszerre csak egy dolgra koncentráljon!



Horváth Csaba, kezében az új fejlesztéssel, a POS-terminálhoz csatlakoztatható nyomógombbal

tést is be lehet küldeni a központba. A POS-terminál a bankkártyás fizetés és az elektronikus taxi-kártya elfogadását is lehetővé teszi. A szerződött partnerek pedig akár az interneten is tudják követni utazásaikat.

Az újdonságként bevezetett UTAZÁSI KÁRTYA feltöltése akár a WEB-en keresztül is lehetséges, megkönnyítve ezzel a készpénzkímélő utazások lehetőségét. Az új kártya már a megrendelők nagy részé-

nél ott van mint lehetőség, mellyel egyre többen élnek is. Ahogy azt Horváth Csaba igazgatótól megtudtuk, elkészült az a nyomógomb is, melyet minden POS-terminálhoz lehet majd csatlakoztatni, és mellyel a terminálokon keresztül felkínált címekre lehet majd jelentkezni. Kiváltva ezzel az URH-n történő címfelvételel járó visszaéléseket.

Vagyis a fejlesztések itt nem állnak meg, van még tennivaló egy ilyen korszerű technikával felszerelt cégnél is.

- B -

A fejlesztők, balról jobbra: Papp András, T-mobil vállalati ügyfélmenedzser, Ambrus Pál, műszaki támogató menedzser, Fügedi Zoltán, Bull Magyarország fejlesztőmérnök, Markella Zsolt MMI irodafelkészítő mérnök, Horváth Csaba, Rádiótaxi igazgató, Mészáros Attila Cisco marketingmenedzser

séget okozott. Így lecserélték a telefonközpontot, a kezelőegységeket, a számítógéprendszerét, még hozzá a lehető legkorszerűbbre. A taxisokkal történő URH-s kommunikációt GPRS-alapúvá tették, a megrendelők pedig a WEB minden előnyét élvezik. A fejlesztésnek köszönhetően ma már minden Rádiótaxi rendelkezik saját tulajdonú POS-terminállal, mely GSM-rendszeren keresztül kapcsolatban van a diszpécserprogrammal. A megrendelések a terminálra érkeznek, melyen keresztül a csekkes fizet-



Srác bedugja a fejét a fodrászüzlet ajtaján és beszél a tulajnak:

- Mennyit kell várnom egy hajvágásra?

- Körülbelül két órát - válaszol a borbély.

A srác elmegy. Néhány nap múlva ugyanúgy bedugja a fejét az ajtón és kérdi:

- Mennyit kell várnom egy hajvágásra?

A borbély körülnéz a várakozó embereken és válaszol:

- Körülbelül két és fél órát.

A srác megint elmegy. Egy hét múlva ugyanaz a jelenet játszódik le. A borbély már nem bír a kíváncsiságával, és odaszól az egyik vendégnek:

- Te, komám! Nézzed már meg, hova megy ez a srác, mert soha nem jön vissza haját vágatni! - Egy kis idő múlva a borbély barátja visszatér, a hasát fogja a röhögéstől.

- Na mi van? - kérdi a borbély - Hova ment a srác?

A haverja még mindig fulladozva:

- Hát a nejedhez, te hülye!

* * *

Bemegy a nyápic a kocsmába, és megkérdi:

- Bocsánat, uraim, de nem a maguké az a pitbull kint az ajtó előtt?

Egy kétméteres kopasz, egybenyakú lassan megfordul, és felmordul:

- De, az enyém! Nem tetszik talán valami?

- Nos, uram, attól tartok, a helyzet az, hogy a kutyám megölte az ön pitbullját.

- Micsoda? Hát milyen kutyád van neked? - kérdi döbbenet a kolosszus.

- Nekem? Egy négyhetes palotapincsi.

- És el is hiszgem, hogy az a zsebcirkáló megölte az én kutyámat? Mit csinált vele?

- Megakadt a torkán...

* * *

A belgyógyász tud mindent, de nem csinál semmit.

A sebész nem tud semmit, de mindent csinál.

A boncmester tud mindent, megcsinál mindent, csak későn.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Ejnye, BKV!

Valamikor a közlekedők, a közúton dolgozók egy nagy családot képeztek. A tejesek, a postások, a szemetesek, a rendőrök, a BKV-sok, a taxisok mind-mind egy közösségbe tartoztak. Postásautót vezettem, napilapokat terítettem a fővárosban. Mindig volt 10-15 „házi példány” a vezetőfülkében. Jött a tejes, kapott egy pár újságot, cserébe adott egy zacskós tejet. Neki is volt házi példánya...

A rendszerváltás után megváltozott minden. Ma már inkább mindenki csak borzolja a másik idegeit. Már nem vagyunk egy család. Mindenki mindenkit utál. Ellenség lett a BKV is. Nevetve csukják be az ajtót a busz után loholó utas előtt. De minket, taxisokat is sok esetben dühítenek, pedig valaha összedolgoztunk. Ha jött a busz vagy a troli, a taxis minden esetben kiengedte őket, mert tudta a munkájukat végzik. Igaz volt ez fordítva is.

A világ sajnos hátrányára változik. Rendkívüli esemény történt egy autóbuszon a VII. kerületi Rákóczi út 29. szám előtt. Jött a BKV helyszínelő nagy dírrrel-dúrral szirénával, és úgy állt meg a taxiállomás előtt, hogy a taxik nem tudták azt elhagyni sem. Hiába kértük, álljon a busz mögé, van hely ott bőven. Közölte a pókhendi fiatalember, ő ott áll meg, ahol akar, ha megy a kék villogó. A KRESZ-t mi is ismerjük.

De van, amikor a józan ész felülbírálná a szabályokat. Ezt elismerte a BKV illetékes vezetője is:

„Bejelentése rámutatott arra, hogy nem megfelelő – ugyan jogszerű – munkavállalói magatartás társaságunk negatív megítélését eredményezheti, ezért az érintett kollégával ismertettük az eset körülményeit, tanulságait és felhívtuk figyelmét a szakszerű munkavégzés kiemelt jelentőségére. Különösen fontos, hogy a baleseti helyszínelők a szabályokat részletesen ismerjék, fo-



Az állatorvos megkéri az asszisztensét, hogy adjon be hashajtót a Rárónak. Elmagyarázza, mi a teendő:

– Dugjon be egy csövet a ló szájába, tegye be a tablettát a csőbe, és fújjon bele jó erősen, így a gyógyszer a ló nyelőcsővébe kerül.

Fél óra múlva kérdi az asszisztent:

– Na, hat már a hashajtó?
– Igen, de sajnos a ló fújta először.

* * *

Két barátnő beszélget: – Te mióta dohányszol?

– Amióta a férjem korábban jött haza egy kiküldetésből, és egy cikket talált a hamutartóban.



Villog és akadályoz, teheti, mert jogszerű. Vagy mégsem?

kozottan betartsák azokat és lehetőség szerint elkerüljék a közlekedők indokolatlan zavarását is.

Őszintén sajnálom, hogy ha társaságunk munkavállalójának munkavégzésével kapcsolatban kellemetlenségeket tapasztalt, ezúton is szíves elnézését kérem.

Mihálszky Gábor

vezérigazgató-helyettes

**Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Közlekedési igazgatóság”**

Felhívás

A Budapesti Közlekedési Polgárórság (BKP) 1996-ban alakult. A polgárőr egyesületekhez hasonlóan önkéntes, nyílt, demokratikus, pártsemleges társadalmi szervezet, abban különbözik a többi polgárőr egyesülettől, hogy nem helyi, hanem szakmai alapon szerveződött.

Az egyesület célja a főváros közlekedésbiztonsági helyzetének, közlekedési feltételeinek javításáért végzett rendőri (közlekedésrendészeti) tevékenység segítése, az ennek keretében együttműködők, valamint egyáltalán a fővárosban közlekedők közlekedéssel kapcsolatos érdekeinek lehetőség szerinti minél jobb érvényesítése, védelme.

A BKP tagja önmaguk is érdekeltek a budapesti közlekedési feltételek javításában, ezért a BKP elsődleges feladatának tartja a kölcsönös együttműködést a budapesti közlekedés-rendőri szolgálattal; tevékenységüket társadalmi önszerveződéssel segíteni

Egyesületünknek eddig is voltak taxis tagjai, szeretnénk tagságunkat korlátozott számban bővíteni, ezért várjuk azoknak a taxis kollégáknak a jelentkezését, akik foglalkozásukból adódó széles körű közlekedési tapasztalataikat felhasználva, szabadidejükben készek segíteni és tenni e célok megvalósítása, a közlekedési szemlélet megváltoztatása érdekében.

Amit a jelentkezőktől kérünk és várunk: a főként közlekedési rendőrökkel együttes szolgálat ellátása, polgárőrökre vonatkozó törvény szerinti részvétel a közlekedésbiztonság, közbiztonság javításában.

Fényképes önéletrajzokat (telefonni elérhetőséggel)

e-mail-ben az epetoe@gmail.com címre várjuk.

Bővebb felvilágosítás kapható: Pető Ernő (06 (30) 621 7565.

Áprilistól Magyarországon is

Citroën DS 3



szerte népszerűséget szerzett a Citroënnek. A „cápa” nagyon sok francia filmben szerepelt, mint az elegancia és a korszerű, sok tekintetben korát megelőző technológia ötvözte. Nem véletlen tehát, hogy a francia gyár erre a régen megszerzett népszerűsége alapoz, amikor a XXI. század technikai szintjének megfelelő új DS-sorozatot bevezeti a piacokra.

A DS 3 ötféle motorral szerelve kapható majd. Ebből gázolajos a 110, illetve a 90 lóerős HDi FAP motor, benzines pedig a THP 150, a VTi 120, illetve a VTi 95.

A 3,95 méter hosszú, 1,71 méter széles és 1,46 méter magas DS 3 öt teljes értékű ülést és 285 literes csomagteret rejt.

A színek kiválasztásában, összehangolásában egy érintőképernyős számítógép segít minden márkakereskedésben. Itt még a felnit is hoz-

Jövő hónapban, vagyis áprilisban érkezik Magyarországra a Citroën DS 3 modell, mely az új DS-család első tagjaként próbál híveket szerezni az erőteljes, vonzó stílus kedvelőinek.

A lebegő hatást keltő tető kialakítás, a cápauszonyra emlékeztető B-oszlop, az orrszét szabályozó oldalsó LED-fénysorok eleganciát és egyben dinamizmust sugallnak.

Talán idősebb olvasóink emlékeznek



záillesztheti a vásárló az autóhoz. Választható extravagáns tető és mindezekhez illeszkedő felni is. A DS 3-at a vevő a kiválasztott összeállításban kapja meg a Citroën márkakereskedésekben.

– A férjem minden este feldob egy forintot, hogy menj-e kocsmába vagy sem. Ha fej, akkor megy.

– És ha irás?

– Akkor még egyszer dob.

* * *

Télapó a szokásos éjjeli csomagosztogatása közben leereszkedik az egyik kéményen. A ház úrnője a kandallóval szemben, anyaszült meztelenül és terpeszben az igazak álmát alussza. A télapó erre a látványra ereszkedik le. Egy ideig csak nézi-nézi, majd halkán megszólal:

– Uramisten! Ha megteszem azt, amit gondolok, elkárhozok és soha többé nem lehetek Télapó. Ha viszont nem, akkor nem férek vissza a kéményen...

* * *

Vidéken lévő feleség táviratozik a férjének:

– „Anyám nagyon rosszul lett. Stop. Beszállították a kórházba. Stop. Az orvosok feladták.”

A férj válasza: – „Remélem, nem az én címemre!”



még a korábbi – évtizedekkel ezelőtti – DS-sorozatra (19, 21), mely világ-

BTI-hírek

Egyre kevesebb munkahely készíti el dolgozóinak adóbevallását és bízza inkább rájuk. A személyi jövedelemadó bevallás kitöltése azonban egyre bonyolultabb, ezért mindinkább szakmai hozzáértést kíván. Irodánkban vállaljuk a vállalkozók mellett családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó bevallásának elkészítését is. A magánszemélyek adóbevallásának határideje 2010 május 20-a.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

- a) Az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek.
b) Számítani lehet arra, hogy a szemből érkező 3-4 gépkocsiból álló autósor korlátozza az előzés lehetőségét.
c) Az úton a fő forgalmi terhelés iránya nap-szakonként megfordul.



2. Ellenőrizheti-e a rendőrség a tábla elhagyását követően is a járművek sebességét?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a „Közúti forgalom ellenőrzése” táblát újra elhelyezik.
c) Nem.



3. Taxijával egy ilyen tábla felé közeledik. Hol lehet/kell számolnia azzal, hogy elektronikus eszközökkel sebesség-ellenőrzést végeznek?

- a) Közvetlen a jelzőtábla előtti 20 méteres útszakaszon.
b) A tábla után telepített berendezéstől számított ésszerű távolságra a „Közúti forgalom ellenőrzésének vége” tábláig.
c) A jelzőtábla és az ellenőrzött útszakasz hossza autópályán 250-500 méter, egyéb úton 150-250 méter.



4. Közlekedhet-e a mo-pedaúto az ilyen táblával kijelölt úton?

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



5. Közlekedhet-e kerékpárral az ilyen táblával megjelölt úttal párhuzamosan futó úttesten?

- a) Csak akkor, ha fejező sisakot visel, és utast nem szállít.
b) Csak lakott területen lévő mellékútvonal úttestén, ha kerékpáryomó útburkolati jelet is felfestettek a biciklisek részére.
c) Nem.



6. Behajthat-e taxijával, a táblával jelzett övezetbe?

- a) Csak akkor, ha a gépkocsi katalizátorral van felszerelve.
b) Csak akkor, ha a gépkocsi megfelel a külön jogszabály-

ban meghatározott környezetvédelmi követelményeknek.
c) Nem.



7. Mekkora lehet a legnagyobb sebessége a személytaxinak az autópályán egy ilyen táblakombináció hatálya alatt?

- a) Legfeljebb 130 km/h.
b) Legfeljebb 100 km/h.
c) Esőzés vagy nedves útburkolat esetében 100 km/h, egyébként 130 km/h.

8. Haladhat-e az úton megengedett legnagyobb sebességgel, ha azt látja, hogy gépkocsija előtt az úttest szélén egy „Gyermekszállítás” táblával és vészvillogóval megjelölt autóbusz áll, amelybe gyermekek szállnak be és ki?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha az úttest szélén autóbussz-sáv vagy autóbuszöböl van.
c) Nem.

9. Mikor felel meg a biztosított vasúti átjáró megközelítésére vonatkozó előírásnak?

- a) Ha fokozott óvatossággal közeledik, és eleget tesz a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.
b) Ha bátran fokozza gépkocsija sebességét, hogy minél gyorsabban át tudjon haladni a veszélyes vasúti pályán.
c) Ha a legalább 40 km/h-ra mérsékli a sebességét, hogy a vasúti sínekre való ráhajtás előtt nem hirtelen fékezéssel bármikor meg tudjon állni.

10. Van-e a kerékpárnak megengedett legnagyobb sebessége?

- a) Igen, ha lakott területen kívül fejezőt visel, és nem szállít utast akkor legfeljebb 50 km/h, kerékpárúton 30 km/h, gyalog- és kerékpárúton 20 km/h, máshol az úttesten 40 km/h sebességgel haladhat.
b) Nincs, ezt csak a vezetőjének kondíciója, biztonságérzete és a bicikli műszaki állapota korlátozhatja.

11. Hány éves kor betöltésétől szabad a kétkerekű kerékpár pótülésén utast szállítani?

- a) A biciklisnek legalább be kell töltenie a 18. életévét, hogy szállíthasson egy 10 év-nél nem idősebb, kerékpárt nem hajtó gyermeket.

- b) A biciklisnek legalább be kell töltenie a 17. életévét hogy szállíthasson egy 8 év-nél nem idősebb, kerékpárt nem hajtó gyermeket.
c) A biciklisnek legalább be kell töltenie a 16. életévét, hogy szállíthasson egy 10 év-nél nem idősebb, kerékpárt nem hajtó gyermeket.

12. Szabad-e a kétkerekű motorkerékpárt várakozás céljából a járdára felállítani?

- a) Igen, ha a motorkerékpár vezetője gondoskodik mindazon feltételek megtartásáról, ami pl. a mozgáskorlátozott személy járművére is érvényes.
b) Csak akkor, ha azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi.
c) Nem.

13. Milyen dokumentummal igazolhatja, hogy gépkocsija eleget tesz a jogszabályban előírt környezetvédelmi követelményeknek?

- a) A forgalmi engedéllyel, amelyhez az érvényesítő címke és a plakett tartozik.
b) A környezetvédelmi igazolólap (ún. zöld kártyával).
c) A gépkocsi törzskönyvével.

14. Elindulás előtt köteles-e gondoskodni az ilyen gépkocsi vezetője arról, hogy a jármű rendszámtáblája jól olvasható állapotba kerüljön?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha ő a gépkocsi tulajdonosa, illetve az üzemben tartója.
c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

Hasznos honlapok

www.magyarország.hu	Bevallások feltöltése, nyugták letöltése, folyószámla ellenőrzése (regisztrációhoz kötött), TAJ-szám ellenőrzés (bejelentett a munkáltatód?), igazolványok, időpontok kérése, okmányirodai elektronikus ügyintézés stb.
www.apeh.hu	Bevallási nyomtatványok és működtető programok letöltése, üzemanyagárak, jegybanki alapkamat, járulékmértékek, adókulcsok, minimálbér, egyéb adatok, évekre visszamenőleg, adózási határidők stb.
www.magyarokozlony.hu	A Magyar Közlönyben megjelent összes jogszabály, ingyenes jogszabályszerkesztés többféle keresési lehetőséggel
www.adozona.hu	Adózási információk, érdekességek, adó-, bér- és egyéb kalkulátorok, tanácsadás, elemzések, kiskapuk stb.
www.ksh.hu	Statisztikai adatok, TEAOR-számok, vállalkozások, vállalkozók keresése adószám szerint (ellenőrizheted, hogy saját adataid rendben vannak-e)

Fontos határidők

Minden hó 12-e	Előző havi járulékbefizetés és befizetés (főállású egyéni vállalkozók)
Negyedévet követő hó 12-e (április, július, október, január)	Előző negyedévi adóelőleg befizetése (minden jogállású egyéni vállalkozó) Előző negyedévi nyugdíj- és egészségbiztosítási járulékok befizetése (nyugdíj melletti vállalkozók)
Negyedévet követő hó 20-a (április, július, október, január)	Cégautóadó előző negyedévi összegének bevallása és befizetése
Március 15-e	Iparüzési adó* ez évi előlegének befizetése, „súlyadó” első félévi előlegének befizetése, luxusadó első részlete
Május 20-a	Magánszemélyek előző évi személyi jövedelemadó-bevallásának és befizetésének (visszaigénylésének) határideje
Május 31-e	Előző évi iparüzési adó* bevallás és befizetés
Szeptember 15-e	Iparüzési adó* ez évi előlege második részének befizetése, „súlyadó” második félévi befizetése, luxusadó második fele
Február 25-e	Előző év személyi jövedelemadójának bevallása, és az előlegfizetések után fennmaradt részének befizetése

*Az iparüzési adó kezelése 2010-től az APEH hatáskörébe került, előlegfizetési és bevallási határidők módosulása lehetséges.

Hasznos és fontos telefonszámok

APEH csekk rendelés	+361/299-4000
Mozaik Taxi iroda	+361/430-2738
Droszt Kht. ügyfélszolgálat	+361/488-2000/2558
Központi Okmányiroda	+361/443-5747
BTI-Taxicentrum Szolgáltató Iroda	+361/229-3736

A játék vége. Vagy durvábban: vége a játéknak. Egyre több kollégánál: Game over!

Taxis kolléga kért segítséget. Lejárt a taxi műszaki vizsgálata és nincs pénze a kocsi levizsgáztatni. Egy dolgot tehettem: együtt érzően ingattam a fejemet. Ilyenkor két lehetőség van. Vagy bérel egy autót, vagy más pályát választ magának. Egyre több példát látunk mindkettőre.

A taxisok nagy része feléli az autóját. Nem takarékoskodik, nem tesz félre nehezebb napokra. Tudom, ezzel a nyomott tarifával nagyon nehéz! De nincs más megoldás. Hónapok óta erről beszélünk.

GAME OVER!

Naponta csak egy ezrest tegyünk a szekrényfiókban levő dobozkába. Minden műszak végén, vegyük úgy, hogy az nem is létezik, nincs. Annak a tartalékban a helye.

Milyen jó lesz nézni az első hónap végén dobozban az egész kis vagyont. És lesz második, harmadik hó vége is. Fél év alatt így összejön egy biztonsági tartalék. Van olyan – igaz, társaságbeli – kolléga, aki naponta kétezeret tesz félre. Bölcs döntés. Ez a véstartalék a váratlan kiadásokra. Ráadásul az autóvizsga nem is igazán váratlan ki-

adás. Brutális összeg ugyan, de ez igazán előre tervezhető. Nem?

Többszörösen is szomorú vagyok az előbb példaként felhozott kolléga miatt. Nem csak azért, mert embertársam, nem csak azért, mert taxis kollégám is évtizedek óta. Sajnálom, mert megváltozott világunkhoz nem jól alkalmazkodott. A közelben lakunk, egy helyről dolgozunk, ismerjük egymást hosszú ideje. Már-már barátság alakult ki közöttünk. Az élet véletlen játéka, hogy a nyolcvanas években egyszerre mentünk autó-

buszos társasutazásra, Nyugatra. Akkor még másképpen nem nagyon lehetett. Külön-külön terveztük az utat, nem tudtunk egymás szándékáról. Az egyéni utazás akkoriban szinte lehetetlen volt, a csoportos utazás meg jó drága...

De akkoriban mindketten a középosztály felső rétegéhez tartoztunk. Megengedhettünk magunknak egy-egy nyugati utazást. Am ennek vége. A taxis társadalom csúszik lefelé a társadalom alsó régióiba. A legtöbben már ott vagyunk. Innen már csak egy lépés lefelé a tragédiáig.

Talán lehetne másképp is, egy kicsi változtatással, például spórolással...

Ferenczy P. Károly

Tekintettel az egekbe szökő üzemanyagárakra, megnövekedett az igény a benzines taxik gáüzemre történő átalakítására. Ami minden érdeklődőnek szimpatikus, hogy az egy kilométerre eső üzemanyagköltség 10-12 forinttal

csökkenthető, ám jó néhány olyan kérdés van, melyekre választ szeretnénk kapni olvasóink. Megkerestük tehát a Medic-Car Kft. tulajdonos-ügyvezetőjét – Tóth Tibort –, hogy válaszoljon kérdéseinkre.

Amit a gázautózásról tudni kell

• **Tekintettel arra, hogy igen sokfajta gázrendszer van forgalomban, milyen szempontok szerint érdemes választani? Az ár vagy a megbízhatóság döntson a vásárlásnál?**

• Természetesen nagyon sokfajta szempont szerint lehet választani. A legjobb, ha megpróbál a vásárló minden lehetséges megoldást mérlegelni, ebben mi segítünk. Ami a különféle gázzetteket illeti, Magyarországon jó néhány gyártó van jelen. Mi ezek közül a **Landireno** termékeit forgalmazzuk, mely valamennyivel drágább, mint a többi, ám ha összehasonlítjuk a más gyártók által kínált rendszerekkel, kiderül, nem ok nélküli az árkülönbözet. A Landireno a világon az egyik legismertebb terméket kínálja. A cég piacvezető Európán kívül is. Egy óriási holdingról beszélünk, amely olyan méretű fejlesztőbázissal rendelkezik, mint például Olaszországban a Fiat. Azért vesszük mi is ezt a rendszert, mert a Landireno hosszú ideje kiváló nyújt ebben a műfajban. A Landireno a gázalkatrészgyártók közül egyedülként közös fejlesztésekben vesz részt a legtöbb autógyártó céggel, ami azt jelenti, hogy csak a megfelelően tesztelt rendszereket kezdi el forgalmazni. Sajnos sok olyan cég is jelen van a gázautós piacon, mely önálló fejlesztésű termék helyett több gyártótól összeválogatott alkatré-

szekből készít saját néven forgalmazott gázzettet. A Landireno mögött viszont nagyon komoly szakmai háttér található. Ha mérnökeik azt mondják valamire, hogy működni fog, akkor az biztosan működik is. Fontos szempont még, hogy az összes autógyártóval közös fejlesztéseket végeznek. Tehát nem arról van szó, hogy kifejlesztenek egy rendszert, amit ezt követően - jól, rosszul - illesztenek az adott autótípushoz, hanem az autógyárakkal már a tervezési szakaszban együtt dolgoznak a Landireno mérnökei. Vé-



Egy gázautószerviz előtt természetesen gázkút is van



A Bosch Car szerviz belülről



A munkafelvétel

– Tegnap összeveszttem a feleségemmel egy kis félreértésen.

– Milyen félreértésen?

– Azt mondta, lemehetek a kocsmába és ihatok egyet, de kilencre legyek otthon! Én meg kilencet ittam, és egyre értem haza.

* * *

Az egyszeri parasztleány bemegy a kupiba. Kérdezi tőle a madám: – Aztán értesz-e a szerelemhez, te legény?

– **Hogy értek-e? Két éve magamévá tettem egy medvét, azóta nekem gyűjti a mézet!**

gül csak a többszörösen tesztelt rendszert értékesítik. A taxisok tudják, hogy a Dual-t is a Landireno-val közösen fejlesztette ki a Skoda gyár. A garancia is erre a termékre vonatkozik.

• **Sajnos Magyarországon ez az egyetlen benzin-gáüzemű típus, ami importőri segítséggel legálisan forgalmazható. Kétségtelen, hogy bizonyos márkakereskedések segítik egyes autótípusaik LPG üzem módra történő átalakítását, ám a jel-**

Az 1997-ben alapított Medic-Car Kft. tulajdonos- ügyvezetője Tóth Tibor, közlekedésmérnök és műszaki tanár is egyben. 1993-ban, amikor zöld utat kapott Magyarországon az LPG üzemanyagként történő használata, az elsők között vett részt az autógáz-technológia magyarországi kidolgozásában, meghonosításában.

A Medic-Car Kft. a gázüzemű autók szerelésével, javításával és az ehhez szükséges alkatrészek forgalmazásával is foglalkozott. Majd tovább bővült a kör a gázüzemű autók átalakításának tervezésével, a sorozat-átalakításokkal, illetve nem utolsósorban a hazai gázautószerelő-képzés beindításával. Ez utóbbi feladat közel tíz éve egyedül a Medic-Car Kft.-re hárul. Ahogy Tóth Tibortól megtudtuk, a szervizbővítés ötlete akkor született meg benne, amikor azt tapasztalta, hogy az LPG-vel üzemelő autók nem szívesen fogadják a hagyományos autójavítással foglalkozó szervizek. Szerelésük így állandó problémát okozott tulajdonosaiknak. Szükség volt tehát egy olyan szervizre, ahol a szakemberek magas színvonalon, a legkorszerűbb technológiával, minőségi alkatrészekkel javítanak, ha lehet, minél több

járműtípust. Így került képbe a Bosch, és 3 éve ezért épült fel Dunakeszi határában a Bosch Car Service-hálózathoz tartozó, modern, a kor követelményeinek minden szempontból megfelelő ötállásos autószerelő-beru-



Tóth Tibor 1993-tól foglalkozik autógázzal

zás olyan jól sikerült, hogy a Bosch referenciaszervizévé vált, ide hozzák a külföldi szakembereket a franchise-rendszer, illetve a hazai hálózat bemutatására. Arra a kérdésünkre, hogy miért éppen ezt az alkatrészgyártó óriásceget választotta partnerének a

Medic-Car Kft, az ügyvezető a következőket mondta: *a Bosch elsőszámú beszállítója szinte minden autógyárnak például a fékrendszerek, a vezérlés, illetve a motor-management tekintetében. A vállalat egy hihetetlen nagyságú háttérhálózatot hozott létre az egész világon. Ezek a szervizek a javításhoz minden szükséges szervizinformációt, műszaki ábrát, pontos leírást megkapnak. A Bosch Car szervizkonceptió a legelismertebb a világon. A Bosch Car szervizekben lehetőség szerint Bosch alkatrészeket használnak, az autótulajdonos teljes körű garanciát kap a munkára és alkatrésze egyaránt. Ahogy Tóth Tibortól megtudtuk, nem érdemes néhány ezer forinttal olcsóbb alkatrészt beépíttetni a minőségi helyett, mert az előforduló hibából komolyabb összegű kár lehet, melyet bizony ilyen esetben a tulajdonosnak kell állni. Kérdésünkre, hogy mit vállal a Dunakeszi határában, a 2-es út 17-es kilométer-szelvényénél található Bosch Car szerviz, az ügyvezető elmondta: elsősorban a gázautószerelést, gázautó-szervizelést, hagyományos autójavítást, műszaki vizsgáztatást, vagyis minden üzemanyagtípussal közlekedő autók javítását vállalják garanciával, versenyképes áron.*

lemző hozzáállás a teljes elzárkózás az ilyen járművek előtt. Az átalakítás garanciavesztést von maga után, a szakszerviz nem is fogadja a vegyes üzemű autót. Van tehát gondja annak a taxinak, aki ilyen átalakításon töri a fejét.

- Ez hazánkban jelenleg döntően üzletpolitikai kérdés. A magyar szervizek ma még egyszerűen nincsenek felkészülve erre az igényre. Mondok erre egy európai példát: Olaszországban nagyon sok LPG üzemű jármű fut. Ezért elképzelhetetlen, hogy egy szervizben problémát jelentsen a gázos autó javítása. A javítóműhelyek elküldik egy emberüket például a Landirezzo-hoz tanfolyamra, majd azok a megszerzett ismeretekből levizsgáznak, ezt regisztrálják, és már szerelhetnek is szakszerűen. Természetesen nem szakmunkás-bizonyítványról, vagy OKJ-s képzésről van szó, a dolog ennél lényegesen egyszerűbben zajlik. Az az ember nyúlhat csak a gázos autóhoz, aki elvégezte ezt a tanfolyamot. Ha kint van a Landirezzo név a szerviz portálján, akkor a Landirezzo-nál kiképzett szerelő fogadja és javítja is az autót, biztonsággal. Olaszországban például szinte az összes autótípust meg lehet gázüzemmel a szalonból vásárolni, és azt természetesen javítják is bármelyik szervizben. Sajnos a hazai gyakorlat ettől eltér. Az importőrök nem akarják rákényszeríteni márkakereskedőiket erre az útra. Ugyanis a szervizeket alkalmassá kellene tenni a gázos autók fogadására, szerelőket kellene kiképezni, és ez bizony befektetést igényelne, amire a jelenlegi eladási adatok alapján kevés az esély. Ráadásul a jármű-értékesítés az utóbbi éveket leszámítva e nélkül is szárnyalt.

- **A világ változik. Talán az importőrök is rájönnek, lenne igény a jóval olcsóbb üzemanyagra. Ha az olaszok, belgák, franciák, sőt már a németek is ebbe az irányba mozdultak, lehet, hogy egyszer majd a hazai autókerekesedők is lépnek, mert rákényszerülnek. De térjünk vissza a beszereléshez. Mennyi garanciát kap a vásárló a gázrendszerre?**

- A Landirezzo-ra, az előbb említett előnyök miatt, 2 év kilométer-megkötés nélküli garanciát adunk.

- **Említette, hogy ez a termék valamilyenivel drágább, mint konkurens márkák. Mennyivel?**

- Nagyjából – típustól, autótól függően – 15% a különbség, vagyis nem eget rengető. Amennyiben forintosítani akarjuk, akkor egy átlagos



Szinte minden típusba be lehet szerelni az LPG-szettet

autót figyelembe véve, körülbelül 30-35 ezer forintról beszélünk. Ám az előbb említett kétéves garancia, és a szintén említett szakmai háttér eltünteti az említett árkülönbséget.

A másik oldala a dolognak a termék szervizelése, karbantartása. A Landireno-termékek széles körű elterjedésének következtében mind Európában, mind Magyarország területén is kiterjedt szervizhálózat áll a felhasználók rendelkezésére, ami a többi rendszerről nem igazán mondható el.

• **Milyen autókba szerelhető gázzett?**

- 3-4-6-8 hengeres benzines au-

Az ügyfélváró a munkafelvétellel egy légtérben található



tó-
ba, teljesí-
ménytől füg-
getlenül be-
tudjuk szerel-
ni. Nagyon kis
hengerűrtar-
talmú autók-
ba mi nem
nagyon ja-
vasoljuk,
mert azok
eleve olyan
keveset
futtak és
fogyasz-
t a n a k,
hogy az

átalakítás gazdaságossága
megkérdőjelezhető. Minél többet fogyaszt az

• **Körülbelül mennyit lehet spórolni gáziüzemben? Korrekt az a számítás, hogy az átlagosan 8-10 liter benzint fogyasztó gépkocsinál kilométerenként 10 forint körüli megtakarítás érhető el?**

• A jelenlegi benzin-gázár adatok szerint 12 Ft/ km az elérhető megtakarítás, ha az előbbi adatokkal számolunk. Vagyis 10 Ft-tal lehet nyugodtan számolni később is. Taxi üzemmnél az összes kilométerre vetve, 10 Ft-tal számolva, 25 000 km-nél már megjön a befektetett pénz. A többi ettől a pillanattól nyereség. Évi 50 000 km-nél fél év alatt válik nyereségessé a befektetés. Ha pedig ezt tovább számoljuk, még kedvezőbb képet kapunk. Egy taxit átlagosan 4-5 évig használnak. Így a fenti számokkal 2.5-3 milliós megtakarítás érhető el. Ez majdnem egy Lacetti ára. Amennyiben ennél többet megy az autó – ezt mindenki maga tudja leginkább – még komolyabb megtakarítás érhető el. Taxis ismerőseim a fentiéknél jelentősebb megtakarításról számolnak be, négyezmeként. Egyébként a honlapunkon, a www.gazauto.hu-n mű-

ködő megtakarítás-generátorral bárki kiszámolhatja saját paramétereivel a megtakarítását.

• **Komoly gondot okoz, hogy a tartály sok helyet foglal el a csomagtartóból.**

• Az esetek nagy részében a pótkerék helyére kéri az LPG tartályt. Így semennyi helyet nem foglal el a csomagtartóból. Ez esetben a pótkerék egy műbőr tokba helyezhető. Ám van, aki ezt követően mankókereket használ, illetve defektjavító sprayt hord magánál pótkerék helyett. Most ilyen készletet minden ügyfelünk kap ajándékba, ami felfújja a lyukas gumit. Erről az amerikai termékről azt kell tudni, hogy a gumisok is szeretik, mert ki lehet mosni javításkor és nem teszi tönkre a kereket. Természetesen csak defektet lehet vele javítani, szétvágott abroncsra nem lehet alkalmazni...

• **A pótkeréktartály hány literes? Mi történik, ha túltölti a kutas?**

• Ezek a tartályok 35 és 80 liter közötti űrtartalmúak, melyeket 80%-ig lehet feltölteni. Amikor tankoláskor eléri a lehetséges maximumot, egy automatika lezárja a szelepet. A gépkocsiba szerelhető gáztartály méretét természetesen a pótkerék üreg mérete határozza meg, mi lehetőség szerint a legnagyobb méretű gáztartályt szereljük be.

• **Mekkora út tehető meg ennyi gázzal?**

• Az olyan átlagos és népszerű taxi típusoknál, mint az Opel vagy a Chevrolet, legalább 400 km-re elegendő az üzemanyag. Természetesen nagyobb hengerűrtartalom esetén kevesebb, míg kisebb motornál több kilométert lehet LPG-vel megtenni. A sofőr „lába” is szerepet játszhat a fogyasztásban...

• **Mennyivel fogyaszt többet az autó gázból, mint benzinnél?**

• 10-15% a reális fogyasztáskülönbség, de ez is függ típustól, motorállapottól egyaránt. Vagyis, ha a taxi korábban 8 litert „evett”, akkor gázzal körülbelül 9 literre emelkedik majd az autó étvágya. Ha nem vezet a kolléga túl sportosan. Van ügyfélkörünkben olyan sofőr, akinél kevesebb volt a gázfogyasztás, mint a benzin. Ahogy azt már az előbb említettem, a gázpedálhasználatról is sok függ...

• **Ha már a sportos vezetésről beszélünk, a teljesítménye mennyivel csökken a gázos autónak?**

Pár százalékkal, a gyakorlatban a teljesítménycsökkenés észrevehető. Nekünk még nem volt olyan ügyfelünk, aki ezt neheztelte volna. Vannak hiteles teljesítménymérések, melyek szerint ténylegesen 2-3% különbség van mindössze.

• **Hol lehet LPG-t tankolni?**

• Rengeteg helyen! Legalább 500 gázkút van az országban, persze Budapesten a legtöbb. A MOL kutak zöménél lehetséges gázt tankolni. Ezen kívül számos önálló, kizárólag gázt árusító hely van ország-szerte. Szerintem a fővárosban néhány kilométeren belül több tankolási lehetőség is adódik, de vidéken sem kell 20 km-nél többet autózni, ha LPG-t keresünk.

• **A vizsgáztatással kapcsolatban is több probléma merül fel. A gáz-benzin kettős üzemű taxikat sűrűbben kell vizsgáztatni, mint a hagyományos motorral szerelt járművet?**

• Nem! Az okmányirodában kb. 2000 Ft-ért beírják a forgalmiba, hogy gáziüzemű az autó, ezután már semmi teendő nincs. A műszaki

Egy nő a nőgyógyásznál széthúzza a blúzát:

– **Nézze, doktor úr, mióta a hormonkezelést ad, nagyon szőrösödik a mellem.**

– **Asszonyom, sajnos ez a kezelés mellékhatása. A hasa is szőrös?**

– **Igen, egészen a tükörmög...**

Gyanútlanul mentem hazafelé a kocsmából, mikor hirtelen felcsapódott a járda.

– **Mit mond az elefánt a meztelen férfinak?**

– **???**

– **Aranyos, de fel tudod szedni ezzel a mogyorót?**

vizsgán úgy vizsgálják, hogy taxivizsga + a gázrendszer. A mi szervizünk előnye, hogy rengeteg típusra rendelkezünk sorozat-átalakítási engedéllyel. Ezzel országszerte komoly piaci előnyre tettünk szert. Így, mi itt helyben írunk egy adatlapot arról, hogy az autó immár gázüzemű és van érvényes műszakija. Az igazolásunkkal elmegy a taxis az okmányirodába, ahol elvégzik a szükséges adminisztrációt, de ha az éppen nem aktuális, vizsgáznunk kell. Amennyiben olyan taxitípusról van szó, melybe Magyarországon még nem szereltek LPG-rendszert, azt egyedi engedélyeztetési eljárás után valóban vizsgáztatni kell a Nemzeti Közlekedési Hatóság valamelyik vizsgabázisán. Ez esetben egy év műszaki érvényességet kap a taxi.

• **Például itt, a Bosch Car szervizben ez lehetséges?**

• Most úgy néz ki, hogy taxivizsgát a jövőben csinálhatunk mi is. Ehhez még nem álltak össze teljesen a feltételek, de remélem, mire ez a lapszám megjelenik, már így lesz. Az első, taxivá minősítő vizsga ennek ellenére maradt a felügyeletnél. Vagyis, ha valaki vesz egy új autót, majd azt taxivá alakítja át, akkor először az NKH-nál kell vizsgára bemutatni. A gáznak ez esetben nincs jelentősége. Majd, ha utána átszerelteti gázüzemre, attól fogva már jöhet hozzánk is vizsgáznunk.

• **Mennyivel drágább a műszaki vizsga, ha gázos az autó?**

• Jelenleg pontosan nem tudom a díját.

• **A tartály nyomáspróbája meddig érvényes?**

• 10 évig. Utána egyszer, nyomáspróbával 5 évig hosszabbítható, majd cserélni kell.

• **Az emberek jelentős részének eleve az okoz problémát, hogy az autó felrobbanhat. Legalább is ez él a köztudatban. Mennyivel veszélyesebb egy gázzal szerelt autó, mint egy benzines?**

• A gáz valóban robbanásveszélyes. De ehhez – mint tudjuk – három dolog kell. Az éghető anyag, az oxigén, és ami begyűjtja ezeket. Ha a három feltétel megvan, akkor robbanhat. Csak jelzem, hogy a benzinnel ugyanez fennáll. Az e három feltétel meglétekor ugyanúgy robbanhat. Minden szakértő egyöntetűen biztonságosnak tartja a gázrendszereket, melyek semmivel nem veszélyesebbek a benzineseknél. Egyébként az előbb vázolt három feltétel egyidejű fennállásának nagyon kicsi a valószínűsége. Ráadásul, amíg a gáztartály acélból készül, addig a benzintartály műanyagból. A benzincső ütközéskor leszakadhat, az üzemanyag a kipufogóra kerülhet tüzet okozva. Ez a gázrendszereknél kizárt. A gázrendszerekben van 3 biztonsági szelep. Az egyik, amikor leállítjuk az autót, lezáródik automatikusan. Van ezen kívül rajta egy túlnyomás-szelep, ha kigyulladna az autó, akkor pöfögő hangot hallatva kifújja a túlnyomásból adódó felesleget, de ez csak legfeljebb ég, de nem robban. Van benne továbbá egy hőre nyitó szelep, ami 110 Celsius foknál kiolvad, ha netalán olyan hőmérséklet éri, és szépen leereszti a gázt a tartályból. A robbanás esélye tehát 0%!

• **Gázzal lehet érezni, ha vegyes üzemben működik az autó?**

• Nem, nincs gázzag sem a motortérben, sem az autó környékén. Ha valaki gázzagot érez, akkor ott szívárgás van és ilyenkor gázzszervizbe kell azonnal menni. Gázzagot nem érezhetünk, ez nagyon fontos!

• **Problémát jelent, hogy a mélygarázsokból, földszint alatti parkolókból az LPG-vel üzemelő autókat kiltották. Miközben tudomás szerint más országokban nincs ilyen tiltás.**

• Mélygarázsban jelenleg még valóban nem lehet gázos autókkal parkolni. Van egy rendelet, ami ezt tiltja. Azért én még nem hallottam olyan partnerről, aki beállt volna a mélygarázsba, ahonnan kizavarták volna. Ennek ellenére, ha ilyen helyre beáll a taxis gázos autójával, amiből esetleg szivárog a gáz és az valamilyen okból berobban, azért a felelősség az övé. Az LPG nehezebb a levegőnél, így „megül” a mélyedésekben. Amennyiben észrevétlenül telítődik, akár egy eldobott csiktól is berobbanhat. Ezt egy gázérzékelővel meg lehet előzni, más országokban ez nem probléma.

• **Van valamilyen adó- vagy behajtási kedvezmény a vegyes üzemű autókra?**

• Ezt szeretnénk elérni, mert ma még az ilyen üzemeltetés nem élvez előnyöket. Megpróbálunk lobbizni annak érdekében, hogy a gázüzemű autók a belvárosokba az esetleges korlátozások idején is behajthassanak. Szinte minden nyugat-európai országban figyelembe veszik ezt a szempontot.

• **Nálunk csupán a tisztán gázüzemű autót preferálják a jogszabályban. Van ilyen Magyarországon?**

• Van, Monovalent-nek hívják, gázüzemű és maximum 15 literes benzintankja van. A Porsche meg az Opel és több gyártó tudna behozni ilyen autókat, de nem hoznak be, mert nincs rá igény. Egyébként jellemzően taxik ezek az autók, melyekkel bemehetnek olyan történelmi-belvárosi részekbe, ahová szinte semmilyen autó nem mehet be. Kicsit más a nyugati hozzáállás a problémához.

• **Olyan buta taxis nincs, akinek gázos az autója és mégis benzinnel jár, vagyis az LPG üzemű autók talán tekinthetők tisztán gázüzemű autóknak. Nem?**

• Értem a kérdést és egyet is értek vele. Mi keményen lobbizunk, ez nem kormánytól függő probléma. A Fővároson múlik elsősorban, hogy javaslatainkat figyelembe veszik egy szmogriadó-terv elkészítésénél, vagy sem. Ráadásul segít bennünket a MOL és a PRÍMAGÁZ is. Érdekeink közösek.

• **Kinek nem ajánljátok a gázrendszert?**

• Igazából azoknak – és ez most a taxi üzemben nem annyira érdekes szempont – akik keveset autóznak. Aki tényleg keveset autózik és egy éven belül nem térül meg a befektetése, annak nem igazán éri meg az átállás. A mélygarázsokban parkolóknak sem ajánljuk, az előzőekben ismertetett okok miatt. Egyébként mindenki másnak ajánlható, aki spórolni akar, egy olyan üzemanyaggal, ami elérhető Magyarországon, tartósan jó áron. A rendszer nagyon jól működik, megbízható, értenek hozzá, meg tudják javítani, és még nem is beszélünk a környezetvédelemről.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt kereséktelelenség időszakát.)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) 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
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

Aggódó képpel ér haza a férj:

– Édesem, van egy nagy problémám a munkahelyen...

Megszakítja a feleség:

– De drágám, ne mondd azt, hogy problémád van, a te bajod az enyém is. Mondd azt, hogy van egy problémánk!

– Jól van, szóval, a mi kis titkárónk szülni fog nekünk egy gyereket...

– Müller, én tudom, hogy a fizetése nem elég ahhoz, hogy megnősüljön. De higgye el, egy nap majd hálás lesz nekem ezért!

Mi az abszolút szerelmi csalódás?

– Ha a vak görény rájön, hogy egy fingba volt szerelmes!!!

Fizetendő legkisebb járulékok 2010. MÁRCIUS hónapra**MINIMÁLBÉR * ALKALMAZÁSA ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási és munkaerőpiaci járulékok	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járlékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 73 500 Ft	Járlékalap 10,5%-a 7719 Ft	Járlékalap 33,5%-a 24 623 Ft	Járlékalap 25,5%-a 18 743 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5880 Ft)</small>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2206 Ft	A járulékalap 24%-a 17 640 Ft	

*2010 évtől az ún. „piaci díjazás”, vagy „tevékenységre jellemző kereset (TJK)” fogalma került előtérbe a járulékalap számításánál. Mivel azonban ez mindenkinél más összeg lehet, az egyszerűség és összehasonlíthatóság kedvéért maradtam a mindenkor minimálbér szerinti járulékoszlegeknél. Egyéb (de a minimálbérnél nem kisebb!) járulékalapoknál a megfelelő százalékokkal kell a fizetendő járulékokat kiszámítani.

Az egészségbiztosítási járulékok összegénél 1 Ft eltérés (emelkedés) tapasztalható az előző hónapban közölthez képest. Egy kedves egri olvasónk hívta fel figyelmünket, hogy a 10,5 százalékos egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok – mivel a bevallási íven immár hat részre osztva jelenik meg –, a kerekítések miatt magasabb, mint a teljes összeg szerinti számítás esetén. Köszönjük az észrevételt.

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok	Nyugdíjbiztosítási alap
Járlékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járlékalap 7%-a	Járlékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Járlékalap 3%-a	Járlékalap 24%-a

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (ha volt kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

Liberális anyukák sétálnak egymás mellett, tolják a gyerekkocsikat. Az egyik megkérdezi a másiktól:

– Mondd, neked mid van: fiad vagy lányod?

– Majd eldönti ő maga, ha felnőtt.

Férfi odalép egy fagyizó nőhöz:

– Nem szeretném, ha félreértene, de nyalhatnék egyet?

Nő nyújtja a fagyit...

A férfi felsóhajt:

– Mégis félreértett...

Gyanakvó férj a feleségéhez:

– Honnan van ez a gyönyörű nyakláncod, drágám?

– A kocsid hátsó ülésén találtam, édesem.

Hogy hívják a nyugdíjas homokost?

Otthon melege.

Rá-

dió, betelefonálás műsor:

– Üzenem a fekete mercisnek, aki bevágott elem a körúton, hogy a mellette ülő szőke már háromszor megvolt!

Egy fehér opelos.

5 perc múlva újabb telefonáló:

– A fekete mercis vagyok, és üzenem az opelosnak, hogy a melletttem ülő szőke az öcsém.

Mi a különbség a dob és a gitár között?

– a gitárt el lehet dobni, de a dobot nem lehet elgitározni.

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu

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

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

Az árak 2010. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az ÁFA összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	314.00	292.00	174.00
Február	316.00	298.00	175.00
Március	317.00	298.00	179.00

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

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

forrás: www.apeh.hu

Kedvetlenül, láthatóan rossz hangulatban megy haza este a férj. Megvacsorázik, iszik egy pohár bort, majd bebújik a feleségéhez az ágyba, és elkezd simogatni.

– Drágám – súgja az asszony –, most nem lehet ...!

– Én ezt nem értem – morog a férj –, hát ma minden nő összebeszél?

Az adó- és járulékbavallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanksi alapkamatnak meg-

felelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanksi alapkamat kétszeresét számítja fel.

Egy férj búcsúzkodik a feleségétől:

– Drágám, amíg üzleti úton vagyok, hogyan adjak neked hírt magamról? Telefonon, levélben, vagy faxon?

– Banki átutalással, ha lehet.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20. – 2009.07.27.	9,50%
2009.07.28. – 2009.08.24.	8,50%
2009.08.25. – 2009.09.28.	8,00%
2009.09.29. – 2009.10.19.	7,50%
2009.10.20. – 2009.11.23.	7,00%
2009.11.24. – 2009.12.21.	6,50%
2009.12.22. – 2010.01.25.	6,25%
2010.01.26. – 2010.02.22.	6,00%
2010.02.23-tól	5,25%

Az új KRESZ-ről és az adóváltozásokról

Tájékoztató a City Taxi-nál

A jelentős változásokra való tekintettel a City Taxi központjában úgynevezett kötetlen beszélgetést szerveztünk a kollegák részére. Elsősorban a szakmánkat érintő KRESZ-változásokra voltak a taxikók kíváncsiak. A Rendészeti Főiskola alezredese - Kutsera Péter - állta a „sarat” és a másfél órás beszélgetésen mindenki meglepedésére válaszolt a feltett kérdésekre. A kollégák együttes javaslata volt, hogy évente rendezzünk hasonló „fejtágítót”. Az ezt követő – szintén közel 2 órás – beszélgetésen cégünk pénzügyi tanácsadója, Zsiga Sándor próbálta az érdeklődőket az adózás rejtelmeibe bevezetni. A kollé-

gák érdeklődéssel hallgatták az előadást és igyekeztek minél többet megtudni az őket érintő változásokról.

Az igazsághoz hozzá tartozik, hogy nem sok citys vett részt a be-

Kutsera Péter érdekes előadást tartott

A kötetlen beszélgetés során természetesen lehetett kérdezni is



szelgetéseken (25 fő), pedig higgyétek el, sok minket érintő változásra kaptunk választ.

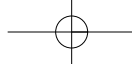
Mindenkinek balesetmentes közlekedést és kevesebb adófizetést kívánok!

Tisztelettel:

Kiss Gábor City 841



A beszélgetést követően sokan ottmaradtak még kérdezni



A DROSZTELSŐ-, SORELSŐ-RENDSZEREKRŐL

Ahogy szaporodnak az új taxitársaságok, úgy szaporodnak a régi taxitársaságoknál a drosztelső, sor első rendszerű fuvarkijánlások. Természetesen most sem csitul a vita a drosztpártiak és a drosztellenzők között. Nekünk nem tisztünk a vitát eldönteni, mi csak tényeket közlünk. A tények pedig egyértelműek. Újabb és újabb taxiállomásraól küldik a taxikat a közeli telefonos megrendelésre.

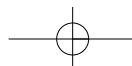
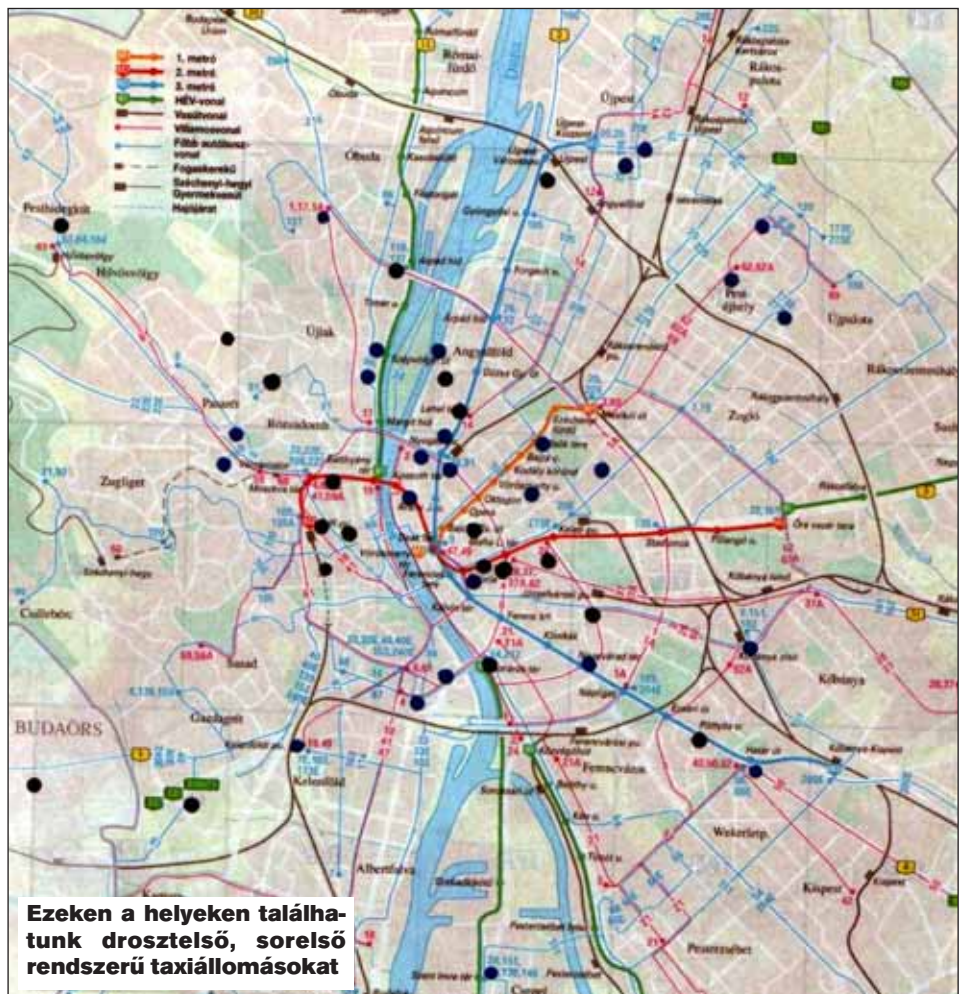
A mellékelt lista a kollégák tájékoztatásán alapul, az esetleges pontatlanságért, elnézést kérek. A listában csak az állandó drosztoakat tüntettük fel. Ezen kívül vannak még ideiglenes taxiállomások, például a nemzetközi vásárok idején vagy a szórakozóhelyek környékén.

1-esek (City Taxi)


- VIII. József körút (Nemzeti)
- VII. Rákóczi (EMKE)
- XII. Csörsz utca
- XIII. Kárpát utca
- XIII. Váci út (Lehel tér)
- XVIII. Repülőtér
- Budaörs
- IV. Íves utca
- IX. Soroksári 6.
- XIII. Váci u. (Tesco)
- XII. Buda Penta
- II. Gábor Áron utca

2-esek (Főtaxi)

- III. Flórián tér
- I. Ostrom utca



FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

	Főállású átalányadózó vállalkozó	Nyugdíj melletti* átalányadózó vállalkozó
Adó, ill adóelőleg alapja: és mértéke 	A tárgynegyedévi bevétel 20%-a, szorozva 1,27-es korrekciós tétellel Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a.	A tárgynegyedévi bevétel 25%-a, szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a.
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Személyi jövedelemadó
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-06056353
Költségekénti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható
Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, az első negyedév tekintetében 2010 április 12-e.		
<p>*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíj-ba vonulás évében még végig a főállásukra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámítást alkalmazhatják. Tételes adózóknál a személyi jövedelem-kívét mellett más elemeket is figyelembe kell venni az adóelőleg-számítás során, javasoljuk ezért szakképzett könyvelő igénybevételét.</p> <p>Megjegyzendő még, hogy egyes adószakértők vitatják a korrekciós tényező alkalmazhatóságát a nyugdíj melletti vállalkozók esetében. Az ez ügyben benyújtott beadványokra, illetve az arra érkező válaszokra természetesen visszatérünk.</p>		

A személyi jövedelemadó-bevallások elkészítése során sok új tapasztalatot szereztem. Ezek egyike, hogy néhány vállalkozó még mindig nincs tisztában azzal, hogy nem elég a bevallással egyidejűleg befizetni az adót, hanem negyedévenként adóelőleget is kell fizetni. Ez a dolog nem opcionális, hanem kötelező, a személyi jövedelemadóról és az adózás rendjéről szóló törvények egyértelműen előírják. Ennek értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni a személyi jövedelemadó adónemben (a „különadó” 2010-től megszűnt). A személyi jövedelemadó előleget abban a negyedévben kell fizetni először, amikor halmozott összege eléri vagy meghaladja a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell. Az adó, ill. az adóelőleg kiszámításában ugyanakkor alapvető változások történtek, 2010 januártól életbelépett az ún. „korrigált adóalap” fogalma. Ez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jövedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt még meg kell szoroznunk egy 1,27-es korrekciós tényezővel. A számítás eredménye

lesz a korrigált adóalap, ebből kell aztán a 17%-os adót fizetni (a magasabb adókulcs a mi körünkben nem jellemző, ezért itt nem térek ki rá). Az adókulcs tehát csökkent 1%-kal, sőt a 4%-os mértékű különadó is megszűnt, ugyanakkor az adóalap 27%-kal nőtt.

Nézzük egy példán: átalányadózó főfoglalkozású egyéni vállalkozó negyedéves bevételé 600 ezer forint. E bevétel 20%-a, azaz 120 ezer forint a jövedelem, amit ezentúl fel kell szorozni 1,27-el, így lesz belőle 152 400 forint, mint korrigált adóalap. Az adó ezen összeg 17%-a, vagyis 25 908 Ft. Nyugdíj melletti átalányadózó vállalkozók a bevételük 25%-át számítják jövedelemként, az adó kiszámítása a továbbiakban a fentivel azonos.

Tételesen adózó vállalkozó a jövedelmét ún. vállalkozói kivét formában érvényesíti, ezt követően az adó kiszámításához vezető eljárás szintén a fentivel azonos.

Igen, tudom, hogy egy kicsit bonyolult, de hát mi egyszerű manapság? Ha valaki bizonytalan a számításokban, szívesen segítünk a BTI-ben.

II. Báthory (Hidegkút)

II. Törökveszi

IV. István út

VI. Teréz krt. 55.

VIII. Rákóczi 29. (Rókus)

IX. Nagyvárad tér

X. Liget tér

XI. Etele tér

XII. Csörsz utca

XII. Alkotás ú. (Déli pu.)

XIII. Ditrói Mór (Vígsház)

XIV. Hősök tere

XV. Legénybíró utca

XIV. Jókai Mór utca

XVIII. Bartha Lajos utca

XIX. Üllői út (Határ út)

XXI. Szent Imre tér

XVIII. Repülőtér

XVII. Pesti út (Keresztúr)

VII. Bethlen tér

4-esek (Taxi 4)

XIV. Népstadion út

XII. Győri út

XVIII. Repülőtér

XIV. Mézeskalács tér

IV. István utca

5-ösök (Tele 5)

XIII. Újpesti rakpart

XVIII. Repülőtér

Budaörs

XI. Október 23.

XXI. Szent Imre tér

II. Báthory utca

II. Lajos utca

6-osok (6x6 Taxi)

II. Lajos utca

XII. Kútvolgyi út

XIII. Váci út

XVIII. Repülőtér

XII. Budagyöngye

V. Hold utca

XV. Bánkút utca

XI. Hengermalom utca

III. Eurocenter

XI. Budaörsi út

7-esek (Rádió Taxi)

VI. Nagymező utca

VIII. Köztársaság tér

XII. Szilágyi Erzsébet fasor

VIII. Józsefvárosi piac

IX. Pöttyös út

XVIII. Repülőtér

XII. Pálos utca

Tekintélyes lista, és biztosan bővülni fog.

Juhász Péter

Tegnap este, amikor hazaértem, a feleségem arra kért, hogy vigyem el valami drága helyre. Kivittem a benzinkúthoz.

* * *

Szöke nő a pszichiáternél.

– Doktor úr, engem mindenkori ostobának tart.

– Érttem a problémáját. Mondjon el szépen, lassan mindent az elejétől.

– Dok-tor úr, en-gem min-den-ki os-to-bá-nak tart...

* * *

– **Halló!**

– **Elnézést, ez a kilenc, három, négy, három, hét, hét, nyolc?**

– **Nem, igen, nem, igen, igen, nem, nem.**

* * *

Szöke nő egy szórakozóhelyen egy sráccal beszélget:

– **Te milyen kocsival jöttél?**

– **Busszal jöttem.**

– **Van egy buszod?**

* * *

A szöke nő odamegy a benzinkutashoz, és így szól:

– **Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsig!**

Mire a benzinkutas:

– **Túl messze van, álljon közelebb!**

Erre a szöke nő odasimul teljesen a benzinkutashoz.

– **Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsig!**

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

*„Hol a szem, szemével farkasszemet nézni?
Ki meri meglátni, ki meri idézni
az igazi arcát?*

*Ümmepe vak ümmep, s e máj napoknak
szűk folyosóin a szavak úgy lobognak,
mint az olcsó gyertyák.*

*Szabadság csillaga volt hajdan a magyar,
de ma már maga sem tudja, hogy mit akar...”*

(Babits M.: Petőfi koszorú)

Tetszenek-e tudni, hogy majdnem elmaradt a március tizenötödike, vagyis az 1848-as aznap pesti forradalom?

Az egyik visszaemlékező szerint a nagy nap előestéjén összegyűltek, ahogy szoktak a márciusi ifjak a Pilwax kávéházban (ezt a nevet ők nem is használták, igazából Fillingernek hívták az akkori tulaj neve után), hogy megbeszéljék a másnapi tennivalókat. Petőfi már elkészült a Talpra magyar!-ral, Jókai, Vasvári, Irinyi az utolsókat csiszolták a Tizenkét ponton, „a lelkesedés a tetőfokára hágta”, amikor belépett a terembe a Klauzál Gábor, náluk idősebb, racionális elme, s arra kérte az ifjakat, hogy legyenek mérsékeltek, megfontoltak, hallgassanak az okosokra, akik majd ki-módolják a hogyan-továbbot. Meg egyébként is minek ez a nagy sietség?

Hát ez bizony hatott. Jó néhányan hajlot-tak is a szőfoga-dásra, mert hát ugye tényleg másnap baromvásár, a vidékről felgyűvő parasz-tok azzal lesznek elfoglalva, vásárfiát köll venni az asszony-nak, gyereknek stb., ki figyel így oda olyasmire, hogy sajtószabadság, cen-zúra. ...Malaclopó köpönyegeg fogasrul le-akasztva, már a kéz a kilincsen, legyintés, té-tovaság.

Am ekkor valaki bekiált a bizonytalanság-ba: „Most nem kell az o-o-kos em-berek ta-ta-nácsára ha-hallgatni!” – De így ám, dadog-va. Odanéznek a dadogóra, hát persze hogy a kis termetű Sükei Karcsi az! Hatalmas és fel-szabadult röhögés: – Igaza van! Valamit tényleg tennünk kell! Csináljuk, aztán meglátjuk!

Ha igaz a történet (és miért ne lenne igaz), akkor a dadogos Sükei tulajdonképpen meg-mentette a nagy napot. Ugyan ki emlékszik meg róla? E nagy emberek árnyékában ki-csiny, mondhatni torz termete eltűnik. Da-dogós és asztmás. De ugyanúgy márciusi ifjú, mint a leányok, asszonyok kedvence, a csinos, délceg Vasvári Pali. S tán a legképzettebb mindnyájok között, pedig az nagy szó! Maga is költő, író, kritikus, műfordító, és komoly fi-lozófiai képzettségű. Társai kedvelik, mert vi-dáman köztözködő-csipkelődő, derék cimbo-ra, nélküle nincs tréfa vagy komolyság. Igen-csak internacionális módon öltözködik: oláh ruhában jár, fején vagy hatalmas cilinderrel vagy török turbánnal, de ez fel sem tűnik a

szabadság szellemében sokféle viseletű társaságban.

Másnap reggel ő az első: toborozza az egyetemi ifjúságot és az utca népét, ez nem könnyű földadat, mert ahogy Jókai a kezdeti gyér részvétel láttán rezignáltan megjegyezte: „Nem rebellis a magyar korán reggel”. De aztán beindult, hála a kevésbé aluszékonyaknak, így a forradalom – ahogy mondani szokás – ki volt törve, a márciusi ifjak meg begyalogultak az iskolai tankönyvekbe (kivéve a Sükeit).

Nekem a nagy nap sokszor leírt, ábrázolt hősi jelenetei helyett ez a ked-vencem: a kis Sükei Karcsi a Kígyó ut-ca sarkán dadogva-hebega fordítgatja német nyelvre a Tizenkét pontot az őt körbevevő derék, bár kissé szeppent pesti német polgároknak!

Asztmája és nem éppen katonás al-kata ellenére honvédként, puskásan végigszolgált a szabadságharcot, a megtorlást sikerült elkerülnie, Loson-con tanított 1854-ben bekövetkezett haláláig. Kis hősöm mindössze har-minc évet élt.

Aztán az események sürejében a márciusi ifjak szétszéledve teszik a dol-gukat, ki újság szerkesztőjeként a már szabad sajtónál, ki nemzetörként, ki meg később egyenesen a harctéren. De az még odébb van.

A nemzet újdónan föl-kent vezetői ekkor még királyhűek. Naivan azok. A nép nagy része meg azt sem tudja, mi az a respublica, a köztársaság. A „jó ki-rály” rögeszmés illúzióját könnyebben elfogadják. Odaát meg, Bécsben készül már a terv, hogy kilencfelől csapnak le ránk az udvarhoz hűséges „atyafiak”, a nemzetiségek részvételével. A vaksi, hi-székeny magyar kormány még épp odamén Bécsbe, panaszkodni! Jó-jó, mondja a bécsi udvar, de ti magyarok vállaljatok részt az egész birodalmunk államadóságából – és így tovább – oszt majd minden lenyugszik.

Nem nyugszik le semmi. Megáll az ember gyerekeinek esze azt végiggondulván, hogy a kétségtelenül igen nagy koponyák közül egy sem sejtje a sündörgő undok veszélyt. Csak Pe-tőfi, akinek száját igyekeznek igen szorgosan betapasztani, mert hogy nem ír illendően a királyrul. Jól van na! – vonja meg a vállát Sán-dor –, akkor egy ideig nem királyozunk, de vegyéték már észbe, a kutyaüristenit a hiszék-ny szépletketeknek, hogy a haza veszélyben van! Süketek vagytok? Nem halljátok, mit be-szél a német? S mér-giben, hogy felrázódjunk, hogy figyelmeztessen, megírja ezt a verset, 1848 májusában:

MIT NEM BESZÉL AZ A NÉMET

**Mit nem beszél az a német,
Az istennyila ütné meg!
Azt követeli a svábság:
Fizessük az adósságát.**

**Ha csináltad, fizesd is ki,
Ha a nyelved öltöd is ki,
Ha meggebedsz is beléje,
Ebugatta himpellére!...**

**Ha pediglen nem fizetünk,
Aszondja, hogy jaj minekünk,
Háborút küld a magyarra,
Országunkat elfoglalja.**

**Foglalod a kurvanyádat,
De nem ám a mi hazánkat!...
Hadat nekünk ők izennek,
Kik egy nyúlra heten mennek.**

**Lassan, német, húzd meg magad,
Könnyen emberedre akadsz;
Ha el nem férsz a bőrödbe',
Majd kihúznak mi belőle!**

**Itt voltatok csókolózni,
Mostan jöttök hadakozni?
Jól van hát, jól van, jöjjetek,
Majd elválik, ki bánja meg.**

**Azt a jó tanácsot adom,
Jöjjetek nagy falábakon,
Hogy hosszúkat léphessetek,
Mert megkergetünk bennetek.**

**Fegyverre nem is méltatunk,
Mint a kuttyát, kibotozunk,
Úgy kiverünk, jobban se' kell,
Még a pipánk sem alszik el!**

Írt ő később direkt honvédbuzdító verseket is, mint például: „Süvit a golyó, cseng a kard, / ez lelkesíti a magyart. / Előre!” Lehet, hogy nincs igazam, de úgy vélem, ilyesmit írhatott volna bárki költő. Am e havi versünket csak ő, a Sándor. Csak az ő nagy lelkiből fakadhatott ilyen – indulatában is abszolúte világos gondolatú és szándékú – vers. Elképzelem és el-kuncogok rajta: honvédeink roham előtt hetykén azt kiáltják oda az ellennek, hogy: „Foglalod a kurvanyádat / de nem ám a mi hazánkat!” – ami öléggé egyértelmű káromkodásnak tűnt akkor is és most is.

De keservesen megfizette a magyar nép a hiszékenységet! Odalett Sándor is. Vele esz-méje: a szabadság, egyenlőség, testvériség.

Mert ami halála után gyűtt, az számára ré-misztóbb lehetett a halálnál: a fegyverletétel, a kegyetlen megtorlás után a bécsi német ru-

hába öltözött ámde, magyar anyanyelvű hivatalnokok, a Bach-huszárok spiclirendszere, a kiegyezés (amit ő megalkuvásnak nevezett volna), a kökényszemű márciusi ifjú Jókai Habsburgok előtti hajbökülése. Már nem láthatta miként igyekeznek egyesek (sokan) a régi hitüket a szögre akasztani és az új hitben gyarapodni, és már nem pofátlanságnak, hanem egyenesen virtusnak, erénynek tartják a színváltást. Halott szeme nem látta, ahogy megszületett a zsenge új úri magyar világ: népképviselők helyett képviselő urak intézik – már amikor nem kártýzgatnak – az ország dolgát, és a képviselőházban a szegény nép ügyében felszólaló Táncsics Mihályt, a vele egyetlen rokonlelkűt ezek az urak rendre kiröhögik. Lehetett stikában adni-venni képviselőiséget, jól fizető állami hivatalt, lehetett korrumpálni és korrumpálódni, utána kölcsönösen gatyát szagulatni, hogy ki korrumpálódott szagossabban. A pártok jobb híján egymást izélgették, a nép meg figyelte őket, s tanult tőlük, oszt ha már sok megmorognivaló összegyűlt, hát morgott egyet. Sokra nem ment vele.

Hej, Sándor! Sándor! Nem láthattad már az új módit sem: a szobafalakon szorosan egymás mellett függő portrékat: Kossuth apánkat és Ó császári felsége Apostoli királyunk, első Ferenczjókáét, amint épp csak hogy nem puszkilodnak! Van egy sejtésem, hogy mit mondtott volna erre – kevésbé költői stílusban.

Ám le ne tagadjuk: mindettől függetlenül gyarapodott is az ország. Hogy ezt akkor hogyan csinálták, föl nem foghatom!

Jut eszembe: április 11-én van a Nagy Választás. Nomármost ez a nap Sándor kései kollégája, József Attila születésnapja, így egy ideje a Költészet Napja. Magam már választottam is – és ezt ne tessenek kérkedésnek venni: maradok a Költészetnél.

Mondjam-e, hogy abban még nem csalódtam?...

**Kukkolom az anyósomat
Ahogy várja a tavaszt.
Eccercsak, a távcsó alatt
Meghúzom a ravaszt.**

**Aki eddig a sátor tetején aludt,
annak a Sátoraljúj hely...**

**A dohányosok korábban halnak,
később kagylónak öltöztek a jelmezbálon...**

– Doktor úr, segítsen rajtam, erős hasmenésem van!

– Citrommal próbálkozott már?

– Persze, de ha kiveszem, ismét hasmenésem van!

– Tudod, hogyan lehet egy komplett idiótát 24 óráig bizonytalanságban tartani?

– ???

– Holnap megmondom ...

Enye időben szaporodnak a kátyúk

Kárbejelentés öt napon belül

Kátyúk száza keletkeznek a hideg időt követően, már kisebb enyhülés esetén is, egyik napról a másikra. Az úthibákat javító brigádok folyamatosan dolgoznak, ennek ellenére kiszámíthatatlan, hol és mikor keletkeznek újabb gödrök, amelyek főleg rossz látási viszonyok között és éjjel jelentenek különös gondot a közlekedőkre. Minden kátyúhoz nem lehet sem táblát, sem jelzést kihelyezni: fő az óvatosság. Magazinunk annak járt utána, mi a teendő, ha mégis bekövetkezik a baj.

Hideg és csapadékos telünk volt, ami rendkívül megneghezteti az útfenntartók dolgát. Az időjárás-változás és a hőingadozás a legnagyobb ellenfele az aszfaltnak, amely ilyen körülmények között rövid időn belül morzsolódik és kátyúvá mélyül. Budapest 4315 km úthálózatából 1070 a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. /FKF/ illetékességébe tartozik. Ezek általában a főközlekedési utak, valamint azok a szakaszok, amelyek a tömegközlekedés bonyolódik. Az elmúlt hetek hőmérséklet-változásával egyre több úthiba okozott nem csak kellemetlenséget, de anyagkárokat is a közlekedőknek. Az év első két hónapjában négyszer annyi úthiba keletkezett a fővárosban, mint az előző esztendő hasonló időszakában, pedig akkor sem voltunk híján „tankcsapdáknak”. Mint azt Horti Zsófiától megtudtuk: – *Leggyakrabban a gumiabroncsok rongálódnak meg egy-egy kátyúba futás esetén, de a felhírt sem kímélik a váratlan ütések. Előfordult már olyan eset is, amikor a gépjármű futóművét érte olyan behatás, amelynek a javítása több mint százezer forintba került. Az útszakasz kezelője köteles az úthibákból eredő károkat megtéríteni, ezt azonban csak akkor teheti meg, ha a kár elszennedője együttműködik és a szükséges okmányokat, dokumentumokat csatolja kárbejelentéséhez. A Fővárosi Közterület-fenntartó naponként 15-18 brigáddal próbálja a hibákat kijavítani, de van olyan éjszaka, amikor egyik napról a másikra több mint száz aszfalthiba keletkezik. Éves szinten – csak Budapesten – több mint húszezer kátyút fednek be a brigádok, ami több milliárd forintot igényel – tájékoz-*

tatta magazinunkat a szóvivő, milyen komoly feladatot jelent az FKF-nek az úthálózat karbantartása.

A legkedvezőtlenebb időszak, amikor éjjel fagypontra alá süllyed a hőmérséklet, napközben pedig jönnek a pluszok. Amennyiben ez csapadékkal, esővel, hóval párosul, a folyadék beszivárog az aszfalt réseibe, megfagy és repeszi, feszíti be az útburkolatot. Februárban még kevesebb, márciusban már jócskán előfordultak hőmérséklet-ingadozások, amelyek után, mint tavasszal a virárgödrök, szaporodtak a kátyúk. A javításnak is két módozata létezik. Nulla fok alatti időben úgynevezett hidegaszfaltozással próbálják a brigádok a hibákat javítani, csak hogy a technológia szerint az ideiglenesen befoltozott területre, tartós jó idő esetén vissza kellene térni és megerősíteni az időleges megoldást. Erre azonban legtöbbször se idő, se ember, se pénz. Ennek köszönhető, hogy akadnak útszakaszok, ahol egyetlen tavasszal, többször is foltozni kell ugyanazon helyeket.

A legveszélyeztetettebb időszak a szürkületi és az éjszakai, amikor a gyér közvilágítás, valamint a táblák hiányában a gépjármű vezetője már csak akkor észleli a kátyút, amikor nem tudja azt kikerülni. Ha megtörtént a baj, akkor fontos tudni, mi is a pontos teendő, hogy a kárigényt az út kezelőjével szemben érvényesíteni lehessen a későbbiekben.

Első és legfontosabb, értesíteni kell a rendőrséget és megvárni a járőrök kérését, adatfelvételét és a helyszín rögzítését. Rendőrségi szakértőnk szerint célszerű ettől függetlenül saját fényképezőgéppel, vagy legalább mobiltelefonnal is lefotózni a kátyút, a megromló alkatrészt, a helyszínt – amennyiben lehetséges – utcanevtáblával, házzszámmal együtt. Ha az esetnek voltak szemtanúi, azok adatait felírni, mert ezekre a későbbiekben szükség lesz. A gépjárművel félre lehet állni az út szélére, hogy a forgalmat ne akadályozza a jármű, de a sérült gumit, illetve kereket ne kezdje el senki addig leszerelni, amíg a rendőrség ki nem érkezett, és a saját eljárását ne nem fejezte.

A kár elszennedője legkésőbb harminc napon belül kap egy hatósági feljegyzést a rendőrségtől, amelyet a kárrendezéshez majd be kell csatolnia ahhoz az útkezelőhöz, ahol az eset történt. Fontos időhatár, amire oda kell figyelni: a kár esettől számított **5 napon belül** – lehetőleg személyesen – kell bejelenteni a történeteket az út kezelőjénél. Amennyiben ez a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt., úgy ez megtehető a Budapest, XI. kerület Bánk bán utca 8-10., földszint 7. szám alatt. Az ügyfelfogadási idő hétfőtől csütörtökig 08.00–14.00, míg pénteken 08.00–12.00-ig tart. Telefonon 06-40-353-353. A részleteket az FKF. szóvivője ismertette: – *A kárfelvételre előzetes egyeztetés után kerül sor. A kárbejelentést követően az Allianz Zrt. által készített kárfelvételi jegyzőkönyvet, valamint a rendőrség hatósági határozatát a kár-*

AUTÓMENTÉS 0-24-ig
egész Európa területén – 3,5 tonnáig
SE-BES PLUSZ Kft.
06 20 9 441 186
Budapest területén belül bárhol
bárhová 9000 Ft-ért, éjjel 10000 Ft-ért.
Idegen balesethez történő hívás
esetén **FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!**

bejelentést követően a lehető legrövidebb időn belül el kell juttatni a kárfelvételi irodához. A dokumentumokat faxolni is lehet a 459-6860-as számra. A kárszakértői vélemény hiányában a kárigényt nem áll módjában az útkezelőnek elbírálni. Fontos tudni, hogy a káreseménynél sérült alkatrészeket a kárrendezés végleges befejezéséig meg kell őrizni – magyarázza az ügyintézés menetét Horti Zsófia.

Annak is utána jártunk, hogy az FKF. az ügymenet során mire is tart igényt. E szerint:

A bejelentéshez szükséges okmányok:

- a kárt, eseményt bejelentő személyi igazolványa,
- a gépjárművet vezető személy vezetői engedélye,
- a gépjármű forgalmi engedélye,

- a kötelező gépjármű-felelősség-biztosítás igazolása,
- ha nem a tulajdonos a bejelentő, akkor meghatalmazás,
- nyilatkozat casco biztosításról (nem feltétel).

A bejelentésnél közölni kell:

- az esemény idejét, pontos helyét (kerület, út, tér, házsám stb...)
- milyen körülmények között, mi történt,
- a sérülés, a kár becsült mértékét.

A bejelentéshez mellékelni lehet továbbá:

- a káreseményt, illetve annak bekövetkezését helyszínen észlelő tanuk adatait /név, lakcím/,
- hatósági (rendőrségi) intézkedést lezáró hivatalos feljegyzést,
- fényképfelvételek a káresemény helyszínéről.

Amennyiben a káreset a főváros

kezelésében álló útszakaszon történt, úgy a kárbejelentő lap letölthető a www.fkf.hu weboldáról is, ahol a legfontosabb tudnivalókról is tájékoztatja ügyfeleit az útkezelő. Ugyancsak a honlapról ellenőrizhető az is, hogy az úthiba, amely a kellemetlenséget okozta a főváros illetékességébe tartozik-e. Amennyiben nem, úgy célszerű a kerületi önkormányzat weblapján, illetve ügyfélszolgálati irodájánál tájékozódni, hogy az úthibából eredő kárrendezést mely osztályuk rendezi. Néhány honlapról itt is letölthető a kárbejelentő, és van ahol a legfontosabb tudnivalókat is feltüntetik, de ez kerületenként változó.

Vidéken sem jobb a helyzet, a kátyúk nem ismernek megyehatárokat, így az alsóbbrendű utakon keletkezett úthibákra a legtöbb

önkormányzatnak nincs pénze, azt nem javítják. Információnk szerint létezik olyan régió, ahol az úthibák javítására csak most írták ki a közbeszerzési eljárást, amíg az le nem zárul – márpedig az a hazai gyakorlatban több hónapot is igénybe vesz –, addig nincs, aki foltozza a térség útjait. A KRESZ tartalmaz egy gumi jogszabályt, amit a felelősök legtöbbször hangoztatnak, miszerint az út- és látási viszonyoknak megfelelő sebességgel kell közlekedni. Ettől még nem lesz kevesebb kátyú, úgyhogy mindenki fokozott óvatossággal gördüljön az utakon és lehetőleg kerüljön el minden úthibát, mert az akkor sem tesz jót a kereknek és a futóműnek, ha nem is okoz közvetlen kárt.

k.z.t.

MORFONDÁRIÁK

Komolyan mondom, gondban vagyok. Mit írjak? Miről írjak? Az a helyzet ugyanis, hogy egy kedves olvasóm elegánsan kritizálta a stílusomat. Kihangsúlyozta, hogy mindenben egyetért az írásaimban foglaltakkal. Hiányolja viszont, hogy az életünk pozitív, esetleg vidám, vagy netán szebb, reménytelibb eseményeit nem nagyon említem meg. Azóta is sajnós azon töröm a fejem, hogy ugyan mi jóról, szépről kellene írnom, morfondíroznom? Sajnos be kell látnom, hogy nem nagyon látom a szebb jövőt. A szép jelent még kevésbé. Lehet, hogy bennem van a hiba? A fené! Sajnos ez van. Ennek kell örülni. Valóban, örülni kell ennek? Pedig de jó lenne! Persze vannak azért dolgok, melyeknek lehet örülni. Én is örülök. A tavasznak például. Nem jegesek az utak. Böjti szelek ugyan fújdogálnak, de nagy károkat nálunk még nem okoztak. Nem úgy Európánk (írhatom ezt így?) más nemzeteinél, sajnós. Több helyen a tél is csúnyán megtépázta őket. Azért minket, lássuk be, sokkal kevesebb kár ért. Még ha a nagy BKV-s sztrájkot is figyelembe vesszük. Igen. A Föld forog. Viszont nincs aki pihen. Haladni kell. Mondhatnám, küzdeni, gürccölni, robizni, agyalni. Kitalálni valamit, amivel esetleg jobbítani tudunk az életünkön. Képletesen mondván. Fel kell jutni a hegyre. Vagy csak a dombra. Aztán onnan le is kell tudni jönni. Mert a dicsőségnek csak úgy van értelme. Egyszerűen az maga a siker. Mert gondoljátok csak el. Mi történik avval, aki nem hajlandó, vagy nem akar lejönni? Szerintem az is lekerül onnan előbb vagy utóbb. Van, aki csak lecsúszik, van, aki lezuhan. Meg olyan is akad, akit lehoznak. Sőt vannak, akiket egyszerűen lelöknek. Mennyivel kényelmesebb az élet az Alföldön. A síkságon. Nana! Azért ott is van perspektíva. Ott csak a hegy lábáig kell eljutni. Aki megteszi, annak az a dicsőség. A siker. Sajnos ezek a fogalmak soha nem egyedül vannak az életben. Ott a párjuk. Maradjunk csak a sikertelenségnél. Félreértések végett nem azokról beszélek, akik nem sikerek. Az egy más kategória. Szóval azok, akik szeretnének, próbálnak a szabályok, előírások szerint élni, dolgozni, megfelelni az elvárásoknak. Na, ők a sikertelenek. És ez, ahogy látom az élet minden területén így működik kis hazánkban. Megint csak ott tartok, hogy nem jut eszembe semmi szívdertítő vidám dolog. Eszembe jut a féktelen bürokrácia, a korrupció, na meg a hülyeség és ikertestvére, az ostobaság. Itt van mindjárt a közlekedés rendjének a módosítása. Örömmel konstataáltam, hogy végre sort kerítettek a mopedautó létjogosultságának a szabályozására. Na de aztán nem

tudtam, hogy sírjak, vagy nevessek. Amikor azt olvastam, hogy „az a hatósági jelzés nélkül közlekedő jármű, amely csak ilyen jelzéssel vehet részt a közúti forgalomban...” Egy kicsit kezdtem szédülni. Vagy a kerékpárok kerekének számszerűsége még rágett a bódultságomra. Kellett egy kis szünetet tartanom. Megpróbáltam azt is pontosan értelmezni, hogy ki tekerheti, vagy hajthatja ezeket a járműveket. Kezdtém izgalomba jönni. Mivelhogy van már internetem, lázasan klikkelgettem, de a rollerokról egy szót sem találtam. Próbálkoztam a három-, illetve négykerekűeknél is, de ott sem leltem, még csak utalást sem. Amikor meg a gyaloghíntókra vonatkozó szabályokat sem leltem sehoh, végkép feladtam. Na végre! Valami jó is eszembe jutott. Ez évtől a jogsi egészségügyi érvényesítését a családorvosok végezhetik. A 102-es kategóriát is. Na ez azért haladás. Nem igaz? Még azt is haladásként értékelem, hogy a környezetvédelmi vizsgálatot összehozták a műszakival. Lássuk be eggyel kevesebb gond. Azért a kis dolgoknak is kell örülni. Bosszankodni meg ott a milliós kátyú. Tulajdonképpen azokon sem kell bosszantani magunkat. Csak kerülgetni. Nálunk ez a tavasz biztos jele. Meg a hóvirág. Amit ugye már nem lehet nőnapra ajándékozni, mert védett. Dunakeszi határában is van egy védett természeti terület. Érdekes módon ahány hivatal foglalkozik vele, mind mást mond. Ja, vagy úgy. Hogy ott egy külföldi befektető akar építkezni. Nem úgy, mint az a szerencsétlen gazda, aki a saját tulajdonú földjén egy dombot elegyengetett. Előtte utánanéztett a telekkönyvben meg egyéb jegyzékben, hogy nem követ el hibát. Azt hitte, hogy minden oké. A természetvédelmi hatóság ma-

gánszemély bejelentése alapján megbírságolta. 150 millió Ft-ra. A Kossuth rádióban egy délelőtti műsorból tudtam ezt meg. Állítólag azon a dombon valami tarka levelű növény élt, amiről nem tudott senki, csak a bejelentő személy. Ilyenkor azt kérdezem magamtól, miért nem szólt a jóember előbb? Csak. Mint ahogy a drosztokat nem takarítják. Csak a díjat szedik. Természetesen évente, ahogy illik, emelik is. Mint az üzemanyag árát. Csak a taxitarifákat csökkentik. Egyesek. Ez már több mint nevelés. Tíz évvel ezelőtti árakon fuvarozni. Erre lehet már nyugodtan azt mondani, hogy ez nem hiba, ez már bűn. Ilyen tarifák mellett aztán nem csoda, ha egyre többször hallunk majd a németországi „városnéző” fuvarokhoz hasonló esetekről. Őket is sújtja még a válság. Az előttünk álló választási hercehurcákról szándékosan nem mondom semmit. Majd meglátjuk. Tisztelettel: **Kapitány**

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlatl szakra- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvizsgáig.

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

Hívd bizalommal Ildikót

a

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyhatsz üzenetet a

vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Egy gondolat a magyar-oroszról

Sokan vártuk a tavaszt, az első mérkőzéseket és a Válogatottat! Jól küzdöttek, kedvelem ezeket a srácokat. Annyira akarják a sikert, de sajnos még nem rettegnek tőlük az ellenfél kapusai. Erwin Koeman legalább meglepte, amit már régen kellett volna. Szalai Ádám becserérésevel kb. 20 percig két centerünk volt. Volt is helyzet bőven, de hiba is. Sem a saját, sem pedig az ellenfél tizenhatosáról kijövő labdákat nem tudtuk összeszedni. Luxus! Ezért fordulnak le rólunk nagyon könnyen, ezért nem tudunk meglepetésszerű lerohanásokat alkalmazni és ezzel létszámfőlényt teremteni. Ezért nincs átlövés.

Mindezek ellenére sok sikert a srácoknak, örök optimistaként bízom bennük!

A mostani döntetlenhez gratulálok, egyelőre az oroszok jobbak nálunk!

Tavaszi-nyári sütögetéshez...

Az előző számban már jeleztem, most nem konkrét receptet írok le, hanem a tavasz és nyár közeledtével, a húsvéti ünnepek alkalmával valami ötletet, segítséget adok nektek. Bizonyára jártatok már úgy, hogy a legdrágább nyersanyag is kárba veszett. Hol elégetik, hol pedig keményre sűtik. Udvarián eszünk belőle, de nem ízlik, inkább csak jöjjön az ital. Ez azért adódik, mert nem ismerjük a pácolási technikákat. Nos, melyik módszert mikor alkalmazzuk?

Száras pác

Ez egy rövid ideig tartó sós, fűszeres (fokhagyma, bors, bazsalikom, fehérbors,) maximum egy napig érleljük a húst. A fűszereket egyenként alkalmazzuk, de lehet egyszerre is. Főleg szárnyasokhoz, fehér húshoz használjuk. Egy napnál tovább nem pácolhatjuk, mert a hús elveszíti a nedves tartalmát, élvezhetetlen lesz. Ez a módszer jól kapcsolódik a kerti sütögetéshez. Gyors, nem kell sokáig sütni, kellemetlen meglepetés nem érhet minket.

Nedves pác

1 liter léhez kell 2 db sárgarépa, egy gyökér, közepes zeller (zölddel együtt), egy citrom négy cikkre vágva, egy fél narancs. A zöldegeket felaprózzuk, 1 liter vizet felforraltunk, beletesszük a zöldegeket, hozzáadunk még egy kanál borókabogyót, egy evőkanál fekete borsot, 4-5 babérlevelet. Mivel a hozzáadott zöldség lehűti a vizet, visszaforraltás után tovább főzzük kb. egy percig. Kihűlést követően a húst beletesszük a lébe, úgy hogy ellepje, majd hűvös helyen 4-6 napig hagyjuk érlelődni. Vadhúshoz ajánljuk, elsősorban sütéshez. Szóni nem szabad!

Olajos pác

Sertéshúshoz

3-4 nap

Marhahúshoz

6-10 nap

Birka, bárány

3-4 nap

Hozzávalók:

Sertéshús

fekete bors, kömény, fokhagyma, bazsalikom, cayenni bors (nagyon erős piros bors)

Marhahús

mustár, bors, ízlés szerint egyéb fűszer is lehet

Birka

rozsmaring, kakukkfű, csombor, fokhagyma, bors, és amit még gondolsz, lehet improvizálni.

A birka és a bárány laza szerkezetű hússok, ezért elég a háromnapos pác, míg a marha 6-10 nap alatt érik meg. Olyan edényt kell használni, amelyben az olaj ellepi a húst! Az így elkészített hús egyben és szeletben is kitűnően élvezhető.

Külön felhívom figyelmeteket, hogy a tűz ne legyen erős, inkább csak parázson süssünk!

Továbbra is várom saját ötleteiteket, véleményeiteket, érezzétek jól magatokat!

City 231

Most pedig következzen Soós István ismeretetője a sonkáról és a nyúlról:

Tisztelt Kollégák!

Már január elején tudtam: ideje szert tenni egy komolyabb méretű sonkára, gondolván a hamarosan nyakunkon lévő húsvételre. Ha már ez az írás kicsit késő is a következő folyamathoz, talán érdemes eltenni, gondolván a jövő évre.

Nos, ha a sonka megvan, azt vastagon, erősen besózzuk, s egy hétig sóban pácoljuk. Ezután egy egész doboz sonkapácot felfőzünk, hozzátevé még egy zacskó szemes borsot, s egy marok babérlevelet is.



Majd a kihűlt páclébe befektetjük a sonkát, s így pácoljuk, locsolgatjuk, naponta átforgatjuk négy héten át. Nos, ha ez az idő letelt, a sonkát kiakasztjuk két napra szikkadni, majd bekísérjük a füstölőbe, s ke-

ményfa fűrészponton jó két napig füstöljük. Ha már ez is megvolt, gyönyörködhetünk a színében, illatában, majd ki-ki beakaszthatja a maga kamrájának hűvösébe, még egy kissé pihentetni. Majd néhány nap múlva kóstolható a mű.

Tehát miután a fűstről levettük és szikadt pár napot, hát addig nézegettem, amíg csak levágtam belőle egy darabot. Szeletelőgéppel vékony szeleteket vágtam, s házi eltevésű birs- és szilvakompóttal előételként kínáltam. A következő ételhez is felhasználtam, szintén házi sült hurkát készíttettem, mellé sonkszelet, sült burgo-



nyával, uborkával. A képek magukért beszélnek, még ha nem is színes az újság. Ilyen ebéd után estére már csak könnyű vacsora jött szóba, mégpedig paradicsomos káposzta, sült virslivel. A virsli sütésére talán nem érdemes kitérni, de a káposztára azért vesztegessünk néhány szót. A káposz-

**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



tát vékonyra leszeleteltem, vízben puhára főztem. Egy kis fej hagymát pirítottam, liszttel könnyű rántást készítettem, amit paradicsomlével engedtem fel, s ez került a káposztára, majd ízlés szerint cukrot adtam hozzá, s még egyszer összeforraltam, ezzel kész is. Aki színes fotókra kíváncsi, az találhat itt:

<http://soosistvan.xfree.hu/179711>

Kaptam szép nyulatok vidékről, s máris egy régi kedves recept jutott eszembe, a gerinccel. Nekifogtam, elkészítettem, s most beszámolok róla.

A gerinceket megtisztítottam, megspékeltem füstölt szalonnával, fokhagymával, sóztam, borsoztam, kissé bazsalikomoztam is, majd befedtem még szalonnával, némi hagymával, s így sütőedénybe helyeztem. Öntöttem alá egy üveg sört, persze minőségi próba után (jó volt). Ezután sütőben lassú tűzön sütöttem egy jó órát. Némi hűlés után óvatosan lefejtettem a húst a csontról, majd felszeleteltem, s tányérra helyeztem. Sütés közben még elkészítettem egy gyors kaporos gombás mártást, mely igen megfelel a nyúlnak. Némi



olajon hagymát futtattam, majd ezen a gombaszzeleteket is megpirítottam, friss, vágott kaporral illettem, némi liszttel Stauboltam (sűritettem), majd az egészet tejföllel készre habartam. Ahogy a képen látjuk, egész kellemes előétel kerekedett belőle. Sajnos itt csak fekete-fehér képek vannak, de aki kíváncsi, s ideje engedi, megtalál sok jó képet az iwiw-en, vagy www.tvn.hu lapon, fotóalbum, „Éhes vagy? Ezt nézd!” címszó alatt

Üdvözlettel:

Soós István
City 22

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

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

KIPUFOGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZŰRŐK tisztítása
SPORTDOBOK és **KRÓMVÉGEK**
Nyitva: H-P: 8-18-ig
Szombaton: 9-16-ig
Tel.: 06-30/252-1955, 06-20/493-9944
1162 Bp., Gusztáv u. 128.
www.lender-kipufogo.hu

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

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

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

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

Santen 95 Bt.
autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre u. 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-18 óráig, Sz: 9-10 óráig
www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Kire és mire figyel az APEH 2010-ben?

Az APEH minap ismertetett 2010-es ellenőrzési irányelvei alapján megállapítható, hogy a taxis vállalkozók ezúttal sem kerülnek a kiemelten vizsgálandó vállalkozások közé. Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy egyáltalán nem kell ellenőrzésre számítaniuk kollégáinknak. Itt van például a sokat vitatott „tevékenységre jellemző kereset” kérdése.

Ebben az évben – mint az adóhatóság ellenőrzési irányelveiben is szerepel – könnyebben kerülnek az APEH látókörébe azok a vállalkozók, vállalkozások, amelyek alacsonyabb összeg – esetleg éppen a minimálbér – után

fizetnek járulékot, holott a tevékenységre jellemző keresetük ennél magasabb. Komoly dilemma az egyéni vállalkozásoknál a tevékenység piaci értékének meghatározása. Néhány adószakértő szerint nem érdemes sokat bajlódni ezzel, hanem a tényleges vállalkozói kivét – ami főállásúaknál nem lehet kevesebb, mint a minimálbér – után célszerű megfizetni a járulékot. Átalányadózóknál még egyszerűbb a helyzet, náluk ugyanis a jövedelem fogalma nem értelmezhető – azt mindenkor a bevételből számítják egy meghatározott, diktált kulcs – 20% – alapján. Járulékaikat nekik

is legalább a mindenkori minimálbér alapján kell fizetniük.

Ellenőrzési irányelvek 2010 (kivonat)

Az adóhatóság a törvényekben meghatározott adókötelezettségeket nem teljesítő vagy megsértő adózók feltérképezését és ellenőrzését a törvényeknek megfelelően, megkülönböztetés nélkül folytatja. A kiemelt vizsgálati irányok kijelölése az adózoói magatartás jellemző jegyei alapján történik, és független az adózók tevékenységi körétől, méretétől, adófizetési képességétől, jogi helyzetétől, tulajdo-

nosi vagy szervezeti feltételeitől, nemzeti hovatartozásától, gazdasági szerepétől és kapcsolatrendszerétől. Ellenőrzési irányelvek:

- a bevallások benyújtásának elmaradása;
- többszörös székhely-, illetve tulajdonosváltás;

mazott esetében pedig – ennek jogkövetkezményei mellett – az adók és járulékok utólagos megállapításával.

- Fokozott kockázatkezelés és célirányos kiválasztás alapján vizsgálni kell a magánszemélyek jövedelmeinek és vagyongyarapodásá-

Az ellenőrzési típusok tervezett arányszámai

- a) bevallások utólagos vizsgálatára irányuló ellenőrzések (ideértve az egyszerűsített ellenőrzéseket is) 59,8%.

Ebből

- legnagyobb (első 3000) adóteljesítményű adózó ellenőrzései 12,0 %,
- vagyongyarapodási vizsgálatok 12,0 %,
- bevallás kiegészítése alapján elrendelt ellenőrzések 0,1%,

Az egyik internetes gazdasági fórumon találtam az alábbi hozzászólást. Talán tanulságos lehet. No nemcsak nekünk, inkább azoknak, akik a gazdaságot irányítják ebben az országban... „Itt Szlovákiában az egy lakosra jutó adóellenőrök száma tizede, azaz TIZEDE a Magyarországinak! Ez nem vicc!

A cégem befizeti a 19% nyereségadó, a fennmaradó részt pedig abszolút adómentesen felvehetem osztalékként, nem éri meg csalni. Itt senki nem spekulál, nincsenek off-shore cégek, számlagyárak, külföldi rendszámmal használt autók, nem baszogat folyton az adóhatóság, itt mindenki tisztességgel dolgozik, és fizet adót.

A gazdasági növekedés itt Szlovákiában 14% volt 2008-ban, Magyarországon ugyanakkor 1%. Az elmúlt negyedévben itt a növekedés 6% volt, Magyarországon -3% a csökkenés. Itt euró van, nálatok tíz éven belül nem lesz.

Most akkor melyik az egészségesebb rendszer? Nem kellene a jó példát követni, az okosabbtól tanulni? Lajos”

- több éven keresztül jelentős összegű tagi kölcsönrel történő működés;

- nagy összegű adóhátralék felhalmozása;

- tartós veszteség kimutatása folyamatos működés mellett (különös tekintettel a nagy összegben felhalmozódott veszteségek finanszírozására);

- a bevallásokban sorozatosan nagy forgalom és a bevételhez igazodó nagyságú kiadások szerepeltetése (ún. adóminimalizálás);

- a különböző támogatásokat igénybe vevő vállalkozások.

- Kiemelten nagy figyelmet kell fordítani a gazdasági tevékenységüket bejelentés nélkül gyakorlati vállalkozók feltérképezésére.

- Továbbra is ellenőrizni kell a bevétel megszerzése érdekében felmerült kiadásokról szóló számlák és más bizonylatok megőrzési kötelezettségének teljesítését, különös tekintettel az eva-alanyokra, valamint az átalányadózást választó egyéni vállalkozókra.

- Fokozott figyelemmel kell kísérni azokat a vállalkozásokat, vállalkozókat, akik járulékfizetési kötelezettségüket a tevékenységre jellemző keresetnél alacsonyabb összeg után teljesítik.

- Vizsgálni kell a magánnyugdíjpénztári tagdíj bevallásának és megfizetésének teljesítését.

- Folytatni kell a feketefoglalkoztatás visszaszorítására irányuló ellenőrzéseket.

- Vizsgálni kell a foglalkoztatás munkajogi, illetve társadalombiztosítási szempontból történő megfelelő minősítését. Indokolt esetben élni kell a jogviszony adójogi átminősítésének lehetőségével, be nem jelentett alkal-

nak, illetve életvitelre fordított kiadásainak összhangját, különös tekintettel az eltitkolt jövedelmek feltárására.

- Vizsgálni kell a cégautóadóval kapcsolatos kötelezettségek teljesítését.

A 2010. január 1-jétől kezdődő adóéveket érintően új feladatként jelenik meg az adóhatóság tevékenységében a helyi iparüzési adó bejelentésével, bevallásával, adóelőleg- és adófizetési kötelezettségével, nyilvántartásával, ellenőrzésével, jogszertlen adózói magatartás esetén szankcionálásával összefüggő munka elvégzése.

Új feladatot képvisel az egyes nagy értékű vagyontárgyakat terhelő adóval kapcsolatos kötelezettségek teljesítésének ellenőrzése.

2010-ben az ellenőrizendő főbb tevékenységi körök:

- a papír- és a nyomdaipar, valamint a hozzájuk kapcsolódó kereskedelem;

- az őrző-védő szolgáltatások területén működő alvállalkozói láncolatok;

- a termékbemutatókon keresztül bonyolódó kereskedelem;

- a hitelközvetítés és az üzletviteli tanácsadás.

Kérdőjelek az új csekkek körül

Mint már említettük előző számainkban, az egyéni vállalkozók járulékfizetésében (is) alapvető változások történtek január elsejétől. Megszűnt a tételes egészségügyi hozzájárulás (EHO) fizetési kötelezettség, a vállalkozói járulék átalakult, és munkaerő-piaci járulék címen beépült az egészségügyi járulékba, aminek aztán ettől más lett a mértéke és a számlaszáma is. Vagyis a régi eü-s csekkeket eldobhatjuk. De vannak kivételek!

Akinek a folyószámláján egészségügyi járulék tartozás van, az még a régi csekken törlesztheti ezt,

a nyugdíj melletti vállalkozók egészségügyi járulékaikat (4950 Ft/hó) szintén a régi csekkekre fizetik (nem tévesztendő össze az adóbevallási „csomagban” kapott EHO-s csekkel!).

Fentiekről így szól az APEH közleménye (kivonatolva):

Az APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számlára, valamint az APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek beszedési számlára történő befizetések

2010. január 1-jétől került bevezetésre a 10032000-06057749 számú APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla 188 adónummóddal, mely számlára a következő befizetéseket kell teljesíteni:

- a foglalkoztató és a biztosított egyéni vállalkozó által fizetendő 27 százalékos mértékű társadalombiztosítási járulékból a 3 százalékos mértékű egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékot, és

- a biztosított által fizetendő 7,5 százalékos mértékű egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékot (vagyis az egyéni vállalkozónak összesen a 10,5%-ot).

A 10032000-06056229 számú APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek beszedési számlára 124 adónummóddal a következő befizetéseket kell teljesíteni:

- a 4 950 forint összegű egészségügyi szolgáltatási járulékot, (nyugdíj melletti vállalkozók) és

- a mezőgazdasági őstermelők által fizetendő 2 százalékos mértékű egészségbiztosítási járulékot...

- átalakuló, tevékenységüket kezdő, adókötelezettségüket megszüntető vagy más jogutód nélkül megszűnő vállalkozások ellenőrzései 17%,

- kiutalás előtti ellenőrzések 8,0%,

b) állami garancia beváltásához kapcsolódó ellenőrzések 0,1%

c) egyes adókötelezettségek teljesítésére irányuló ellenőrzések 31,6%

d) adatok gyűjtését célzó ellenőrzések 8,1%

e) ellenőrzéssel lezárt időszakokra vonatkozó ismételt ellenőrzések 0,2%

f) egyéb Art-on kívüli ellenőrzések (pl. 1+1%, szerencsejáték, lakás célú támogatás ellenőrzése) 0,2%.

Tanárnő kérdi az iskolában:

- Gyerekek, kinek mi hiányzik otthon?

- Nekünk még nincs autónk! – mondja Ferike.

- Nekünk még nincs fürdőszobánk! – kont-ráz Józsika.

- Nekünk már van mindenünk! – böki ki büszkén Mórička.

- Tényleg?

- Persze! Múltkor hazajött a fater, belehányt a szekrénybe, anyám meg azt kiabálta:

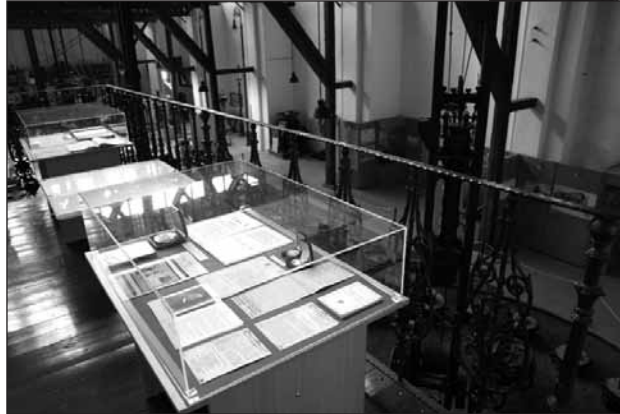
- Na, már csak ez hiányzott!

A porlasztó egyik feltalálójának, Bánki Donátnak a munkásságából nyílt kiállítás a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Öntödei Múzeumában

Bánki Donát, korának egyik legjelesebb gépészmérnöke a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a budapesti Magyar Királyi József Műegyetem nemzetközi hírnű professzora, a Gépészmérnöki kar dékánja volt. Gazdag életútját 21 darabból álló tablósorozatban örökítette meg az Óbudai Egyetem, melyet 2010. február 16-tól láthatnak az érdeklődők a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Öntödei Múzeumában.

A tablók mellett számos eredeti dokumentumban is gyönyörködhet a látogató. A vitrinekben megszemlélhetik a gépészmérnök hallgató Bánki 1876/77-es egyetemi anyagkönyvét, kinevezését a Magyar Királyi József Műegyetem „constructeurévé” 1891. március 31-i dátummal, megtekinthetik a Vaskapu-vízérő tervezetének eredeti nyomtatott változatát, melyet a budapesti Hydro-elektromos társaság mérnök bizottságának adott elő 1918. június 18-án.

A kiállításban szerepel a műegyetemi tanár által kiadott írásbeli feladat gépészmérnök hall-



gatók számára 1906-ból, találmánya a Bánki–Csonka féle első karburátor műszaki rajza és annak motoros szivattyúhoz készített változata is. Megtekinthető a Franklin Társulat 1916-os kiadásában az eredeti „Energiaátalakulások folyadékokban” című egyetemi tankönyve, mely máig használatos a Műegyetemen. A kiállítás szemlélteti az utókor megbecsülését is az alkotó utódoknak adományozható, róla elnevezett emlékérem és jubileumi díj bemutatásával.

A kiállítás április közepéig tekinthető meg a



Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Öntödei Múzeumában. (Budapest, II. kerület, Bem József u. 20.)

Nyitva tartás:
hétfő kivételével naponta 9-17 óráig,
tel./fax: 36 1 202 5011,
www.omm.hu

Diplomás adótanácsadónál
biztosítás kötése kegyeleti
szolgáltatásokra.

Érdeklődni: 20/663-8243

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata

Szabadság híd, pesti hídfő

■ Az újonnan átadott Szabadság hídon a pesti lehajtónál, a vilamos forgalmat irányító jelzőlámpa mögé tették a közúti forgalmat irányító jelzőlámpát. Kérjük áthelyezni, jól látható helyre.

• A fényjelző készülék végleges helyére került, láthatósága javult.



Szabadság híd: nem lehet látni a forgalomirányító jelzőlámpát

XIV. Kerepesi út – Róna út sarok

■ Nem lehet belátni a kereszteződést a növényzet miatt. Kérjük a balesetbiztonságot veszélyeztető növényzet eltávolítását.

• A növényzet ritkítására intézkedtünk.



XIV., Kerepesi út – Róna út: Növényzet takarja a forgalmat



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

V. Roosevelttér

A korábbi időszakban a Széchenyi rakpartról közvetlenül fel lehetett hajtani a Lánchídra. Most ezt csak a BKV járművek tehetik meg. Kérjük, engedélyezzék a taxik számára is, hiszen azok is a tömegközlekedés részei.

• Korábban BFFH forgalombiztonsági okból (fonódó mozgások) zárta le az Akadémia parkolójából a Roosevelttérre vezető kihajtót, s ezt nem is tervezi megnyitni. Kivételesen – villamospótlás, kiemelt rendezvények, buszterelés – idején engedélyezett az útvonal használata, ekkor taxik számára is engedélyezett az áthajtás. Intézkedünk a kiegészítő tábla („Mindkét irányból behajtani tilos”, kivéve BKV és taxi) kihelyezésére.

XXI. Ady Endre utca

Hosszú a sor Pesterzsébet felől Csepel felé haladva, mert a Papírgyárnál balra fordulóknak, feltartják az egyenesen haladó forgalmat. Kérjük a balra fordulóknak hosszabb beforduló sávot.

• Az Ady Endre út – Duna utca csomópont forgalmi rendjét Igazgatóságunk is vizsgálta. Megállapítottuk, hogy a Pesterzsébetig tartó torlódás oka a kérdéses balra kanyarodó sáv szűksége. Észrevételünket továbbítottuk a forgalomtechnikai kezelőnek, ám a fenti sáv meghosszabbítása jelenleg a gyalogosátkelőhely (és az azt védő terelősziget) elhelyezkedése miatt nem lehetséges. Az Ady Endre úton jelenleg burkolatbontási tilalom van érvényben. Megjegyezzük, hogy a XXI. kerületi Önkormányzat korábban többféle tervváltozatot is készítettett a csomópontra vonatkozóan, körforgalom, illetve jelzőlámpás szabályozás bevezetésére.

Jenő a feleségéhez: – Kedvesem, a drágább lakásról való álmom végre valóra válik!

– Tényleg? Ez csodálatos!

– Igen, hétfőtől emelik a lakbért.

Félszáz éjjellátó sebességmérőt tesztelnek

Éjszakai lopakodó a rendőrségnél

Évtizedeken keresztül a rendőrség csak korlátozott számban rendelkezett olyan sebességmérőkkel, amelyekkel éjszaka is képes volt a gyorshajtókat rögzíteni. A mind korszerűbb eszközök egyre tökéletesebb felvételeket készítettek, de a lézeres rendszereik csak kora reggeltől késő estig tudták kiszolgálni a rend őreinek igényeit. Decembertől 50 darab SCS-103 jelzésű, magyar gyártmányú sebességmérőt tesztel a rendőrség az egész országban.

Ki ne emlékezne még a régi jól bevált traffipaxokra, amelyek nem csak éjszaka, de nappali fotózásánál is villanó fehér fényvel világítottak be a megengedettnél nagyobb sebességgel elhaladó autót. Akkoriban nem volt kétséges, készült-e felvétel, legfőképpen az, hogy a gépben volt-e film. Ma már beismerhető, a tervgazdálkodás, valamint az anyagi lehetőségek akkoriban is korlátokat szabtak, még ezen a pénzügyi területen is. Nemegyszer a radar mért, a vaku villant, csak nem volt film a gépben. Az ősi időkben még az is előfordulhatott, hogy a kezelő olykor „elfelejtette” továbbítani a filmet, így egy-egy negatív kockára több felvételt is exponált, ezért a későbbiekben ezek a bizonyítékok nem voltak értékelhetőek a szabálysértési eljárásban. Ma már ilyen nem lehetséges. Az Európai Uniónak e területre is határozott tartalmú előírásai léteznek. Ezek között szerepel, hogy sebességmérő készülék GPS koordinátáit rögzíteni kell minden telepítési helyszínen és az eszközök által rögzített adatokhoz a helyszínen senki nem férhet hozzá, azt nem lehet ily módon manipulálni.

Az SCS-103 lézeres sebességmérő már mindezt tudja. Nem csak a saját készülékének koordinátáit, hanem az elhaladó gyorshajtóét is rögzíti, mint ahogyan annak időpontját és sebességét. Az adatátvitel műholdas kapcsolat révén automatikusan történik, úgyhogy a

kezelőnek nincs ezzel semmi dolga. A készülék rögzíti a gyorshajtást és az adatokat már továbbítja is a központba, ahol a szoftveres rész megállapítja, a szabálysértő gépjármű kinek tulajdona. Mellérendeli az elkészült fotót, s ha a későbbiekben a gyorshajtó kíváncsi a felvételre, úgy a rendőrségtől kér, majd kap egy belépési kódot, így az ország bármely területén is él, megtekintheti a szabálysértését. Amiben mégis újdonság ez az eszköz, az egyrészt az, hogy éjjel is „lát”, másrészt – lézeres elődeivel ellentétben –, nem mozgóképet rögzít a szabálytalankodóról, hanem állót. A hatótávolsága ugyan 1700 méter, de ezt csak nappali fényviszonyoknál lehet kihasználni, ugyanakkor az optikai rendszere még mindig nem annyira tökéletes, hogy a rendszámot ilyen távolságból rögzíteni lehessen. Gyakorlati tapasztalat alapján 100 méter az a távolság, amelyen belül optimálisan ki lehet használni a készülék biztosította lehetőségeket. S ha már a technikai paramétereknél tartunk: 320 kilométeres végsebesség rögzítésére alkalmas a készülék, amelyet lehet állványra szerelve használni éppúgy, mint a személyautó fejtámla helyére rögzítve. A készülék ára 4,5 millió forint.

az adott gépkocsinak nem kell magán viselnie a rendőri jelleget. Vagyis bárhol, bármilyen végzettségű sebesség-ellenőrzést. A sajtónyilvános bemutatón elhangzott az is: a berendezés lézerezése olyan frekvencián működik, amely kívül esik a ma ismert detektorok érzékelési területén, így azok a sebességmérést nem tudják előre jelezni a gépjárművezetőnek. Mindez decemberi információ. Azóta eltelt két-három hónap, már a kereskedelembe kapható olyan, nem csak előjelző, de zavaró eszköz is, amely ezt a frekvenciát is érzékeli és blokkolja. Aki a tesztek részleteire is kíváncsi, annak nem kell mást tennie, mint az egyik legismertebb videomegosztó portálra kattintania és a keresőbe beütni az SCS-103 szót, és máris rövidfilmen láthatja, pünkösd királyságának bizonyult ezen eszköz kivételessége is. Igaz, a blokkolót 120-130 ezer forintot áron lehet a piacon beszerezni, de a gyorshajtásokért kiszabható bírságösszegeket alapul véve, ez két-három jelentősebb sebességtülpés esetén megtérül. Rádásul a vezetői engedélyét sem vonják be az illetőnek. Ezzel nem szeretnénk azt sugallni, hogy mindenki rohanjon az üzletbe és száguldozzon útjainkon, pusztán azt a tényt kívántuk cáfolni, amely decemberben még igaz lehetett. Ez a fejlesztési verseny az ellentétes érdekeltségű felek között mindig is létezett.

A január elsején hatályba lépett jogszabálymódosítás alapján a rendőrség tiltott helyen várakozva is folytathat sebességmérést. Nem kötelező táblával jelezni a kontroll helyszínét, és amennyiben gépjárműből végzi a mérést,

BRFK – Budapest	
Pest	
Borsod-Abaúj-Zemplén	3 db
Heves	-
Nógrád	4 db
Szabolcs-Szatmár-Bereg	2 db
Hajdú-Bihar	2 db
Jász-Nagykun-Szolnok	3 db
Csongrád	3 db
Bács-Kiskun	2 db
Békés	3 db
Baranya	3 db
Somogy	2 db
Tolna	2 db
Fejér	4 db
Komárom-Esztergom	2 db
Veszprém	3 db
Vas	2 db
Győr-Moson-Sopron	3 db
Zala	2 db
Összesen:	50 db

és blokkolja. Aki a tesztek részleteire is kíváncsi, annak nem kell mást tennie, mint az egyik legismertebb videomegosztó portálra kattintania és a keresőbe beütni az SCS-103 szót, és máris rövidfilmen láthatja, pünkösd királyságának bizonyult ezen eszköz kivételessége is. Igaz, a blokkolót 120-130 ezer forintot áron lehet a piacon beszerezni, de a gyorshajtásokért kiszabható bírságösszegeket alapul véve, ez két-három jelentősebb sebességtülpés esetén megtérül. Rádásul a vezetői engedélyét sem vonják be az illetőnek. Ezzel nem szeretnénk azt sugallni, hogy mindenki rohanjon az üzletbe és száguldozzon útjainkon, pusztán azt a tényt kívántuk cáfolni, amely decemberben még igaz lehetett. Ez a fejlesztési verseny az ellentétes érdekeltségű felek között mindig is létezett.

k.z.t.

A taxiszolgáltatást az utazási igények alakítják. Ma is, és a jövőben is. A járművekre is kiható változások ismeretei előbb külföldön jelentkeznek. A külföldi tapasztalatokra és prognózisokra ezért fokozottan érdemes odafigyelniünk. Anál is inkább, mert a mértékadó tendenciák az európai közösség irányelveiben is megfogalmazódnak. A taxigépkocsi városi járművek. Mértékadó tendenciáit a népesség növekedése és öregeése alakítja világszerte.

Növekvő népesség, terjedő villamos hajtás

2008 óta az emberiség többsége városokban él. A városok növekedése, ha lassuló ütemben is, az elkövetkező évtizedekben is folytatódik. Az idén a Föld népessége meghaladja a 7, a



A sokak által várt, növelt hatósugarú, hálózatról tölthető akkumulátorú Chevrolet Volt Európában jövőre kerül piacra

gépkocsi száma az egymilliárdot. 2015-re a szakértők 45-nél több, 5 milliőnél nagyobb megaváros kialakulására számítanak.

A nagyvárosok globális városokká válnak, amelyek a fizikai áruterelés helyett mindinkább a fejlett pénzügyi szolgáltatások helyszínei lesznek. A változás szükségképpen együtt jár a városi járműforgalom növekedésével is. A levegőtisztaság érdekében ennek zömét a tömegközlekedés alkotja. Úgy, hogy a növekedés a taxiforgalomra is kihat, hiszen a zsúfolt nagyvárosi forgalomban csak helyi emisszió nélküli gépkocsi közlekedhetnek.

A városi gépkocsiállomány további növekedése a fosszilis üzemanyag-felhasználás és a levegőtisztaság javítását, a helyi energiaforrások jobb kihasználását és a villamos hajtások terjedését vonja maga után. E célok elérése az energiatároló eszközök erőteljes fejlesztését és a villamos hálózatok átalakítását teszi



A Mercedes-Benz hibrid-buszeit a londoni forgalomban vetik be először

A taxiközlekedés

szükségessé, valamennyi fejlett közlekedésű országban. Úgy, hogy a prognózisok szerint 2020-ig a hibrid járművek száma 6,2, a hálózati hibridek és a tisztán villamos hajtású járművek állománya 1,1 millióra növekszik majd (a taxigépkocsikkal együtt).

A villamos hajtás előnye, hogy a villamosenergia-szükségletének jó része a meglévő villamos hálózatok csúcsidőszakon kívüli kapacitás-tartalékaival kielégíthető.

Az USA energiaügynekességének optimista becslése szerint 2050-re várható az az időszak, amikor a gépkocsi 90%-a villamos hajtásúvá válik. Ekkor a hajtás energiaigénye eléri a világ primer áramtermelésének 20%-át. A villamos gépkocsi hatósugara akkorra eléri

a belsőégésű motorral hajtottakét, az akkumulátorok költsége pedig várhatóan a negyedére csökken.

Bár a hálózatról működtetett villamos hajtású (plug-in) gépkocsi korlátozott mértékben továbbra is használnak fosszilis üzemanyagot, a használatuk a meglévő töltőállomások miatt rugalmasabb és hatékonyabb a tisztán villamos hajtásúakénál.

A hálózatról működtetett villamos hajtás csökkenti a fosszilis üzemanyag-felhasználás és járműhasználat költségeit. Ennek, és a kisebb károsanyag-kibocsátásának köszönhetően, az EU-ban a gépkocsi 2012-től 2015-ig 130 g/km-ben limitált CO₂-kibocsátása 2020-ra 95 g/km-re mérsékelhető. A jövő tehát a közel kétszeres hatásfokú villamos hajtásé. Akkor is, ha a gépkocsi fosszilis üzemanyagát, a távolabbi jövőben, fedélzeti tüzelőanyag-cellákban előállított hidrogén helyettesíti majd.

A káros emissziók és üvegházhatású gázkibocsátás nélkül működő villamos hajtású gépkocsi elterjesztésének lehe-

Addig a vadonatúj Prius III-asok a „városok királyai”



tősége költséges beszerzésük társadalmi támogatása nélkül azonban igen korlátozott. Az üzemanyag-utántöltés meglévő infrastruktúrája miatt, a plug-in gépkocsi használata rugalmasabb és olcsóbb a tisztán villamos hajtású járművéknél. A távlati cél e járművek megújuló forrásokból (nap-, szél-, vízerőművekből) származó, villamos infrastruktúra kiépítése.

A villamos hajtás valamennyi későbbi előnyéhez a ma még jelentősen nagyobb költségek csökkentésén keresztül vezet az út. Legalábbis az olyan országokban, melyek a közösség erőforrásaiból

fejlődése

fejlesztik a közúti infrastruktúrát, nem pedig a jármű-tulajdonosokra hárítják át ennek minden terhét.

Korlátozások és kedvezmények

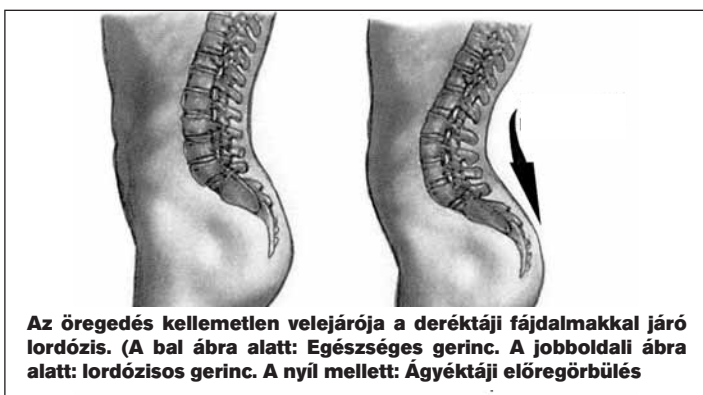
Bár Európában lassúbb a népességnövekedés, mint más kontinenseken, a városok forgalma azonban rosszul szellőző kis utcákon zajlik. Ezért mind több európai városban terjedő gyakorlat, hogy a tiszta levegő védelmében „Környezetvédelmi Zónákat” (Environmental Zones) jelölnek ki. Ez annyit jelent, hogy a városok megszabott térségeiben, 6-10 éves időtartamig csak Euro IV-es és

legzöldebb gépkocsik hater eurós regisztrációs adókedvezményrel kerülnek forgalomba.

Vételár-támogatással, adókedvezményrel, parkolási díjmentességgel más európai országok is eredményesen motiválják a tiszta járművek vásárlóit és használóit.

Itt jegyezzük meg, hogy az olimpiai játékok gyorsítják a villamos hajtású taxigépkocsik terjedését. A 2008-as olimpián Pekingben 600 villamos hajtású taxigépkocsi teljesített szolgálatot. A 2012-es olimpián Londonban az utasforgalmat villamos hajtású taxigépkocsikkal tervezik lebonyolítani, megfélelő beszerzési ár- és behajtási díjkedvezményrel. Annak ellenére, hogy a villamos taxik újratöltő infrastruktúra kiépítését igénylik.

A villamos hajtásoknál elérhetőbb szállításmód, az autógáz üzemanyagú taxiszállítás, amely propán-bután gáz használatára épül. Elterjedésére a cseppfolyós üzemanyagok je-



Az öregedés kellemetlen velejárója a deréktáji fájdalmakkal járó lordózis. (A bal ábra alatt: Egészséges gerinc. A jobboldali ábra alatt: lordózisos gerinc. A nyíl mellett: Ágyéktáji előregörbülés

ton számíthatunk. Használatának szépséghibája a propán-bután gáz felhasználásának kedvezőtlen hatásfoka.

Az ennél kedvezőbb hatásfokú cseppfolyós földgázüzemű taxigépkocsik elterjedésére, sajnos nem számíthatunk.

Öregedés, tolokocsi-szállítás

A világ népessége nemcsak feltartóztatatlannul növekszik, de rohamosan öregszik is. Az öregedés a világ minden részének valamennyi országát érinti.

A növekedést elsősorban a születések második világháború után megemelkedett száma, másodsorban az időskori halálozási arány csökkenése okozza, az Egyesült Államok Népszámlálási Hivatalának tanulmánya szerint. Mindez azzal jár, hogy a taxisoknak nemcsak saját lordózisukkal, hanem a növekvő tolokocsi szállítási igénynövekedéssel is számolniuk kell.

A lordózis az ülőmunkát végzők fájdalommal kísért betegsége, amely közelebbről, a gerincoszlop ágyéktáji, fokozott előregörbülését jelenti. A fájdalmak drágább gépkocsikon a derékmasszírozó ülések használatával enyhíthetők.

A növekvő tolokocsi-szállítási igények erre a célra kifejlesztett rámpás gépkocsik használatával elégíthetők ki. Ilyen járműveket jelenleg viszonylag kis számban nálunk a betegszállítással foglalkozó vállalkozók használnak. Taxijárműként való elterjedésükre és használatukra csak megfelelő ösztönzési rendszer bevezetése esetén számíthatunk.

Mindezekon túlmenően, a jövőben is legalább két tengelyt és minimálisan négy kereket foglalnak magukba a taxigépkocsik, hosszabb oldalukon legalább két ajtóval, és megengedett saját tömegükön belül, teljes foglaltság esetén 50 kilogrammnyi csomag szállítására is alkalmas kivételben, a vezető-ülésről taxiriszttóval felszerelt változatban. Hogy a hazai gyakorlat e szempontokat figyelembe veszi majd a szabályozásoknál, meglátjuk.

Petrók János



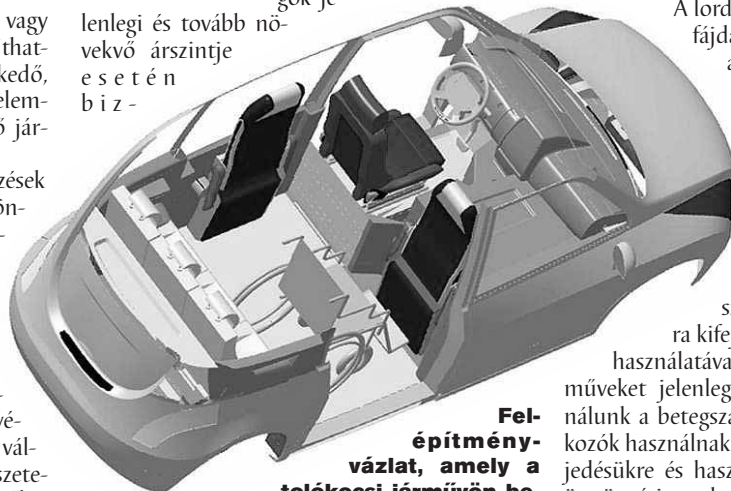
Kis emelkedésű rámpa segíti a kerekesszékek, tolokocsi szállítását

V-ös emissziós besorolású belsőégésű, vagy villamos motorral hajtott járművek hajthatnak be. Ennek megfelelően, az itt közlekedő, leginkább igénybe vett taxigépkocsik értelemszerűen csak „emisszió nélkül” működő járművek lehetnek.

A korlátozásokat természetes ösztönzések egészítik ki, hiszen a pusztán korlátozás önmagában nem csinál kedvet a tiszta járművek beszerzéséhez. Finnország, Svédország, Norvégia, Dánia, Hollandia ökológiai adózást vezetett be, amelynek keretében a tiszta vagy zöld járműveket adókedvezményben részesítik.

Dánia az egyik olyan ország, ahol a taxis társadalom maga tesz a környezetvédelméért. A „CO²-semleges” járművekre váltó dán taxisok járműbeszerzése természetesen hatósági támogatást élvez. Közelebbről, a

lenlegi és tovább növekvő árszintje miatt a tolokocsi-szállítás



Felépítmennyvázlat, amely a tolokocsi járművön belüli elhelyezését szemlélteti

A falu kovácsa oktatta az új inasát:
– Először kiveszem a patkót a kóhóból, aztán ráteszem ide, az üllőre. Amikor megrázom a fejem, te ráútsz azzal a kalapáccsal. – Az inas így is tett.

Azóta ő a falu kovácsa...

Főnök az egyik fiatal alkalmazotthoz:

– **Goran, hiszel a halál utáni életben?**
– **Nem.**
– **Akkor felvilágosítalak, hogy a nagymamád, akinek a temetésére szabadnapot kaptál, itt járt, és utána érdekeltődt!**

A sikerhez vezető út karbantartás miatt zárva!!!!

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

Eladó digitaxi 2004-es taxióra, Maxon URH téreórmérővel.

Érdeklődni lehet: 06/21-966-5506



2 db 185/65/14 Dayton nyári gumi vadonatúj, ugyanitt 4 csatornás Maxon URH mágnestálpas, Dagger antennával eladó.

Érdeklődni: 06-30-921-7191
telefonszámon lehet.



Eladó original, garanciális Seltronic, T50C28b típusú LCD színes 5,6 colos, autóban használható televízió, minden tartozékkal. Ára: 12 000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-969-1557.



Maxon PM100 URH-hoz való vadonatúj mikrofon esztétikusan beépített felső nyomógommbal fix 12 000 Ft-ért eladó!

Érdeklődni lehet:
06-20-93-44-381

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A „Torlódás” tábla azt jelzi, hogy az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek.

2. Helyes az „A” válasz. A „Közúti forgalom ellenőrzésének vége” tábla csak a fixen telepített sebességmérő készülékkel való ellenőrzött útszakasz végét jelzi. A mobil traffipax készüléket előzetes figyelmeztetés nélkül a rendőrök bárhol használhatják, ahol azt indokoltnak látják.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla után telepített berendezéstől számított ésszerű távolságra a „Közúti forgalom ellenőrzésének vége” tábláig lehet a járművek elhaladási sebességének ellenőrzésére számítani.

4. Helyes az „A” válasz. A „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos” tábla nem jelent behajtási tilalmat az L6e járműkategóriába sorolt könnyű, négykerékű segédmotoros kerékpár (mopedautó) részére.

5. Helyes a „B” válasz. Ha lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot is kijelöltek – ha közúti jelzésből más nem következik – a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Környezetvédelmi övezet (zóna)”. Az ilyen övezetben a gépkocsik (taxik) nem közlekedhetnek.

7. Helyes a „C” válasz. A „Sebességkorlátozás” tábla alatt elhelyezett esőzésre utaló kiegészítő jelzőtábla azt jelzi, hogy a sebességkorlátozás csak a megjelölt időjárási körülmények vagy nedves útburkolat esetében érvényes.

8. Helyes a „C” válasz. A gyermekeket szállító autóbusz vagy iskolabusz elején és hátulján elhelyezett tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére

figyelmeztet. Az így megjelölt, az úttesten álló autóbuszt – a gyermekek be- és kiszárlásának az autóbusz mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével jelzett időtartamában – kikerülni vagy az autóbusz mellett elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.

9. Helyes az „A” válasz. A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A vasúti átjáró megközelítésekor, illetve a vasúti átjárón történő áthaladás során eleget kell tenni a vasúti átjáró biztosítására szolgáló közúti jelzéseknek.

10. Helyes az „A” válasz. Kerékpárral lakott területen kívül, ha a biciklista fejedőt visel és nem szállít utast, akkor legfeljebb 50 km/h, kerékpárúton 30 km/h, gyalog- és kerékpárúton 20 km/h, más út az úttesten, pedig 40 km/h sebességgel szabad haladni.

11. Helyes a C válasz. A biciklisnek legalább be kell töltenie a 16. életévét, hogy szállíthasson egy 10 évnél nem idősebb, kerékpárt nem hajtó gyermeket.

12. Helyes az „A” válasz. A kétkerekű motorkerékpárral fel szabad állni a járdára várakozás céljából, ha a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el, és a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad.

13. Helyes az „A” válasz. 2010. január 1-jétől a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálata a műszaki vizsgálóállomáson a vizsgálóval egyidejűleg történik. A műszaki és környezetvédelmi érvényességét kizárólag a forgalmi engedély bizonyítja.

14. Helyes az „A” válasz. A rendszám-táblákat a járművön a felszerelésére kijelölt helyen, jól olvasható állapotban kell tartani, azt megváltoztatni, letakarni vagy jogszabaddal eltávolítani tilos.



Füzesi József

élt 84 évet



Nem szívesen használok nagy szavakat, de azt hiszem, nyugodtan mondhatom, Józsi bácsi – Füzesi József – taxisok egész nemzedékének volt tanítómestere a Főtaxinál.

Hiszen nemcsak taxis volt, hanem vezető is. Csoportvezető, szakszervezeti bizalmi – és ne szégyelljük – pártbizalmi.

Az ő esetében többszörösen mondható, hogy tagja volt a taxisok családjának! Ugyanis taxis volt ő is, édesapja is, testvére is, testvérének gyermeke is... Józsi bácsi értette a taxizás minden fortélyát, ismerte a szakma minden oldalát. 1957-től 1992-ig, három és fél évtizedig (!) volt tagja a Főtaxi nagy családjának.

Mint vezető nem feledkezett meg arról, hogy ő is taxis. Éppen ezért – mint jó vezető – könyörtelen volt a megalapozott utaspanaszoknál, vagy ha túlszámlázásról hallott. Volt, amikor felemelte a hangját, de tudtuk, ez esetben biztosan igaza van.

Ugyanakkor – emberileg – megértette az apróbb stikliket. Tudta, hogy a taxis nem jön ki az 1800 forintos fizetésből és a csurranó-cseppenő borraivalókból. Elnézte, ha valaki nem lépte át az ésszerűség határvonalát, és elfogadható módon taxizott. Élni és élni hagyni! Ilyenkor hamiskán rákacsintott a fiatalabb kollégára.

Természetesen nem nyilatkozhatok minden kolléga nevében, de azt hiszem, a többség felnézett rá. Tisztelték szakmai tudását, becsülték emberségét, kollegialitását.

Sajnos, Józsi bácsi is elment. Elköszönnünk tőle nagy-nagy tisztelettel, szeretettel.

Juhász Péter
Főtaxi Zrt.