

Tisztelt Bíróság!



A rendőrségi határozat alapján a bírósági végzés meghatározó mondata, hogy „a szabálysértési hatóság iratai az eljárás alá vont személy által hivatkozott azon körülményt sem támasztják alá, miszerint a másik jármű vezetője a sebességkorlátozást túllépte volna. Ezen körülményre, a helyszínen történt meghallgatása során az eljárás alá vont személy sem hivatkozott.”

Nem idézem és nem mellékelem még egyszer ennek cáfolására az előző leveletem vagy pl. a már 4 nappal a baleset után szakértő kérése tárgyú levélben a helyszínrajzot, amelyet annak ellenére sem vizsgált senki, hogy munkám helyett bizonyítási kényszerben azóta mozgóképszerűen ábrázoltam az érthetőség kedvéért az autók elmozdulásait az összeütközést követően.

Azonban felhívom a tisztelt figyelmét, hogy a balesetünkben látható autónk jelentős elmozdulását 2 módon lehet megvalósítani:

1. jelentősen nagy súlyú járművel
2. nagy sebességű járművel



Arra is felhívom a tisztelt figyelmét, hogy az ütközési pontot nem követ semmilyen nyom, pl. guminyom, amely pl. csúszást jelenthetne.

Kérdezem, hogy ha igaz volna a hatóság fenti állítása, akkor hogyan képes az eredeti haladási irányunktól derékszögben megváltoztató irányra kényszeríteni a mi autónkat, amelynek önsúlya az egyoldalúan bevont forgalmi engedély szerint 1.535 kg + a párom kb. 60 kg, + az akkor 5 és fél éves kislányunk 16 kg, az akkor 11 hetes kislányunk 7 kg, én 110 kg, a kutyánk 20 kg, gázrendszer feltöltött gáztankkal kb. 70 kg, csomagjaink kb. 30 kg. = **kb. 1848 kg.** volt, az 1.230 kg önsúlyú Renault Laguna kb. 70 kg-os 1 fővel az autóban csomagok nélkül **kb. 1.300 kg** ?

Vagyis az összesen kb. 1.300 kg, azaz jelentősen kisebb súlyú autó hogyan képes kb. 1.850 kg súlyú autónkat az ütközési ponttól 5,1 métert (a kőszegélyig!) a fent látható kép szerint nagy sebesség nélkül „odahelyezni”, amely a helyszínrajzon és a fényképeken is jó látszik.

A kb. 550 kg-al nehezebb GRN-160 frsz.-ú DODGE CARAVAN-unk nem gurulhatott a kerekek helyzetéből adódóan konstrukciós okok miatt, nem is csúszott, hiszen annak nyoma lenne az aszfalton, hanem repült és ez csak nagy sebességgel lehetséges.



► **REPÜLT!**

Azonban ekkora „repkedések” még az Euro NCAP töréstartestjein sincsenek!

Az Euro NCAP website-ján az azonos karosszéria típusú, 1997-es Renault Laguna hasonlítandó töréstartestje - amely 64 km/h sebességgel történik szilárd falnak(!) - a Renault sérülése kb. 50 km/h sebességet feltételezne. A DODGE jobb első futóművénél jelentkező ütközés a féltengelyen keresztül sebességváltó a Renault energiáját jelentős mértékben felfogta, de így is jelentősek a sérüléseket okozott a karosszérián is. Ez szintén kb. 50 km/h sebességet jelent. A DODGE sebessége a Renault haladási irányához képest kb. 5 km/h volt. Ahogyan két egymás felé haladó jármű sebessége is összeadódik, úgy ebben az esetben is ez történt. (A fizika viszont nem kivételez senkivel.) Guminyom az aszfalton csak az ütközés pontjában van 5,1 méterre a betonszegélytől, ahonnan a Renault a levegőben kb. 4 métert repülve haladt tovább, a DODGE szintén a levegőbe emelkedett és a betonszegély állította meg, melynek felső részének ütközött - még ebben a pillanatban is több mint 10 cm magasságban repülve, amely ekkor kimozdult a helyéről, annak ellenére, hogy pl. az aszfalt alatt be is van betonozva. Az ütközés pillanatában az autók sérüléseit összeadva, bekalkulálva az ütközési ponttól a jelentős elmozdulásokat is és a DODGE lendületi energiája következtében a szegélykő elmozdulását is, az Euro NCAP tesztjei szerint 100 km/h körüli sebességet igazol.



Az energia a fizika törvénye szerint nem tűnik el, csak átalakul. A két autó karosszériája deformálódással nem nyelte el az ütközés teljes energiáját, mint pl. falnak ütközés esetében, hanem jelentős elmozdulásukban is megnyilvánult.

Az autók eredeti haladási irányához képest a balesetben fényképekkel alátámasztott helyzetük és állapotuk alapján a GSH-498 frsz.-ú Renault pontos meghatározás nélkül is nagyon nagy sebesség túllépéssel ütközött a GRN-160 frsz.-ú autónkkal. Azonban a Renault Laguna ABS-el is rendelkezett.

Nem volt féknyom, de az ABS lényege azonban pont ez, mert a gumik megcsúszásával irányíthatatlanná válhat az autó, így intenzív fékezésnél is gyakran előfordul, hogy nem keletkezik féknyom, így a 1.230 kg önsúlyú Renault akár fékezés közben ütközött nekünk. (Guminyom a megcsúszó gumik miatt keletkezik.)

A baleset helyszíne mellett nem csak a nagy forgalmú bevásárló központ és pl. buszmegálló, hanem nem belátható kanyar van.

Kanyarban kb. 100 km/h körüli tempónál valószínűtlensége miatt teljesen kizárható, hogy a kanyarban bárki - beleértve Róka Zoltánt is - „félrenézve” vezet, (pl. a rádióját állítgatja kanyarban 100 km/h sebességgel haladva). Így az is valószínűtlen, hogy veszélyhelyzet esetén nincs meg a fékezés szándéka és/vagy fékez.

Mivel kizárható az, hogy Róka Zoltán a kanyarban „félrenézett”, ez azt jelenti, hogy előre nézett.

Ha előre nézett, látnia kellett minket, ami azt jelenti, hogy a tuningot is kedvelő fiatalember feltételezhetően jó reflexekkel rendelkezik, ezért kétséget kizáróan fékezni szándékozott, vagy fékezett is.

Ha nem fékezett - melynek kisebb az esélye, annak egy magyarázata lehet: hogy nem volt ideje fékezni.

Ha fékezett - ami valószínűbb, de sok éves további eljárásban sem lehet 100%-ban bizonyítani és kb. 100 km/h sebességgel ütközött a GRN-160 frsz.-ú autónkak, az azt jelenti, hogy vészfékezést kalkulálva jelentősen nagyobb sebességgel haladt a kanyarban.

Azonban lakott területen, beláthatatlan kanyarnál (fékezés nélkül!!!) 100 km/h sebességű autóra számítani irreális elvárás és az hogy ez egyáltalán gyakran és büntetlenül előfordulhat szintén nem az én felelősségem!

(Mivel előfordulhat ezért gyakran elő is fordul, melynek következményei gyakran látható az utak mentén pl. koszorúkkal jelezve.)

A balesetünk óta ezzel fekszem - ezzel kelek. Ha naponta csak egyszer gondoltam volna erre, ez azt jelenti, hogy min. 180-szor gondolkodtam ezen. De gyakorlatilag csak rövid ideig gondolok másra és nem találok hibát az állításomban. Viszont minél többet gondolkodom ezen, annál több részletre jövök rá, mint Edmond Dantés a börtönében. Erre az egyre jó volt az eltelt több mint fél év, hogy teljes mértékben jelenleg már kételkedés nélkül megbizonyosodjak a véltenségetről. Minden másban kárt okozott.

Igazságügyi szakértő bevonásának költségeivel az egyértelmű tények ellenére csak minket terhelnének tovább, ráadásul a GSH-498 frsz.-ú Renault sebességét csak az ütközés pillanatára vonatkozóan lehet megállapítani. Azonban a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna ABS-el felszerelt, így ez a megállapítás nem egyenlő a kanyarban viszont nem meghatározható sebességgel.

Az AEGON Biztosítótól levél érkezett, melyben az újabb meghamisított tényeket a többivel együtt a bizonyítékaimhoz is felhasználók, melyben egy EURO-NCAP törésteszt képen 58-60 km/h sebességet írtak. Azonban ez vélhetően az én illetve más balesetben érintettek befolyásolására „tévesen” írták, mert a töréstesztek nem „sacc/kb”, lesz ahogy lesz alapon történnek, hanem a hitelesség érdekében rendkívül pontosan beállított, ellenőrzött és végrehajtott körülmények között, a hiteles és pontos adatok érdekében másodpercenként több ezer kép készítésére képes speciális kamerákkal. A levélben küldött kép esetében ezek a tesztek az 58-60 km/h helyett „hajszál” pontosan 64 km/h sebességgel történnek, mégpedig szilárd falnak ütközve és nem a mi esetünkhöz hasonló 2 különböző súlyú és haladási irányú járművel. Azonnal láttam, hogy megint félre akarnak vezetni. A töréstesztek szinte gyerekkorom óta érdekelnek. (Karosszéria lakatos szakmámon túl ezért is tudom, hogy a Renault Laguna egyértelműen nagy sebességgel ütközött nekünk.) Azonban az említett kép alatt és fölött az 58-60 km/h meghatározás annyira pontatlan, hogy egyértelmű a téma alapismereteinek a hiánya is az AEGON Biztosító esetében. Amely azért is érthetetlen, mert a gyorsított támogatása a kiszámíthatatlan következmények miatt nem érdeke a biztosítóknak SEM. Szükség esetén ezeket szintén közzé fogom tenni az interneten a többi bizonyítékkal együtt és fent is hagyom.



Kimásoltam az Internet lexikonából a http://hu.wikipedia.org/wiki/Euro_NCAP oldalról egy részt:

„A frontális ütközés 64 km/órás, az oldalütközés 50 km/órás, az oszloppal való ütközés 29 km/órás, míg a gyalogossal való ütközés 40 km/órás sebességnél történik. Az elvégzett tesztek alapján 3 kategóriában pontozzák az autókat (maximálisan 5 csillag): első utasok biztonsága, gyermek/gyermekekülés biztonsága és a gyalogos biztonsága.,,

Bármilyen közlekedési balesetben a résztvevő járművek sebességének meghatározásához, megállapításához a balesetben résztvevő járművek sérülései önmagában nem elegendőek a súlyuk és eredeti haladási irányuk ismerete és figyelembevétele nélkül! Ezt eddig szintén nem vizsgálta senki és szintén nem értem miért.

A balesetben résztvevő GSH-498 frsz.-ú és a GRN-160 frsz.-ú Dodge Caravan sérülései a járművek eredeti haladási irányuk miatt - mivel nem egymás felé haladtak - jelentősen kisebbek. A fizika egyik törvénye szerint „Az energia nem vész el, hanem átalakul.” Ezért a járművek sebességéből és súlyából adódó ütközés erejét a két jármű karosszériája deformálódással nem nyelte el, hanem az energia jelentős elmozdulásban nyilvánult meg, amely az átlagos baleseteknél jelentősen nagyobb. Azonban a sérüléseket - figyelembe véve a GRN-160 frsz.-ú autónk a GSH-498 frsz.-ú Renault eredeti haladási irányához viszonyított 0-nál, azaz a nullánál nem sokkal nagyobb sebességét, mivel lassan haladva és körülbelül 45 fokban ért minket a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna - és a jelentős elmozdulásokat összeadva csekély tapasztalattal is a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna nagy sebessége állapítható meg. Ez azonnal látható és felmérhető volt, és sokkolt a kislányom sírása és a párom állapota is. De a teljes bizonyosság és az ellenem indult eljárás miatt 4 nappal a baleset után szakértői véleményét kértem, a rendőrség részére 2010.06.29-én feladott levelemben, melyet a rendőrség elutasított.

A járművek deformációjához viszont ismerni kellene pl. a teljes karosszéria szilárdsági jellemzőit, vagyis mindkét autóra vonatkozóan pl. az EURO-NCAP töréstesztjeinek a pontos eredményeit, amely minden kétséget kizáróan hiteles. (Pl. a AEGON Biztosító képei és adatai számomra hiteltelének.) **A Renault Laguna részt vett az EURO-NCAP töréstesztjein, azonban a miénkkel megegyező Dodge Caravan nem.** Pontos részadatok ismerete nélkül bármilyen végeredmény pontatlan lesz, vagy esetleges véletlenszerű pontossága sem bizonyítható. Azonban ennek ellenére egy korrekt vizsgálat is 100%-ban a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna megegyező sebesség jelentős túllépését igazolná.

A gondolataimban a törésteszteken látható módon lassított felvételenként játszódik le, ahogy lezajlik a balesetet követő néhány századmásodperc és a kárfelvételek szintén nem rögzített felújított automata váltónk darabokra törnek és eközben az első oldalon jobbra fent a második képen látható féltengely egy darabja kiesik a sebességváltóból majd autónk elé esik. Ez szintén az ütközés elkövető erejét mutatja, mert a sebességváltó sem szokott csak úgy széttörni az autóbalesetekben. Ez rendkívül ritka. (Az hogy ez sincs benne a kárfelvételekben, megint az AEGON felelőssége, pedig már kétszer megírtam ezt is. Mint ahogyan azt is, hogy a motor annyira megszorult, hogy a féltengelyt egyáltalán nem lehet megmozdítani. Ez még a széttört váltónál is ritkább. A sérülésekből és a kiesett féltengely darabjából erre is egyértelműen lehet következtetni, mint ahogyan a törött váltóban az újszerű alkatrészek alapján a felújításra is.) **A helyszínelő rendőrnek a szintén ezen a képen látható bordó színű automata sebességváltó olaj és az autó előtt látható féltengely egy darabja alapján szintén tudnia kellett volna ezt - amennyiben egy picikét is ért a szakmájához és/vagy becsületes.**

Azonban mindezek miatt a helyszínelő rendőr tapasztalatlanságát és képzetlenségét kevésbé feltételezve a korrupció gyanúját továbbra fenntartom azért, mert mindez súlyos károkat okozott nekünk. Olyan súlyos és tartós károkat okozott a sokkhatás miatt is, amelyet családdal külföldre költözés után nem is tapasztalhattam, de egész életemben soha nem volt ennél súlyosabb. Ez azonban azt is jelenti, hogy vélhetően Róka Zoltán volt a megbízó, melyet persze szintén nem lehet bizonyítani évek alatt sem.

Azonban a következményeket pontokba foglalt felsorolása nélkül is a helyszínelő rendőrnek elsőként fel kellett volna ismernie az autók eredeti haladási irányához képest a balesetben megsérült autók sérülései, a helyzetük - melybe beleértendő, hogy megmutattam neki az elmozdult betonszegélyt is - alapján, hogy a baleset hogy történt. Tudta, hogy hol ütközött egymásnak a két autó, látta, hogy az ütközés helyétől hova repültek az autók. Tapasztalatánál fogva tudta, hogy REPÜLTEK és nem csúsztak.

A párom a balesetet követő percekben olyan állapotban volt, hogy azt hittem súlyos sérülése van és ott hal meg. Ki akartam venni őt az autóból a vezetőülésen keresztül, melyhez kikötöttem a biztonsági övét, de ezt érzékelve (azt gondoltam, esetleg gerinc sérülése van) nem folytattam ezt. A helyszínelő rendőr érzéketlen volt azzal is, hogy a családomat elvitték a mentők, amely mindezek tudatában nagyon súlyos lelki problémákat is jelent. Majd mindezek után a GSH-498 frsz.-ú Renault egyértelműen nagy sebességre ellenére az eljárást kizárólag ellenem indította meg. **Nem egyszer, nem kétszer, hanem SOKSZOR MONDTAM ÉN IS, hogy a Renault nagy sebességgel ütközött nekünk,** de a jegyzőkönyvben - melyet nem láttam, „irataik” és a **határozat szerint nem azt írta le, amit elmondtam.** A helyszínelő rendőr a helyszínen többször kihangsúlyozta, hogy **többet ne mondjam, hogy gyorsan jött a másik autó!!!** Rádásul mindezt olyan mérhetetlenül visszataszító és ellenszenves stílusban művelte velem a helyszínelő rendőr, hogy az elfogadhatatlan egy rendőrtől. Hiszen nem vagyok bűnöző és a családom sem az. Ezen felül többek között az én munkám után befizetett adóból kapja a fizetését. (Az IZB-963 frsz.-ú fehér Skoda Octavia-val érkező rendőrök példaképei lehetnének.) Ezért is kértem szakértőt a balesetünk után 4 nappal postára adva, melyet a Papp Tünde Aranka a rendőrségtől elutasított.

Később a páromnál, a kórházban is volt egy rendőr. Azonban a párom nem tudja, hogy az a rendőr beszélt-e velem, én nem tudom, hogy ugyanez a rendőr beszélt-e vele. De vélhetően ugyan ez a rendőr volt, aki neki többször is ugyanezt mondta, hogy „**ne mondja többször, hogy a másik autó nagyon gyorsan jött.**”

De mivel sok hazugságot, tisztességtelenséget, jellemtelenséget, ostobaságot és felelőtlenéget tapasztaltam az életemben, ezért 62 db fényképet készítettem, melyet a rendőr érkezése előtt elkezdtem és akkor is fényképeztem, amikor a rendőr mellettem állt. Majd az ezt követető teljes eljárás nagyon súlyos problémákat okozott, mert mindez terhes párommal Ausztriába költözésünk után történt, ahova hitelt felvéve költöztünk olyan időszakban, amelyet a gazdasági világválság miatt amúgy is kisebb bevétel jelentett számunkra. Nem volt pénzünk, ezért olyan autót vásároltam 3 hónapig érvényes műszaki vizsgával, melynek rossz volt a motorja, majd alkatrészeket kerestem hozzá és egy barátomat kértem meg, aki eljött hozzánk és együtt javítottuk meg a rossz autót.

Ekkor Magyarországról már nem kaptunk Gyest és Családi pótlékot, nyáron a forgalom is gyenge, más jövedelmünk nem volt.

Mivel autó kereséssel, majd alkatrészek keresésével sok idő telt el, majd a javítással és a műszaki vizsgára felkészítéssel is, ezért az Ausztriában indult egyéni vállalkozásomban lényegében semmit nem csináltam.

Mint ahogyan jelenleg is levelet írok, ezzel telt el sorozatosan falakba ütközve az idő. Végül a páromnak már annyira elege van az egészségből, hogy rábeszélte, hogy csak a jogosítványomat kériem a bíróságtól. Azonban már tudom, hogy nem ezt kellett volna tenni.

Mindez a családukra és társadalomra is súlyosan káros. Mert Magyarországot leginkább a tisztességtelenség, a korrupció húzza le a mélybe, amelyből akkor kezd pozitív tendencia kialakulni, ha az országban értéket előállító tevékenység, azaz Magyarországon magyar cégek termékeiért külföldi vevő fizet és így nem visszafizetendő hitelek áramlanak az országba a súlyos eladósodás után továbbra is. A korrupció, majd ezek következményei régóta önmagukat erősítve okoznak súlyos károkat az országnak. A korrupció jellege miatt csak ritkán bizonyítható, ezért sok esetben leginkább és összefoglalva, tanult, tapasztalt és képzett emberektől az ésszerűség hiányára más magyarázat inkább csak „ostobasággal” feltételezhető. De a következmény szinte minden esetben káros.

Magyarország a valószínűsíthetően az államcsőd miatt békésen lezajlott rendszerváltástól számítva tisztességes és jó döntések esetén akár nagyon jó gazdasági állapotban lehetne, akár jobb állapotban, mint az azonos múlttal rendelkező környező országok, amely alapvetően az összes rendszerváltás utáni párt felelőssége, hiszen mindegyiknek volt lehetősége min. 4 évben alapvetően fordítani az addig is nagyon rossz tendenciákon, melynek tudták, hiszen tudniuk kellett, hogy ennek a közeli csőd a vége minden tekintetben, amely egyértelműen kalkulálható volt a privatizált majd bezárt gyáraink bezárásától kezdődően alternatíva hiányában. Alapvető változtatások helyett valamiért öngyilkos módon tovább folytatták az öngyilkos politikát - melyet máshol is gyakran tapasztalok - és emiatt újabb hitelekkel is tovább rontották a súlyos helyzetet. Mindez az ország pusztulásához vezetett és jó esetben is több év, amíg megfelelő döntések esetén az eddigi tendenciák javulni fognak.

Ezért szeretném felhívni a tisztelt bíróság figyelmét, hogy az Ausztriában 2010 év elején indult vállalkozásomban a Magyar vállalkozással azonosan, nagy részben Magyar termékek forgalmazásán dolgozom, illetve dolgoznék most is. Akkor a hivatali ügyek, majd április 05-én az Oberpullendorfban megszületett kislányunk, utána ismét hivatali ügyek, majd utána a baleset miatt a 2010-es gazdasági válsággal is terhelt év lényegében úgy telt el, hogy nagyon keveset tudtam dolgozni, az ausztriai vállalkozásomban lényegében semmit sem dolgoztam. Pedig ez volt a célom, ezért költöztünk ide és a Magyar termékek nyugat Európa felé történő forgalmazásához Magyarország érdeke is ez. És nagyon kellemetlenül érezzük magunkat, hogy nem ezen dolgozom, kvázi eltartanak minket, amelyre gyerekkorom óta nem volt példa.

Eddig az alábbi károkat okozta a számomra nagyon valószínűsíthetően helyszínelő rendőr jobb esetben a képzetlensége vagy tapasztalatlansága, amelyet a Magyar vállalkozásomhoz beérkezett áruk ellenértékéből fizettem ki, ezért olyan tartozás keletkezett, amelyet nem tudtam még kigazdálkodni, és ezt úgy gondolom igazságtalan is volna elvárni tőlem, tőlünk.

Az eddigi kárunk - összegekkel:

A tartozásunk összesen nem 150 Euro havonta, hanem a többszöröse. Ezt részleteztem, de csak az adókra kifizetett összegekből hozzávetőlegesen is érzékelhető, melyet korábbi levelemben leírtam. A havi kiadásunk jelenleg körülbelül 200.000 és 300.000 Ft között van, amely egyszerű kiadásokból tevődik össze: úgy mint élelem, víz, villany, fűtés, a házunk hitelének havi törlesztő részlete, telefonszámok, pelenka, bébiétel szükséges ruhák a gyerekeknek, cipő, és az autónk fenntartása, stb. (Ezen felül értendő a vállalkozásokat érintő mindenféle adó és járulék Magyarországon és Ausztriában is.) Ami 4 fő részére a minimális szükséges az életben maradáshoz, de a normális határokon belül. Kb. 20 éves Grundig Tv-nk van, a legújabb berendezésünk a laptopom, az is elmúlt 3 éves és munkából állt az életünk ezt megelőzően is.

Mindenben spórolunk, sajnos átlagosan étkezünk és pl. a világításhoz is takarékos izzókat használunk, lekapcsoljuk a lámpát ha nem kell, stb. Mindezt az Ausztriában kapott Gyesből eddig ki tudtuk fizetni. De a gyest és a családi pótlékot itt nem azért kapjuk, hogy ebből éljünk és a Magyarországon felelőtlenül okozott károkat is ebből fizessük. **Mivel a hatóság iratai meghatározó részeket tekintve sem egyeznek a tényekkel, ezért a több módon történő tények bizonygatásával eltelt hónapok alatt a kárunk egyre nagyobb lett és egyre nagyobb lesz. Önmagában csak ez, már jelentősen nagyobb kárt okozott, mint az öreg, de karbantartott autónkra vonatkozó kártérítés. Nem fogok eltekinteni kárunk megfizetésétől, de jelenleg a Meta Vasipari Kft. felé fennálló tartozás összegével megegyező kártérítést elfogadom és kizárólag abban az esetben az ügyet lezártnak tekintem.** A valós kárunk természetesen ennél minden tekintetben sokkal nagyobb nem számolva az idegeskedéssel telt hónapokat sem. **Azonban hosszadalmas ügy helyett dolgozni szeretnék, de a tartozás teljes kifizetése nélkül árut nem kapok.**

Meta Vasipari Kft. Magyar gyártó cég, akiknek 1999 óta forgalmazom a termékeit és akik a számlatartozásunkból adót fizetnének a Magyar államnak és részben béreket fizetnének ki az alkalmazottaiknak.

Jelen pillanatban az okozott károk, amelyek részben a Magyar állam felé adótartozásként illetve a Meta Vasipari Kft. felé számla tartozásként jelentkezett.

Autóvásárlás kényszerből minden költséggel együtt	2010.07.05-től*	Kb. 500.000,-
Autómentő - tréler. A GRN-160 frsz.-ú autónk szállítása Budapestre	2010.06.25.	60.000 Ft
Inkasszó - Fővárosi polgármesteri Hivatal	2010.11.04.	160.100,-
Inkasszó - APEH	2010.09.03.	166.443,-
Inkasszó - APEH	2010.10.08.	87.366,-
Összesen:		973.909,-

*az adásvételi szerződésen is összeggel jelzett vételár, amely egy 1997-es évjáratú autó ára rossz motorral és a javításhoz szükséges alkatrészek ára kompletten, minden egyéb további követelés nélkül. A mi autónk egy karbantartott és megbízható autó volt, amely összetört értelmetlenül.

Az inkasszók részben korábbi adótartozások miatt történtek, melyek váratlanok voltak, de autóvásárlás nélkül nem is került volna sor az inkasszókra. (Főképpen ha dolgozom és nem leveleket írok és honlapokat készítek hamis állítások miatt.)

Számlaszám	Fizetési határidő	Összeg
Számla sorszám: K-395/10-M	2010.12.02.	768.125 Ft
Számla sorszám: K-399/10-M	2010.12.06.	519.000 Ft
Számla sorszám: K-419/10-M	2010.12.23.	403.250 Ft
Meta Vasipari Kft. számlái összesen:		1.690.375 Ft
A fentiekből 650.000 Ft-ot tudtam eddig kifizetni		-650.000 Ft
A Meta Vasipari Kft. felé lejárt tartozás összesen jelenleg, melyet jelenleg újabb megrendelés hiányában már nem tudok kifizetni.		<u>1.040.375 Ft</u>

A Meta Vasipari Kft. felé a tartozás „görgetve” gyűlt össze az utóbbi hónapokban, melyet most decemberben már nem tudtam kifizetni. (Meta Vasipari Kft., Cím: 5516 Körösladány, Híd tér 1. Adószám: 11833213-2-04, Telefon: 06.66 474 018, e-mail: meta@metavasipar.hu.)

Elképesztőnek tartom, hogy átfogóan értékelve a jog öngyilkos módon évtizedek óta eszközéül szolgál Magyarország és a benne élő családok törvényes „kirablásához” családonként vagy tömegesen, melynek bizonyítéka az ország és a benne élő többség eladósodása, fizetéseképtelensége. Ez a jog eszközei nélkül nem lenne lehetséges. Ennek egyik következménye, hogy az emberek tisztességtelen és törvénytelen dolgokat tesznek. Mindezek miatt Ausztriában élünk, hogy engem törvényesen teljesíthetetlen szabályokkal ne kényszerítsen senki pl. adócsalásra sem éveken, sem egy életen keresztül, majd ne fenyegethessen és ne zsarolhasson ezzel senki. Az utóbbi években 4-szer vettünk fel hiteleket ezen elveim miatt, melyről sokan próbáltak lebeszélni, ill. könnyebb lehetőségekre rábeszélni.

Amikor költöztünk, nem tudtuk, hogy Magyarországon az adórendszer, amely az ország működésének legfőbb gazdasági alapja, fog-e változni és mikor. Eddig lényegében nem változott. Összességében értékelve jelentéktelen mértékű a változás, így a következményekben és a tendenciákban sem várható jelentős változás. Ebben a súlyos helyzetben számomra mindaz a "munka", amellyel nem áramlik Magyarországra pénz a hitelek törlesztésére, Magyarország veszét jelentik. De nem szeretnénk még távolabb költözni a családuktól, ahol ilyen problémák kisebb valószínűséggel érnék bennünket. Magyarországra így is ritkán megyünk, a családukat augusztusban láttuk utoljára. Kislányunkkal, pici babával sokszor jó volna némi segítség, de ez sajnos szintén nem lehetséges. Úgy élünk itt, mint akinek családja sincs, hiszen a családuk, barátaink tőlünk kb. 300 km vannak. Ezek miatt szintén a Magyar államot hibáztatjuk, de azt reméltük, hogy ezektől távol itt nyugodtabban élhetünk. De ez itt sem lehetséges, és nem itteni okok miatt. **De bízom benne, hogy ez sem marad így. Ezért kérem a balesetünk körülményeinek a vizsgálatát. Azonban mivel tisztességesen élünk, melyhez normális körülmények között csak végső esetben van szükség ügyvédre és szakértőre, ezért kérem megérteni, ha levelem eltér a szokásostól.**

Most december 31-én egy jogász beszélt a rádióban, a műsorba csak az adás végén kapcsolódtam be. A jogász elmondta, hogy a jog mára túlhaladta önmagát és „sok esetben nem is a jogot kellene figyelembe venni, hanem a józan ész.” Ezért kérem a tisztelt bíróságot, hogy a rendelkezésre álló fényképek - amelyek minden lényeges információt önmagunkban is tartalmaznak, a fényképek szerint elkészített helyszínrajz, valamint a tárgyalás újrakérésére a levelemben jelzett minden irat a helyszínelő rendőr iratai kivételével a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna nagy sebességét igazolják - illetve azt semmiképpen nem cáfolják - valamint a szívességi kárfelmérés eredményei alapján kérem a teljes felmentésemet és az alábbiakban feltüntetett kártérítés kifizetését és a fent említett rádióadásban beszélgető jogász szavait idézve nem csak a jog szerint, hanem a „józan ész” alapján a tényekre alapozott megnyugtató és igazságos döntést hozni szíveskedjen.

Ehhez módosítom az előző leveletem annyiban, hogy néhány képet, köztük a jelen levelemben látható képeket eredeti formátumban felteszem a Magyar honlapunkra a www.komplextrade.hu/Baleset.Sopronban.html című oldalra a bizonyítékaimmal együtt, amelyet több mint fél évvel ezelőtt a rendőrséget is erre kérve ismét kérnék, hogy döntésük előtt megvizsgálni szíveskedjenek. Ezek az ügy megnyugtató lezárásáig, kárunk kifizetéséig az interneten fentmaradnak.

Fenti tartozásokat és kiadásokat a büntetőjogi felelősségem tudatában állítom és a tárgyaláson számlákkal, bankkivonatokkal, illetve a másolataikkal igazolom, egy részét a Meta Vasipari Kft. és a hivatalok is igazolni tudják.

Kérem, mindezek mielőbbi megtérítéséről is intézkedni szíveskedjenek, mert a Meta Vasipari Kft. számlatartozás miatt nem ad ki árut, melyet már nem tudunk kifizetni. Így az további jelentős károkat okoz nekünk, a Meta Vasipari Kft.-nek és dolgozóinak és ezen keresztül az egész ügygel együtt a Magyar államnak, így a társadalomnak is.

Kaisersdorf, 2011. január 1.

Takács Gábor Tamás
Komplex Trade Bt.
Adószám: 20602549-2-42
Mobil: 06 209 168 107

7342 Kaisersdorf, Fichtengasse 8.
Adószám: ATU 65602207
Telefon: +43 (0) 664 658 3737

Postafiók címünk Sopronban:
Takács Tamás
Sopron
PF.: 296



Autóink Budapestre szállítása 60.000 Ft-ba került az FJE-181 frsz.-ú autómentővel. (Másként nem is történhetett.) A kárfelvétel is Budapesten történt. A kép ennek igazolására készült.

A 2010.06.29-én elküldött Szakértő kérése tárgyú levelemben még kevesebb ismerettel, de részletesen leírtam a történetet és ebben a levélben a helyszínrajzon is jeleztem az autók ütközési helyét és az ütközési ponttól mért „kb. 5 m” távolságot is. Levelemre Papp Tünde Aranka válaszolt, melyben „valamiért” a feltárt körülmények nem indokolták szakértő kirendelését és a levelét aláírta, lepecsételte, majd a határozatában ezt részletesebben meg is indokolta.

