taxisok világa

TAXI BÉRBEADÁS!!!

10 ÉVE ADUNK BÉRBE VOLKSWAGEN
ÉS SKODA TÍPUSÚ GÉPKOCSIKAT,
MEGBÍZHATÓ MUNKÁLTATÓKÉNT
CSAK CÉGEKHEZ.
SAJÁT, STABIL SZERVIZHÁTTÉRREL,
CASCO-VAL,CSEREAUTÓVAL BIZTOSÍTJUK
A FOLYAMATOS MUNKÁT

TEL: +36 70/370-9157

FÉKTELEN KFT. 1131 Budapest, Topolya u. 4-8.

XXX. évf. 1. sz. 2020. Január

Felkészültünk!

Egyéni vállalkozói könyvelés * Elektronikus bevallások * Iparűzési adó
Teljeskörű vállalkozói ügyvitel * Csekkes, átutalásos fizetési lehetőségek

bti@taxicentrum.hu * Tel.: 06-1-229-3736
1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14.
Lurdy Ház 2. em. 401.
Nagy Zoltán * Mobil: 06-30-989-4279 * Nyitva tartás: H-Cs 10-16, P zárva

BTI TAXI CENTRUM

TARTALOM

Forgalmirend-változások	4.
Önvezető taxik a közlekedésben	5.
Még meddig?	5.
Kedves Barátaim!	6.
Budapest balesetveszélyes kereszteződései 33. rész	7.
Itt a világvége!	7.
Ez egy „buszsáv"!	7.
Kitüntetettjeink 2019, 2. rész	8.
Mit jelent a két fekete pötty?	17.
Év eleji köszönet a közlekedésszervezőknek	18.
Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg	19.
Katás vagy és adótartozásod van?	20.
Nem csak hó kell a sieléshez	21.
Találtunk egy verset	23.
Megtépte utasát	28.
Járulékmértékek	28.
BTI-hírek	28.
Tisztelt Kollégák!	31.
Tudod vagy tippelsz?	32.
Nyugdíjutalási időpontok	33.
Georgopulosz Jorgosz lett az év taxisofőrje 2019-ben!	34.
Kedvező a budapesti taxizás megítélése	35.
TB-változások	35.
10 éve történt, 20 éve történt	36.
A taxiállomásokkal kapcsolatban	36.
Bérkocsisok etikai szabályzata	37.
Razzia a bulinegyedben	37.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ FŐSZERKESZTŐ:
Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.
Kiadásért felelős:
Berkó Károly

Color Pack Nyomdaipari Rt.
Felelős vezető:
Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ
A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A kiadó a lapban megjelenő hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:
1097 Bp., Könyves Kálmán krt. 12–14. C. II. emelet 401.
Telefon/Fax: (06 1) 280-1864
E-mail:
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Taxis összefogás a konkurencia ellen

Jogi csapás az Uberre

Jogsértőnek minősítette és azonnali hatállyal betiltotta egy németországi bíróság az Uber amerikai fuvarközvetítő cég UberX nevű szolgáltatását, amely a taxivállalatokhoz hasonlóan hivatásos sofőrökkel üzemeltetett bérautókkal működött.

A frankfurti tartományi bíróság döntése szerint az Uber az okostelefonra fejlesztett forgalomszervező alkalmazással megszegte a személyszállítási szolgáltatások szabályairól szóló törvényt – írja az MTI. A fuvarok közvetítéséhez elengedhetetlen a sofőrök által üzemeltett bérautókkal végzett fuvarozásra szóló engedély, de az Uber nem rendelkezik ilyen német hatósági engedéllyel. A vállalat felfogása szerint az alkalmazás csupán kapcsolatot teremt a leendő utasok és az egyéni vállalkozóként tevékenykedő bérautó-szolgáltatók között, valójában viszont az Uber dönti el, hogy melyik jelentkező kapja meg az adott fuvart, és az árat is az amerikai cég határozza meg. Maga a szolgáltatás sem felelt meg az előírásoknak, ugyanis az ilyen típusú személyszállításnál a sofőrök – a taxisokkal ellentétben – csak a vállalkozás telephelyén, egyéni vállalkozó esetében az illető lakásában fogadhatnak megbízást, a próbavásárlásokkal szerzett bizonyítékok viszont azt mutatják, hogy nem tartották be ezt a szabályt. A bíróság döntése nem jogerős. Az UberX betiltását számos taxivállalat kezdeményezte közösen.

A frankfurti tartományi bíróság tiltotta meg az amerikai vállalat egy másik alkalmazása, az UberPop németországi alkalmazását is, még 2015-ben. Ez az alkalmazás nem professzionális sofőröknek közvetített megbízásokat, hanem magánembereknek, akik a szabadidejükben a saját autójukkal vállalnak fuvarokat.

Azonban az Uber egy sor további szolgáltatása továbbra is működik Németországban. Köztük van például az elektromos rollereket és kerékpárokat nagyvárosokban kölcsönző UberJump, és az UberTaxi alkalmazás, amellyel – szabályosan működő – taxit lehet rendelni.

Cash

Havi aforizma

Sokkal könnyebb az embereket hülyíteni, mintsem meggyőzni arról, hogy hülyítik őket.

Mark Twain

Új légitársaságok Ferihegyen

Az elmúlt hetekben három új légitársaságot köszönhettünk a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtéren.

AlbaStar	B terminál
Hanian Airlines	B terminál
Spotair	B terminál

Szerkesztőségünk igyekszik a legnagyobb gondossággal eljárni az információk közlése során. A jelen számunkban idézett jogszabályok és tájékoztatók a lapzártakor, 2020. 01. 13-án hatályos állapotot tükrözik. Nem zárható ki azonban, hogy a lap megjelenéséig ezek bármelyike kiegészítésre, módosításra vagy törlésre kerül. Nagyobb változás esetén arról azonnal hírt adunk weboldalunkon (taxisokvilaga.hu), illetve a Taxisok Világa facebook profilján.

ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

egyénre szabott részletfizetéssel vagy btto

110.000.-Ft

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve.
EU-s tanusítás díja btto 20.000.-Ft!

„Néma" – alapdíjban foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel./Fax:+36 1 240 9479
E-mail: szalai@ecometer.com
Weblap: www.ecometer.com

Forgalmirend-változások

II. Branyiszkó út

II. Branyiszkó út. Zsákutca lett az utca alsó, Pasaréti úthoz eső szakasza

A Pasaréti út átépítésével egy időben teljes szélességében lezárták a Branyiszkó út alsó szakaszát a Pasaréti útnál, ez a rész zsákutca lett, így nem lehet „menekülő útvonalként” használni a Pasaréti út telítettsége esetén Bimbó út – Branyiszkó út – Pasaréti út útvonalat.

III. Külső Bécsi út

Úgynevezett „középszigettel” védett gyalogátkelőhelyet alakítanak ki Budapest határában. Nagyon vigyázzunk arra, hogy ne kezdjünk bele meggondolatlan előzésbe.

II. Szilágyi Erzsébet fasor – Pasaréti út sarok

Évek óta kérjük-kértünk kiegészítő jelzőlámpát a sarokra, hiszen amikor tilos a jelzőlámpa kifelé haladva a Szilágyi Erzsébet fasoron, akkor nyugodtan el lehet, el lehetne fordulni jobbra, a Pasaréti út felé. A közlekedésszervezők a helyzet balesetveszélyessége miatt nem teljesítették kérésünket, mert a jobbra fordulásnál a gyalogosok is szabad jelzést kapnak. Most megkaptuk a kiegészítő jelzőlámpát, de nagyon figyeljünk, mit mutat, és csak a szabad irányba haladjunk tovább. Ha a Pasaréti út befelé szabad jelzést kap, akkor egyenesen tilos tovább haladni a Szilágyi Erzsébet fasoron, de jobbra elmehetünk a Pasaréti út felé. Ha a Pasaréti úton gyalogosok akarnak átkelni a gyalogátkelőhelyen, akkor nyomógomb segítségével kérhetnek maguknak szabad jelzést. Ebben az esetben egyenesen tovább haladhatunk, de jobbra nem szabad befordulni. Ha a Pasaréti úton befelé jövők tilos jelzést kapnak és gyalogosok sem akarnak átkelni a Pasaréti úton, akkor egyenesen is tovább haladhatunk és jobbra is elfordulhatunk.

VIII. József körút 51.

Korábban beszámoltunk arról, hogy megforgatták a szervizút egyirányúságát a Krúdy Gyula utca – Rökk Szilárd utca sarok és a József körút között. Most visszaállt az eredeti forgalmi rend.

VIII. Rökk Szilárd utca

Újabb utcát „vágtak ketté” a Józsefvárosban, ezúttal a Rökk Szilárd utcát. A cél ugyanaz, mint legutóbb a Nap utcánál, ne lehessen az útszakaszon „végig szaladni”. Telített a József körút a Petőfi híd felé, ezért sokan a párhuzamos, egyel beljebb lévő utcán, a Rökk Szilárd utcán siettek előre, ezentúl erre már nem lesz lehetőség. A Kis Salétrom utcától lehet jobbra (a Gutenberg tér), illetve balra (a Krúdy Gyula utca felé) tovább haladni.

VIII. Rökk Szilárd utca. Ezentúl nem közelíthető meg az utca a Gutenberg tér felől

X. Repülőtérre vezető Gyorsforgalmi út

„Igazi” „Mindkét irányból behajtani tilos, kivéve célforgalom” jelzőtáblát helyeztek ki a SHELL kútnál, ahol a Gyömrői útról fel lehetett hajtani a Gyorsforgalmi útra. Ráadásul hatalmas műanyag műtárgyakkal vágták ketté a benzinkút nagy részét, hogy a Gyömrői útról behajtók csak a Gyömrői út felé tudják elhagyni a benzinkút területét.

XVIII. 2-es repülőtér

XVIII. Repülőtér. Kihelyezték a jelzőtáblákat a turbó-körforgalomban

A „turbó körforgalom” kialakítása újabb szakaszába érkezett, kihelyezték az elsőbbségadási jelzőtáblákat, így ideiglenes útburkolaton ugyan, de már a végleges forgalmi rend szerint közlekedhetünk. Érdekesség, hogy a „főúton” haladva, például a 4-es úttól a repülőtérre vezető szakaszon, a kétsávos út belső sávjából is tudunk egyenesen tovább haladni. Vigyázzunk azonban a kanyarodási és elsőbbségadási szabályokra.

Ufók beszélgetnek szilveszter éjjel:
– Te, mit ünnepelnek ezek?
– A bolygójuk egy kört tett a Nap körül.
– Mondtam neked, hogy ezek nem normálisak…

Ellentmondásos az elmélet és gyakorlat

Önvezető taxik a közlekedésben

A Toyota technikai vezetője szerint még évtizedekbe telik, mire a vezető nélküli gépjárművek önállóan részt vehetnek a közlekedésben, miközben a Mercedes évek óta már forgalomban teszteli a jövő autóját, mely először a személyszállításban, taxiként funkcionálhat.

Dr. James Kuffner, a robotika egyik legnagyobb szakértője szerint sokat kell még várunk arra, hogy magánautónk emberi beavatkozás nélkül vigyen el minket a nagymamához. *„A folyamatos és közvetlen emberi felügyeletet nem igénylő autonóm mobilitási technológiákat könnyebb taxik, illetve nem személyszállító járművek fedélzetén első körben bevezetni. Jelenleg azon dolgozunk, hogy a mobilitási szolgáltatások piacán megvalósulhasson a 4-es szint."*

Ez az említett 4-es szintű autonómia csaknem totálisan önálló járművet takar: ezen a szinten a gépjárművek meghatározott közlekedési helyzetekben felügyelet nélkül haladhatnak. A valóság az, hogy még csak most kezdenek megjelenni a piacon a 2-es szintű önvezető technológiák, amelyek folyamatos emberi felügyelet mellett képesek autópályán önállóan közlekedni.

A Toyota tech-guruja szerint a teljes autonómia „pár évtizeden belül" valósulhat meg. Ez némileg ellentmond az európai autógyártók jóval optimistább célkitűzéseinek, ugyanakkor iparági szakértők szerint a Toyota 15-20 éves intervallumra vonatkozó becslése tűnik reálisnak.

Ugyanakkor a Mercedes és a Bosch közös projektjében robotpilótával felszerelt S-osztályok szállítják az utasokat a kaliforniai San José városában. Az okostelefonos alkalmazásról hívható autó felveszi az utast, majd az applikációban megadott címre szállítja, emberi beavatkozás nélkül. A volán mögött ott ül azért egy tartalék sofőr, mert soha nem lehet tudni...

A létező legfejlettebb autonóm mobilitási rendszereket tesztelő programot nem véletlenül helyezték San Joséba: a város már 2017 derekán, az USA-ban legelsőként engedélyezte az autonóm járművek közúti tesztelését. A résztvevő felek nem csak a technológiát vizsgálják, hanem azt is, az önjáró taxi mennyire képes hasznosan és szervesen beleilleszkedni a városi közlekedési struktúrába.

Hamarosan kiderülhet: valóban 15-20 év még várható a hagyományos személyszállításban, vagy már ebben az évtizedben a vezető nélküli taxik váltják föl a meglévőket.

Cash

Még meddig?

A szilveszteri ünneplés forgatagában, december utolsó napjaiban kizárólag (!) budapesti taxiengedély nélküli taxisok szolgáltattak a Központi Vásárcsarnok közelében lévő taxiállomáson, az V. kerületi Fővám téren.

A képen is látható, az engedély nélküli taxisok lelkesen válogatnak az utasok között, nemcsak az úti cél a lényeg, hanem az, hogy megfelel-e az utasnak a felajánlott viteldíj...

Természetesen, vannak, akiknek unalmas a téma, de mindaddig foglalkozni kell a kérdéssel, ameddig egyetlen (!) budapesti engedéllyel nem rendelkező taxis is szolgáltat/szolgáltathat Budapesten.

Egyre több taxis esik ki a budapesti taxipiacról, mert autója már nem felel meg a követelményeknek. Vagy csak egyszerűen úgy gondolja, miért fizessen százezret a budapesti engedélyért, amit akár meg is spórolhat. Miközben a többi 6.000 budapesti taxis becsülettel fizeti a minősítést, és a droszthasználat díját.

Ha sarkosan fogalmazunk, évtizedek óta a többség a befizetéseivel tartja fent a taxiállomáshálózatot annak a kisebbségnek, akik ezeket a helyeket maguknak lefoglalják. Miközben egy fillért sem fizetnek be ezért a városnak. A többség pedig nem fér az általa kifizetett drosztokhoz. Jól van ez így? Az illetékesek ezerszer megígérték a rendteremtést.

Amit már nagyon várunk...

Horváth András

Új év, új remények. Talán kisöprik végre az illetékesek a nem idevalókat

BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA

IPARI TAGOZAT

Kedves Barátaim!

A világ feltartóztathatatlanul változik és fejlődik! Sokszor csak kapkodjuk a fejünket, hogy milyen szédületes tempóban. Egyik innováció követi a másikat. Szinte mindenféle előjel nélkül robbannak be olyan új felfedezések, amelyek fenekestül forgatják fel a mindennapjainkat. Szó szerint. Gondoljunk csak arra, hogy az elmúlt 5 évben milyen új eszközök jelentek meg a városi közlekedésben. Nem volt semmi előjele annak, hogy egyszer csak felbukkannak, és brutális gyorsasággal helyet, szorítanak maguknak. Mégis, egyszercsak itt teremtek, az emberek pedig elkezdték őket használni.

Egy digitális forradalom zajlik a világban. Ez a forradalom kihat mindenre. Iparra, közlekedésre, oktatásra, turizmusra, egészségügyre. Nincs olyan része az emberi életnek, a mi életünknek, amelyet ne alakítana át, mégpedig már itt és most. Ez nem egy science fiction, ez a valóság – jó, ha ezt fejben tartjuk.

Nem szabad megijedni ettől, volt már ugyanis ilyen az emberiség történelmében. A 18-19. században egy ugyanilyen mértékű és hatású változást éltek át az eleink. Az első ipari forradalom totálisan megváltoztatta a világot. Új iparágak jelentek meg. Új szakmák születtek. Új távlatok nyíltak a közlekedésben. Megváltozott az oktatás, és végül, de nem utolsó sorban, az emberi élet is más lett. Sőt nemcsak más, hanem jobb, sokkal jobb. Mindezek alapján én azt mondom, a digitális forradalomban a lehetőséget érdemes látnunk, egy nagy lehetőséget arra, hogy a javunkra fordítsuk a világ változását. Annál is inkább, mert nem a vak végzet, vagy a gépek robbantották ki, hanem mi, emberek. Ez egy emberek által kirobbantott forradalom. Éppen ezért irányítható. Bele lehet szólni, sőt, lehet irányítani. Én azt mondom, hogy ez a forradalom uralható. Nekünk nem lehet más dolgunk, mint hogy uraljuk!

Digitális forradalom és tehetséges, képzett fiatalok – két olyan lehetőség, amellyel élnünk kell. Már ha a világ változásából profitálni akarunk. Márpedig mi, vállalkozók azért vagyunk vállalkozók, mert szeretjük a változásokat, és szeretünk ezekből profitálni. Szeretnénk, ha ez most sem lenne másként.

Hol tudjuk elkezdeni a munkát?

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Ipari Tagozatán. Hogyan? Közös munkával, bevonva a tapasztalt, sikeres vállalkozókat és – együttműködve az egyetemekkel – a fiatal tehetségekkel. Egy legendás szervezetről van szó. Dicső múlttal, jelentős eredményekkel. Van súlya, van respektje. Odafigyelnek ránk, ez a vállalkozásoknak köszönhető. A kamara ugyanis mi vagyunk. Mi, vállalkozók tettük azzá, ami. Mi adtunk súlyt neki, mi hajtottunk sikereket számára. És ez a jövőben sem lesz másként. Csak mi tudjuk a felemelni a kamarát, hogy érdemben bele tudjon szólni a jövőbe, a jövő alakításába.

Fontos dolgokról van szó. Arról, hogy lesz-e munkánk, lesz-e munkaerőnk, lesz-e piacunk, lesznek-e egyáltalán magyar vállalkozások. Én mindegyikre igennel szeretnék válaszolni. Hogy így is legyen, ahhoz egy modern, innovatív, fiatal generációknak is teret, lehetőséget adó Ipari Tagozat kell. Álljunk neki, és alakítsuk együtt át az Ipari Tagozatot, és a kamarával az élen, alakítsuk együtt a jövőnket! Képesek vagyunk rá. CSAK EGYÜTT VAGYUNK ERRE KÉPESEK!

ÖRKÉNY ISTVÁN: AZ ÉLET ÉRTELME

Ha sok cseresznyepaprikát madzagra fűzünk, abból lesz a paprikakoszorú.

Ha viszont nem fűzzük fel őket, nem lesz belőlük koszorú. Pedig a paprika ugyanannyi, éppoly piros, éppoly erős. De mégse koszorú.

Csak a madzag tenné? Nem a madzag teszi. Az a madzag, mint tudjuk, mellékes, harmadrangú valami.

Hát akkor mi?

Aki ezen elgondolkozik, s ügyel rá, hogy gondolatai ne kalandozzanak összevissza, hanem helyes irányban haladjanak, nagy igazságoknak jöhet a nyomára.

TOVÁBBI KÖZÖS SIKEREKET KÍVÁNOK MINDENKINEK!

Zsabka Zsolt
Ipari Tagozat elnök

Budapest balesetveszélyes kereszteződései 33. rész:

V. Nádor utca–Széchenyi utca–Szabadság tér kereszteződése

A legutóbbi baleset, sérült autók a járdán, helyszínelő rendőrök a kereszteződésben

Budapest belvárosának legforgalmasabb pontja lett ez a kereszteződés a Vértanúk tere lezárása miatt. A belváros egy részét Észak-Buda és Észak-Pest felé csak a Nádor utcán dél felé (!) végig haladva lehet megközelíteni. Ráadásul ez után, egy szállodaépítkezés miatt az amúgy is leszűkített Arany János utcán kell végig menni, hogy elérjük a Bajcsy-Zsilinszky utat.

Araszolnak a járművek a Nádor utcán, közben szeretnének becsatlakozni járművek jobbról a Széchenyi utca felől, illetve balról a Szabadság tér felől. A KRESZ egyértelműen rendelkezik, a „főúton", a Nádor utcában haladónak van elsőbbsége. De a Széchényi utca felől, vagy a Szabadság tér felől is szeretnének előbb-utóbb tovább haladni.

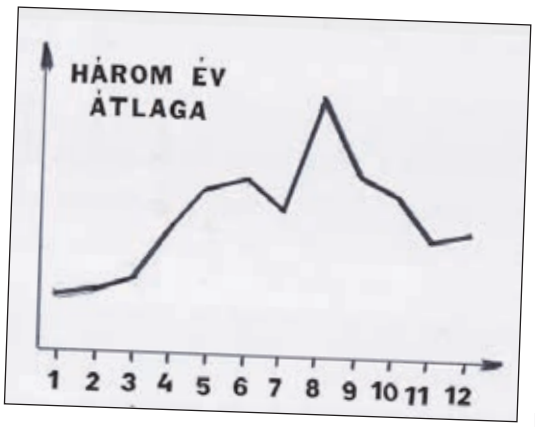
Van, aki türelmesen várakozik, hogy beengedjék, van, aki agresszívan tolakodik. Baj akkor van, ha valaki erőszakos a mellékutcából kihajtva, viszont a főúton haladó ragaszkodik (!) az elsőbbségéhez.

Egyetlen tanácsunk lehet. Próbáljuk alkalmazni a Nyugat-Európából, Ausztriából, Németországból elinduló „zipzár" elvet. Egy innét, egy onnét és mindenki előbbre jut! Ne ragaszkodjunk mindenképpen elsőbbségünkhöz! Ha pedig látjuk, hogy valaki nem adja meg az elsőbbségünket, inkább lassítsunk.

Jobb a békesség!

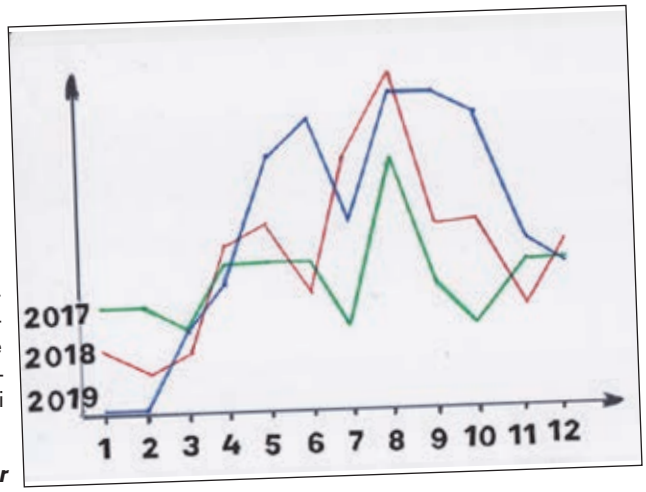
Juhász Péter

Itt a világvége!



Még csak egy pár nap telt el a januárból, de sokan máris megkongatják a vészharangot! Itt a világvége! Ilyen gyenge január még sohasem volt! Akik, régebben taxiznak, azok tudják, hogy a január, az mindig január. Még februárban is gyengén megy, majd márciusban indul be az élet.

Igazolásul nézzük meg a grafikont az elmúlt három évem bevételeivel kapcsolatban. A grafikonon természetesen nem szerepelnek számok, jobb a békesség. A Nagy Testvér mindent lát... A grafikon csak szemlélteti a havi bevételeket. A második grafikon pedig a három év átlagát mutatja, egyértelmű a helyzet. Úgy kell tenni, ahogy a tücskök tesznek. A nyári hónapokban kell minél többet termelni, minél többet dolgozni, és félre kell rakni a januári, februári hónapokra.



Tóth Tibor

Ez egy „buszsáv"!

Néhány évvel ezelőtt buszsávot alakítottak ki a Kútvölgyi úton lefelé haladva a járda mellett. A közlekedésszervezők rájöttek, hogy ez nem volt jó ötlet, hiszen a jobb oldali buszsávon nehezen tudnak tovább haladni a BKV (BKK) autóbuszok a Széll Kálmán tér felé, mert „beragadnak/beragadtak" a járművek a Szilágyi Erzsébet fasor felől érkezve, a Városmajor utca felé haladva.

Az új forgalmi rend szerint a belső sáv lett buszsáv, ugyanis a csomópont közepe hamarabb „felszabadul", mint a Városmajor utca torkolata. Szerencsénkre nem „BKK-sáv"lett, így a taxisok is használhatják. Azonban a taxik mellett civil autók tucatjai büntetlenül (!) használják a buszsávot!

Költői kérdés, hol vannak a közlekedési rendőrök, hol vannak a közterület-felügyelők?

Mészáros Szabolcs

A kép csalóka, ez egy buszsáv

Kitüntetettjeink 2019, 2. rész

Előző, decemberi számunkban elkezdtük a BKIK Ipari Tagozat által 2019-ben díjazottak bemutatását. Ebben a számban három Haltenberger Samu-díjjal kitüntetett taxist, Gyányi Istvánt, Herédi Krisztiánt, és Szőllősi Gábort mutatjuk be, továbbra is betartva az abc szerinti sorrendet.

Gyányi István

• *Mióta taxizol?*

• A határőrségtől 1977-ben szereltem le, és '84-ig volántaxis voltam. Az egy szép időszak volt, mert mi még az ún. „gebines rendszerben" dolgoztunk. Vagyis, a '70-es évek végéig nem volt fizetésünk, csak a bevétel bizonyos százalékát tettük el. Ez a kezdetekben közel 50% volt. Tehát, ha csináltam 100 forintot, abból 50 az enyém volt, ötven a Voláné. Majd amikor az a rendszer megszűnt, kaptunk egy minimális fizetést, és az autó fenntartására vonatkozó százalékot majdnem teljes egészében visszavonták. Pontosabban, ahogy öregedett az autó, úgy nőtt a megmaradó százalék, ami nagyon öreg autó esetén is maximum 30% lehetett. Ez volt az elérhető legmagasabb érték. Viszont ebből javíttattunk, vagy javítottunk, ki mennyire értett az autóhoz. A fizetésünk nagyságára jellemző volt, hogy azért be se jártunk. Sokszor úgy szóltak ki rádión, hogy „gyerekek *gyertek a fizetésekért, mert a lányok mennének haza".* Ám bevételeinkben akkor sem volt döntő a fizetés, csak a kereset számított, amiből jól éltünk.

• *A Volán eleve URH-n dolgozott?*

• Igen. De az első időben ez úgy működött, mint a későbbiekben a CB. Én az egyes csatornán voltam, ahol mi ugyan úgy kiabáltunk, mint később, a CB-s időszakban. Ezért nekem nem volt szokatlan később a CB-zés. A kettesen, az ún. „színesen", már nyomkodtak a fiúk, ott volt kódkiíró. Ennek a „kiabálós" rendszernek egy érdekes esemény vetett véget. Akkor még álltak az utasok a drosztokon, és várták az üres taxit. A November 7. téren – most Oktogon – állt egy szovjet katonatiszt, a droszton. És bemondta valaki az egyesen, kód nélkül, *gyerekek, van itt egy jó fuvar.* Valaki bekérdezett, *miért, hova megy? Megy Moszkvába, haza!* – volt a szellemeskedő válasz. Na, gondolom figyelték „mások is" a rádióadást, mert egyik pillanatról a másikra csönd lett a csatornán. Álltunk a taxiállomáson, a Főtaxik előtt, és kérdezgettük egymást: *nálad is csönd van? Nálad is?* Kiderült hamar, aki az egyesen volt, annak elnémult a rádiója. Egy jó időre, mert lekapcsolták, lekapcsoltatták az átjátszót, és addig nem engedték visszakapcsolni, amíg az egyesen is be nem vezették a kódszám szerinti azonosítást, hogy ne lehessen név nélkül semmit se mondani. Nekem az RFT típusú, NDK-s, 12 csatornás URH-m volt, amit azért lehetett úgy is használni, hogy mégsem írta ki a hívószámot, csak egy kis ötletesség kellett hozzá, és mint tudjuk, ez a taxisokra jellemző.

• *Az ma már nem titok, hogy annak idején a Volánnál a nagy Halda taxiórák is sok mindent tudtak, amit a gyártó nem is sejtett.*

Gyányi István: – A jó taxis nemcsak gépkocsivezető

• Igen, azt az órát többek között meg lehetett „fogni". Ez azért volt fontos, mert a kiállási díj – akkor még létezett ilyen is – 20 forint volt. Ám az előző fuvar nem biztos, hogy ezt az összeget meghaladta, így az órában már bent lévő, és az előző utas által kifizetett összeggel álltunk ki a megrendelőnek, vagy a távolabbról érkező is bele tudta tenni a 20-ast, anélkül, hogy átlépte volna a megengedett összeget, mert az órát, mint mondtam, meg lehetett fogni. Ezzel nem károsodott a megrendelő sem, hiszen a 20 forint kiállási-díj legális volt. Csak a mi életünk lett ezzel könnyebb. Ezt az akkori szóhasználattal „ráültetésnek" neveztük.

• *Milyen autóval kezdtél?*

• Amikor én odakerültem, a Volánnál már csak Zsigulik voltak. És amikor eljöttem, én még mindig Zsigulit, egy 1200-as kombit hajtottam. Később csak Daciak jöttek, amikre a srácok nagyon panaszkodtak.

• *Mikor lettél magántaxis?*

• '82-ben indult a magántaxi, de én '84-ig kivártam. Kíváncsi voltam mi is lesz ebből. Végül is egy rendőrség által leadott Zsigulival, a váltómmal belevágtunk a maszek taxizásba. Az eleje ennek az időszaknak is nagyon szép volt, mert akkor még tényleg a fák is integettek. A taxiállomásokon pedig össze lehetett ültetni az egy irányba tartókat, annyira kevés volt a taxi. Nem volt abból se gond, hogy az ember csapatnál van, vagy nincs. De én szerettem rádiózni, és elég sok barátom volt már akkor a Budában, akik hívtak. A Reitterben volt a Buda 2 és az időközben már le is bontott Olimpia szállóban volt a Buda 1. Én a Reitterben felvételiztem, a Peredi Petinél. A címeket akkor még a Forgó Béla vette fel és adta ki. Olyan 2-300 forint körül volt '84-ben a tagdíj. Havonta, nem vicc! A CB-s időszakot nagyon szerettem. Akkoriban még nem volt mobiltelefon, amit a fiatalabbak ma már el sem tudnak képzelni. Így mindenki, mindent a CB-n keresztül intézett. Ha vízvezeték-szerelő kellett, odacsavartunk a megfelelő csatornára, és megbeszéltük a dolgot. De ez így volt az alkatrésszel, az autó- és TV-szerelővel, meg tulajdonképpen bármivel. Olyan aranyos dolgok voltak, hogy például szombat délután felvett a Buda1 egy „díszített esküvőt", de valahogy elsikkadt a rendelés. A központ nem jött zavarba, odacsavart a „közép 1-esre", ahol a virágosok voltak, és keresett egy olyat, akinek egy Mercire való orrdíszítése van. Persze ott volt a „virágoskarcsi", és vállalta is. Mire odaért az autó, előkészítette, majd fel is tette az élővirágcsokrot az autóra.

KIOSZ

CB TAXI IGAZOLVÁNY

CB: 17.704 Taxi: 1319

Név: Gyányi István

Lakcím: 1138 Budapest Gyöngyösi u.22.

PH

aláírás

Érvényes a visszavonásig!

• *Csak az ifjabbak kedvéért: mit is takart a díszített esküvői fuvar?*

• Esküvőre előrendelésben kértek általában jobb autókat. Többnyire fehéret, és azonos típust. De volt, hogy a megrendelőnek fehér Wartburgja volt, kért mellé még 5 fehér Wartburgot. Az első autó elejére, vagy akár mindegyikre felkerült egy-egy élővirágból készített díszítés, csokor,

Folytatás a 10. oldalon

FELHÍVÁS!

A City Taxi
Fuvarszervező
Szövetkezet

angol nyelvtudással és
gyakorlattal rendelkező

DISZPÉCSEREK

jelentkezését várja.

Szakmai önéletrajzukat
kérjük a dkv@citytaxi.hu
címre szíveskedjenek
eljuttatni.

Köszönjük az érdeklődők jelentkezését.
Tisztelettel a City Taxi vezetősége

CITY® TAXI
2-111-111
BUDAPEST

+36 1/20/30/70 2-111-111

Folytatás a 8. oldalról

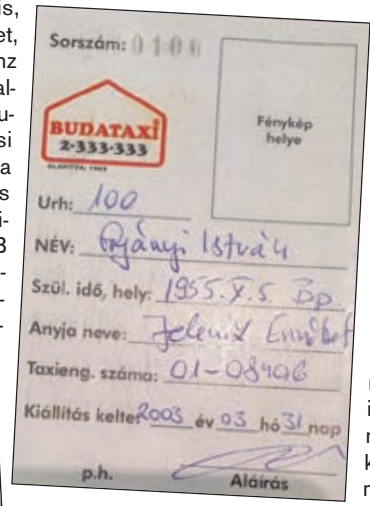
vagy virágfüzér. Es az autó, vagy az autók, így álltak ki az esküvői fuvarra. Természetesen ennek ára is volt, amit a megrendelők ilyen alkalmakkor gond nélkül kifizettek. Volt olyan kolléga, aki csak ezt csinálta a hétvégeken, erre állt rá.

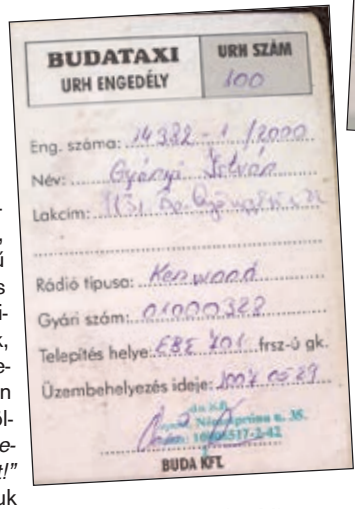
• *Tekintettel arra, hogy a magántaxit – mintegy próbaként – még a Kádár-rendszerben, '82-ben engedélyezték, voltak speciális igények a maszekokkal szemben? Nem a besúgásra gondolok, bár a szállodáknál valószínűleg ez sem jelentett gondot...*

• Én ilyenről nem tudok. Az viszont igaz, hogy május elsején, a felvonulásokon a cégek részt vettek. Így a Budataxi is felvonult a Dózsa György úton, az „integetőn" a díszpáholy előtt, ahol többek között Kádár elvtárs is visszaintegetett a felvonulóknak. Innen ered a taxisok között évtizedekig csak integetőnek nevezett terület elnevezése. Mi akkor hivatalosan, a ***Budataxi, a XIII. kerületi KIOSZ munkabrigádjaként*** vonultunk fel. A '80-as évek elején, még a 3-as Zoli volt a főnök, aki keresett egy piros, egy fehér és egy zöld színű ezerötöst, azokat egymás után beállította, és így, amikor a pulpitus elé értünk, ahol Kádár elvtárs integetett, a hangos bemondóban elhangzott, hogy „üdvözöljük *a Budataxit, a XIII. kerületi KIOSZ munkabrigádját!"* Majd utána mi is megkaptuk a mindenkinek járó, üvöltő „Hurrát". Aztán ugyanígy üdvözölték a Csepel Vas-és Fémművek dolgozóit és a többi felvonulót. Majd az idő múlásával kitalálták, hogy valamilyen hivatalos formát kellene adni ezeknek a vállalkozói tömörüléseknek, fuvarközvetítő irodáknak, mint amilyen a Buda, a City és később a Rádió Taxi is volt. Ekkor lettünk a többiekhez hasonlóan kisszövetkezet. Aztán meg más. Ám az, hogy hogyan fogyott el a közös budás-vagyon, és a maradék hogy került a Hoffer Miki tulajdonába, egy másik történet.

• *Aztán hogyan tovább?*

• Diszpécserkedtem is egy ideig. Még a Volán Taxinál, '81-ben, gyorshajtottam, amiért elvették a jogsimat 3 hónapra. Akkor erre az időre felkerültem a Jerney utcába, diszpécserkedni, ami nekem nagyon megtetszett. Később, mikor a jogsimat visszakaptam, maradtak is, de a szabad élet, és a több pénz miatt nem vállaltam. Aztán a Budában a Pócsi Sanyi hívott be a központba és gondoltam, kipróbálom. A CB amúgy is tetszett, akkora ismertem a hangokat, az arcokat, és ha jól emlékszem, én adtam ki CB-n az utolsó címet is, egy VIII. kerület, Baross utcát.





• *Úgy tudom, etikás is voltál.*

• Igen. A '90-es évek elején jóbarátom volt nekem a „Fülike", vagyis a Horváth Jani. Ő volt akkor a Buda Etikai Bizottságának a vezetője. Miután üresedés volt a bizottságban, kérdezte, jönnék-e? Mondtam, *Janikám, pár éve itt vagyok, ismerek mindenkit, rendben.* Megbeszélte a Pásztor Gabival, aki rábólintott, és így beválasztottak az Etikai Bizottságba. A Jani pedig otthagyta az etikázást, mert akkor indult a Marriott-nál a szálloda-taxizás. Így rám maradt a testület vezetése. És '98-tól egészen addig, amig a Pásztor Gyuri össze nem borította a Budát meg a Tele5-öt, én voltam a Buda Etikai Bizottságának vezetője. Az egyesítést követően a Budából és a Tele5-ből 3-3 emberrel megalakult az új, közös Etikai Bizottság. Ennek a „Csirkés", a „Pipi" lett a vezetője. Én a helyetteseként dolgoztam. Majd 2010-ben, amikor a Pásztor Gyuri az egészet a Rádiótaxival is összecsapta, azt mondtam, így már nem csinálom tovább. Felhívtam a Reif Zolit, ő beszélt a Pásztor Gabival, aki szeretettel várt a Taxi4-be. Itt rögtön bekerültem az etikába. Akkor nem volt meghatározva, ki a vezető, a főnök, de mint ranglétra, az idősebbek engem elfogadtak a fiúk. Még azok is, akik „ős Taxi4-esek" voltak. Egy darabig én csináltam a felvételt is.

• *Erről lemondtál, miért?*

• Megmondom őszintén, 2013 óta, mióta sárgák lettünk, és az új szabályok vonatkoznak ránk, rengeteg kezdő jött a pályára. Előtte arról volt szó, hogy ehhez a céghez csak 2 év szakmai gyakorlattal veszünk fel valakit. Csináltam tesztlapokat, ezeket ki tudták tölteni a fiúk. Utána elbeszélgettünk a saját házi szabályainkról. Akkorra már a többi cégnél is nagyon hasonló volt az elvárás a taxisokkal szemben. Emlékszem, a Horváth Pali szervezésében többször – havonta, kéthavonta – összejöttünk az összes társaságnál lévő etikai bizottságok vezetőivel, és megbeszéltük, kinél hogy mennek a dolgok. Nagyon sok kérdésben közelebb hoztuk egymáshoz a szabályokat. Tehát az elején még csináltam felvételt, oktatást is. Aztán 2013 után a címhez jutás jelentősen könnyebbé vált. Nem kellett tudni a várost 5-8 percre, hanem csiripcsirip, add ide, köszönöm, na, ez hol is van? Navi benyom, majd az odavezet. Tehát a taxis-tudás nagyon leértékelődött. Olyanok jöttek a pályára, akik lelkesek voltak ugyan, de szinte semmit sem tudtak erről a szakmáról. Ők korábban nem tudtak megkapaszkodni, mert nem ismerték a várost a 3-5 perces címek mértékéig. Nyomkodtak, nyomkodtak, de többnyire nem ők nyertek. Este pedig nagyon keveset vittek haza. Most az új rendszerben nem így van. Ez viszont a ló másik oldala. Annyira nem ismerik a várost, hogy időajánlatot is csak a navi megkérdezése után mondanak. Az oktatásra visszatérve, én mindig elmondtam mindenkinek, vegyél egy papíralapú térképet. Nem azért, mert én annak idején abból tanultam meg, hanem mert az kell a valódi taxis tudáshoz. Ha megállsz valahol, nyisd ki, nézegesd. Milyen utcák vannak a környéken. Mi van közel, mi érhető el onnan. Ám ma már nem is csak a sima navit használják, hanem a telefonon lévő applikációkat. Némelyik akkorákat kerül, hogy az ember csak néz. Mert sokszor a leggyorsabb út nem a legrövidebb. Ebből pedig jönnek az utaspanaszok. A Nyugati térről a repülőtérre, a 0-ásón vitte egy fuvaros az utast. A vége 17 ezer, persze, hogy a megrendelő ennek láttán hanyatt esett. Ráadásul kétautós rendelés volt, és a másik csak 10 perccel később ért ki, a hagyományos útvonalon, jelentősen olcsóbban. Azóta több általános is született erről: *kérjük, ne használjátok a Waze-t!* Ha nem nagyon ismeritek a várost, vegyetek egy iGo-t, vagy egy sima GPS-t, de az a legjobb, ha valaki fuvarra várva nézegeti a térképet. Abból

– Te Gazsi, ti hova jártok szilveszterezni?
– Tavalyelőtt Pásztón voltunk.
– Oszt mi történt?
– Engem félholtra vertek, az asszonyt hárman is meghágták.
– Tavaly hova mentetek?
– Tavaly is Pásztón voltunk.
– És mi volt?
– Nekem eltörték a karom, kiverték két fogamat, az asszonyt meg már négyen hágták meg.
– Idén hova mentek?
– Hát az asszony Pásztóra akar…

Folytatás a 13. oldalon

Utat mutatunk 2019-ben is.

Értéket szállítunk!

Tarts velünk!

6X6 TAXI

www.6x6taxi.hu

A jelentkező minőségi szolgáltatókat várólista alapján értesítjük.

+36-1-6-666-666

Információ: Fárbás Tibor üzletág igazgató • Telefon: 06 70 376 99 97

TAXI 4 ®

Tel.: 4-444-444

FIGYELEM!

KEZDŐ TAXISOK RÉSZÉRE KEDVEZMÉNYES BELÉPÉSI LEHETŐSÉG!

FIZETENDŐ HAVIDÍJ AZ ELSŐ 3 HÓNAPBAN:

CSAK 65 000 Ft* BRUTTÓ

***~~105.000~~ FT HELYETT**

BELÉPÉSKOR KÜLÖN FIZETENDŐ: KAUCIÓ, REGISZTRÁCIÓS DÍJ

URH KÉSZÜLÉKET, SZABADJELZŐT DÍJMENTESEN BIZTOSÍTUNK

AMENNYIBEN KIADÓ TAXIT KERESEL ABBAN IS TUDUNK SEGÍTENI!

INGENICO IWL 221-es PayPassos bankkártyaelfogadó terminálok eladók

(névre írva, üzembe helyezve)

1 éves használt készülék ára: 90.000,-Ft (bruttó)

Bővebb információ a 06/20 911-47-20-as telefonszámon Reif Zoltántól
Jelentkezés a TAXI 4 központjában, MINDEN KEDDEN 9 órakor
1141 Budapest, Németpróna utca 35.

FIGYELEM!

A SZOK (SZERVIZ OKTATÁSI KÖZPONT) SZERVEZÉSÉBEN TAXIS, SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ ÉS VÁLLALKOZÓI TANFOLYAMOK KÉTHETENTE.

Érdeklődni: 06-20-297-9389 számon

SZOK Szerviz Oktatási Központ

A TAXI 4 képzési partnere a Szerviz Oktatási Központ Kft. Nyilvántartási szám: 00092-2013

Folytatás a 10. oldalról

lehet a legtöbbet tanulni. Tehát visszatérve az újakra, sokszor 2-3 órát is elbeszélgettünk velük. De az volt a tapasztalatom, hogy nem is nagyon érdekelte őket, hogy mit mondok. Már mentek volna pénzt keresni, mert azt mondták nekik, hogy a taxi ilyen meg olyan jó dolog. És az első óra végén, amikor egy kicsit visszakérdeztem arra, mit is hallottak, fogalmuk sem volt. Nem érdekelte őket. Ott a navi, az majd oda visz, ahova mondják.

• *Ez a hozzáállás a jövőt is meghatározza. Ha megkérdeznének, mi lesz a taxizással 10-20 év múlva, mit felelnél?*

• Nem tudom. Én már ebben nem leszek érintett, mert már két hónapja nyugdíjas vagyok. A hatalmas nyugdíjamból nem fogok tudni megélni, így kénytelen vagyok kijönni dolgozni, amig bírom. Talán kellene csinálni a cégeken belül tanulócsoportot, mint amilyen annak idején a Főtaxinál volt.

• *Tekintettel a korszerű, tényleg utca-házszám szintű navigációkra, ez egyáltalán szükséges? Az autó vezetőjének – talán egy idő után nem is érdemes taxisnak nevezni – mondanak egy címet, azt ő manuálisan bepötyögi a navigációs eszközbe és elindul arra, amerre a gép mondja. Aztán, ha az önvezető autó hazánkban is realitás lesz, még sofőr sem kell.*

• Nem hiszek én ebben. Ha majd évek múlva a fejlett országokban be is vezetik, nálunk azt követően is jó pár év késés várható. Lehet, hogy én meg sem érem. Nekem az a hitvallásom, hogy a jó taxis nem csak gépkocsivezető. Egy taxisnak pszichológusnak is kell lenni. Minden utassal fel kell tudni venni a kapcsolatot. Tudni kell, ha jobb hátra ül, nem beszélgetünk, ha melléd ül, biztos nyitott a beszélgetésre. Ha temetésre megyünk, kikapcsolunk mindent, nem hallgatunk rádiót. De akár botcsinálta orvos is a fuvaros, mert az utasnak lehet valamilyen baja. Például hány alkalommal vezetett le szülést taxis? Bizony nem egy esetben. Megoldotta, mert taxis. A minap beszállt Újpesten egy fiatal hölgy, kis táskával, és mielőtt jobb hátra beült volna, elővett egy pelenkát, és azt maga alá tette. Megrémültem, és szégyenkezve kérdeztem, koszos az ülés? Nem, szó sincs róla, mondta, megyünk szülni. Nem szóltak? Mert már elment a magzatvíz. Rémüldöztem, hogy 42 éve taxizom, de még nem vezettem le szülést. Folyamatosan figyeltem a tükörből, és mint az őrült mentem. De ő egész nyugodtan elüldögélt. Időben a kórházba értünk, kiszállt, összecsomagolta a pelusát, és elment. Nem tudom a történet folytatását, csak azt jelzem vele, hogy egy gép ilyen esetben minderre nem lenne képes.

• *Ha rajtad múlna, változtatnál valamin a taxizással kapcsolatban?*

• A sárga szín szerintem nagyon jól bejött. Főleg, ha mindezt nem nekünk kellett volna megfinanszírozni, de túl vagyunk rajta. Az utasok szeretik, hogy messziről látszik a taxi. A fix tarifa is egy nagyon jó ötlet. Mivel tudjuk, hogy a fővárosi taxipiac, benne az árkialakítás lehetőségével, korábban a cégtulajdonosok kezében volt. Nem én, mint egyéni vállalkozó döntöttem annak mértékéről, szabályairól. 2013 előtt minden taxis azon gondolkodott, hogy ha ide megyek, ennyiért, ha oda megyek, annyiért járok. A TaxiPlus piacra lépésével rájöttünk arra is, hogy nagy baj van. Ha ott szól a rádió, oda megy mindenki, és itt lefogy a létszám. A tarifa akkor már olyan szintre ment le, hogy abból megélni sem lehetett, nem hogy autócserére gondolhattunk volna. Tehát ez a fix tarifa jó. Ezért cserébe a másik oldalnak is voltak elvárásai. Lenyeltük. Viszont a több mint 80 ezer forintos, drosztdíjként emlegetett pénzünkért szinte semmit sem kapunk. Ugyanis ezek a drosztok, ahol még utas egyáltalán várható, a mai napig foglaltak. Jó, lehet, hogy annak idején mi is hozzájárultunk a helyzet kialakulásához azzal, hogy nem ezekre álltunk, hanem elmentünk a tutikba. A lépartra, a hegyoldalba, az integetőre stb. Tehát otthagytuk a drosztokat és elmentünk a saját magunk által választott helyekre, mert onnan volt jobb volt a rádiózás. A drosztokat sajnos bizonyos csoportok lefoglalták és a mai napig kézben tartják. Az a bíztatás, hogy menj oda, provokálj, majd mi kiállunk melletted, nem járható út. Én nem megyek oda 64 évesen megpofoztatni magam azért, hogy egyszer majd legyen egy tárgyalás, ahol nekem adnak igazat, és a drosztfoglalót majd jól megbüntetik. Ráadásul nem is büntetik meg. Ez az évek alatt bebizonyosodott. Csak a drosztengedélyt veszik el néhány napra, ha egyáltalán intézkednek. Az egyik ablakon visszaveszik, a másikon meg napok múlva kiadják, ugyanoda. Ne azt vegyék el, hanem a taxivezetői engedélyt! Hogy soha többet ne lehessen taxis az, aki vét a szabályok ellen. Mert így most átül egy másik autóra, és ott folytatja, ahol abbahagyta. Ezen lehetne változtatni. Erkölcsi bizonyítványra is szükség lenne. A taxivezetőknél is. Nekem egyéni vállalkozóként kell az erkölcsi, az alkalmazottaknak nem. Azért az elég abszurd, ha az utas kiböki, hogy a sofőr lábán ott a nyomkövető. És ebből a fővárosban több is van. Jó ez így? Az M0-ásra ha felmegy, jelez a szerkezet? Mit szól az utas? Talán az autókról annyit, az elektromos autó jelenleg nem megoldás. Sok esetben a hibrid sem. Minekünk ezekből többnyire a használt jut, erre futja, amiben ugyan nincs kettős tömegű lendkerék, de vannak az elektromos hajtásnak is olyan elemei, melyek cseréje szintén sokba kerül. A megoldást az idő nyilván megadja, de tartok tőle, egyre drágábban. Én azt szeretném, ha a fix tarifa maradna, és a korszerűbb autókhoz lenne komoly, szakmaspecifikus állami támogatás. Ezt tőlünk nyugatra több helyen is már elfogadták a városok vezetői, és hozzájárulnak a környezetbarátabb taxik megvásárlásához, egy-egy jelentősebb összeggel. A többi az ifjabbak dolga lesz.

• *Köszönöm a beszélgetést!*

Herédi Krisztián

• *Iskola után rögtön taxisként helyezkedtél el?*

• Nem, dehogy. Érettségi után egy szakirányú iskolát végeztem, majd szállodában dolgoztam, mint recepciós. Később éltem Németországban is, 4 évet. Aztán amikor hazajöttem, megint a vendéglátás következett. '99-ben, egy taxis barátom unszolására jelentkeztem a Főtaxinál, és a Révi Zolinál sikerrel felvételiztem. Még a Könyvesen volt a telephely, és az ún. „hagyományos üzemmódban", egy Tipo-val kezdtem, mint tanulócsoportos. Majd, amikor 2001 körül az alkalmazottakat elküldték, egyéni vállalkozó lettem.

• *Jobb volt a taxi, mint egy recepciós állás? Az ember ezt pont fordítva gondolná.*

• Akkor számomra elsősorban az volt a fontosabb, hogy a taxi kötetlenebb munkaidőt biztosított. Az időbeosztás szabadsága nálam jelenleg is döntő szempont. Persze mindannyian tudjuk, akik ezt a kenyérkeresetet választottuk, hogy ez csalfa látszatszabadság, mert az ember önmagát hajtja. Mégis tény, a taxis végül is maga osztja be saját idejét, amibe nem szól bele senki. Egyébként a vendéglátásban és a taxiban – többek között – közös, hogy nincs hétvégénk, nincs ünnepnapunk. Kétségtelen, megfordult néhányszor a fejemben, hogy visszamegyek, mert anyagilag már rendbe jöttem, de a szállodaiparban annyi a fiatal, komolyabb iskolát végzett ifjú titán, hogy több mint 20 év kihagyás után a viszszatérés nem lenne egyszerű mutatvány.

• *Talán anyagilag sem jobb ma már a vendéglátás.*

• Nem biztos. Én már egy kicsit urasan dolgozom, mint taxis, és mellette ellenőrködöm. Perverz módon hajnalban, általában fél kettőkor kezdek. Ilyenkor a reptéri előrendeléseket próbálom felvenni, és egyet, kettőt, vagy amennyit tudok, kiviszek a betonra. Utána 10-ig még általában csúcsforgalom van, tehát kint vagyok. Majd hazamegyek 11 felé, és alszom egy kicsit. Így szabad a délutánom. Az átlagos taxis munkaidőm megvan, csak ugye ennek eltolása kissé szokatlan talán. Az ellenőrködés, mert ez is a feladatom, heti 2-3 napomat teszi ki. Általában kedd-szerdán vagyok ügyeletben, de előtte azért kijövök dolgozni reggelig, majd ellenőrködöm délután 4-ig.

• *Ez társadalmi munka? Mi a feladatod?*

• Nem társadalmi munka. A Főtaxi biztosítja az ellenőri autót, és fizeti is a tevékenységünket. Mi a szolgálati autóval jövünk, megyünk, intézünk mindent. Azt, hogy kit rendelünk be és kit nem, én intézem. Viszont a tényleges ügyekben nem én döntök, hanem a bizottság, melyben összesen öten vagyunk, 3 nappalos és 2 éjszakás. Egy-egy ülésen 3-an szoktunk bent lenni. Mindenki egyenrangú, nincs elnök. A bizottság korelnöke Ádám Józsi, de a kollégák bármelyikünkhöz fordulhatnak gondjaikkal, kérdéseikkel.

• *Melyek az általánosítható gondok?*

• Az utaspanaszok többségükben ismétlődő okokból születnek. Ezek között az egyik jellemző a közlekedéssel kapcsolatos panasz. Például a reptérre kimenetkor, vagy bejövetkor a gyorshajtás az egyik rendszeresen visszatérő probléma. Itt első esetben be se rendeljük az érintettet, de ha másodszor is előfordul, már figyelmeztetjük. Ha ebből sem tanul, büntetünk. Amennyiben valakire a féléves elévülési időn belül 2-3 ilyen jellegű panasz érkezik, ott valami tényleg nem stimmel. A másik visszatérő reklamációs ok, a városismeret hiányából adódik. Nagyon sok a kezdő taxis, ami öröm, hiszen az öregedő szakmában nálunk már megjelent az utánpótlás. De a megfelelő rutin-, és a városismeret hiánya a kezdőknél a navigáció-használatot nélkülözhetetlenné teszi. Ebből viszont eredhetnek panaszok. Az ifjú munkatársak egy része hallgat a Waze utasításaira, amire talán még az utas is rábólint. Ám sok esetben a fuvar végén szembesül a megrendelő azzal, hogy a múltkor, az idős kolléga kevesebbért és gyorsabban vitte ugyanoda.

Herédi Krisztián: – Az ellenőrzést alapjaiban kellene megváltoztatni

• *Mit kezdtek a panaszokkal?*

• Először is, a cégnek most az az üzletpolitikája, hogy ilyenkor az utast minden esetben ***teljes mértékben*** kártalanítjuk, ha bebizonyosodik, hogy a kolléga valamilyen módon hibázott. Régebben csak a különbözet mértékéig történt a kártalanítás, most a teljes összeg erejéig térítünk. Viszont annyit sikerült elérnünk, hogy kétszer ugyanazért nem büntetünk. Vagyis, ha a taxis fizeti, akkor e mellé újabb szigorú büntetést nem kap. Szerintem még mindig jobb egy ilyen összeget visszafizetni, mintha azt mondanám, hogy kaptál egy hetet...

• *Mi a tapasztalat az előbb említett Waze-használattal kapcsolatban? Ugyanis az a program kikerülteti a használóval a dugókat, de sok esetben bizony keresztülvisz olyan kis utcákon, melyből az utas esetleg azt szűri le, hogy a taxis várost nézet vele.*

• Én még a térképpel az ölemben nőttem fel, mert nem volt más navigációs segítség. A navit most is csak arra használom, hogy megnézzem, milyen a forgalom, vagy ha egy kisebb utcát keresek. De az utassal előbb egyeztetek. Mert abból szokott a baj lenni, hogy a taxisok nem egyeztetnek előre útvonalat. Úgy gondolják, minek, majd a Waze megoldja. Egyébként a cégnél mi Google alapú navigációt használunk. Szerintem egyik se jó. Oktatáson azt szoktuk mondani, hogy aki komolyan gondolja, az fektessen be egy iGo-ba. Szerintem az a létező legjobb szoftver, most. Ez viszont sajnos nem rendelkezik forgalomfigyelő szolgáltatással. Ha valaki nagyon kezdő, javaslom, ötvözze a kettőt. Vegyen egy iGo-t és a Google-on nézze milyen a forgalom. Viszont azt is tudni kell, hogy az ilyen eszközök használatával nem fejlődik a taxistudás. Ha ma beütöd a Törökvészi utat, holnap megint fogalmad sem lesz arról, hogy hol van. Aki térképből rögzítette, annak ez megmarad jó ideig. Sajnos az új rendszerrel én is, rutinos kollégáim is sokat felejtettünk.

• *Ez a panasz évek óta felmerül a várost korábban utca-házszám szinten ismerő taxisok részéről. Aki annak idején megtanulta a várost, az komoly szakmai tudást szerzett. Ez, mint minden más szakmában, előnyöket adott azokkal szemben, akik még nem rendelkeztek ezzel a szakértelemmel. A néma címkiadás mindenkiből egyszerű felhasználót csinált.*

• Én hasonló okokból a kezdetben nagy ellenzője voltam a néma címkiadásnak De tudomásul kell venni, ez a jövő. Én nem adok tíz évet, nem lesz szükség egyáltalán városismeretre. A néma címkiadás nagy úttörője volt a Dudás Zoli. Nekünk nagyon jó kapcsolatunk volt, sokat köszönhetek neki. Az ellenőrök közé is ő hívott vissza, de más szakmai kérdésekben is sokat terveztünk együtt. Amikor behozta az első példányt, a navigációs eszközben volt egy amerikai taxisprogram. A kollégámnak és nekem adott egy-egy készüléket, és küldött rá próbacímeket. Mi meg teszteltük. Bárhogy húzódoztunk, mindig azt mondta, higgyük el, ez a jövő. Én meg ültem, mint veréb az ágon, szólt az URH, és nem értettem, mit akar a Zoli. Nagyon elleneztem, miközben ő meg győzködött, higgyünk benne. Sokat rágódtunk, miközben azért segítettünk neki. És a saját bőrünkön megtapasztaltuk, hogyan is működik. Minden frissítést nekünk küldtek ki elsőként, de nem tetszett. Sokszor panaszkodtam, hogy inkább két tabbal kellene dolgozni, mert kijöttem pénzt keresni, de valamiért nem kapok címet, leszakadt, leragadt, nincs jelem stb. De amikor a rendszer kiforrta magát, és egyre kevesebb hibával működött, kezdtük felismerni az előnyeit. Ma már ez egy nagyon jól működő, átlátható, kiszámítható fuvarközvetítést szavatol. Természetesen vannak benne hibák. De ezek legtöbbje a mobil-szolgáltatónktól ered. Időnként valóban ledobja a netet, szakadozik, de ismétlem, ez nem a fuvarkiosztó-program hibája. Ennyi év távlatából úgy gondolom, a Dudás Zolinak igaza volt. Egy nagyon-nagyon jó rendszert sikerült összehozni, amit az ember tud használni. Az újaknak is komoly segítséget ad, akik közül jónéhányuknak segítettem az eszközhasználat elsajátításában. A címfelvétel, a címhez jutás nyugodtabb, békésebb. Megkapom, nem kell idegeskedni, hogy 3-mal, 5-tel odaérek-e, megmérnek-e, jaj melyik sarok? Ahogy ezt elleneztem, most már annyira megszerettem. Mondtam is a Zolinak, amikor ő már nagyon beteg volt, hogy igaza volt, valóban ez a jövő. A taxisoknak is könnyebb, az egész városból tudnak dolgozni. Kétségtelen, most is megy a helyezkedés az előkékért, hogy odébb menjek, vagy sem, de ez már azért nem olyan nagy gond.

• *Korábban nálatok is egyfajta körzetesrend volt, ami nemrég megszűnt. Így viszont kiszámíthatatlanabbá vált a fuvarhoz jutás. Miért?*

• A rendszer korábban sem klasszikus körzetes rendszerként működött, hanem voltak drosztjaink, és ezekhez állítottuk be a megrendeléseket. A Zoli volt nagyon-nagyon drosztpárti. Viszont a fővárosi rendelet szerint a legközelebbi autónak kell menni az utasért. Volt valóban nálunk is egy kiskapu, miszerint a legközelebbi autóhoz rendelte a rendszer a címet, de ha legközelebbi autó kb. 1 percre volt a megrendelőtől, tehát kb. 300 méterre, akkor a program csinált egy 4 perces sugarú kört, és aki ezen belül a legrégebben várakozott, az kapta a fuvart. Most, hogy a drosztjainkat megszüntettük, ezt a rendszert is kikapcsoltuk. Azért, mert az applikáción rendelő látja a szabad autókat, és nem érti, hogy miért nem az jön érte, aki esetleg két sarokkal odébb áll, miért messzebbről, hosszabb idő alatt érkezik a taxi. Miközben esetleg még több üres autónk is elmegy leendő utasunk mellett. Tehát a most elhagyott rendszernél sérült az utasérdek.

Ezért lett a korábbi rendszer levéve, és most ténylegesen a legközelebbi autó megy a megrendelőért. Én is hallom, hogy ez kissé megkeverte a címfelvétel megszokott rendjét, de ezt is megszokják majd a kollégák. Egyébként a drosztokra történő beállást nem tiltja senki, csak a címeket mi nem rendeljük a továbbiakban ezekhez a helyekhez.

• *A korodból eredően te a fiatalabb korosztályhoz tartozol. Mit gondolsz a taxizás jövőjéről? Mi lesz 10-20-30 év múlva? Ha lehet, a városi utcákban repkedő taxikat ne vegyük az opciók közé...*

• Amit én komoly ellenfélnek tartok, és előbb-utóbb valaki, aki elég pénzzel rendelkezik meg is csinálja, az az önvezető autó. Az a baj, hogy akár a te korosztályod, akár az enyém, még a kommunikációban hisz. A Főtaxinak jelenleg is nagyon sok az idős megrendelője, aki szeret beszélgetni, elvárja a megfelelő kiszolgálást. De az új generáció, aki korábban már inkább az Ubert választotta, másként gondolkozik, mások a prioritásai. Csak az applikáció, kártya, nem kell telefonálni, ők már nyitottak lesznek az önvezető autókra is. Az idősebb, az 50 fölötti korosztály, nem. Annak esetleg segíteni is kell, és elvárják a személyre szabott kiszolgálást. De a ma még fiatal, akár gyermekkorú nemzedék már biztosan a modernebb megoldások híve lesz. Meg kell nézni a mobilhasználatot, vagy a számítógépet. A fiatalok egészen másképp állnak hozzá, mint az idősebbek. A világ gyorsul, és nekünk alkalmazkodni kell hozzá. Azért mondtam, hogy 10 év, mert amikor mi a Dudás Zolival leültünk az általa hozott amerikai programmal ismerkedni, az még nem volt 10 éve. És ahhoz képest most hol vagyunk? 10 éve még azon gondolkodtam, hogy a Maxont hogy „hegyeztessem", vagy a batyut hova tegyem be, most pedig van egy nagyon komoly tabletem, amivel nem csak dolgozni tudok, hanem bármi másra is alkalmas. 10 éve ez meg sem fordult a fejünkben. Ezért az önvezető autó sem biztos, hogy megvalósíthatatlan ezen időintervallumon belül. És a legnagyobb költsége a taxizásnak jelenleg az emberi tényező, melynek munkabére van, és ki kell utána fizetni a bérre rakódó terheket.

• *Jelenleg van még egy igen költséges elem a taxis és az utas között. Ez pedig a diszpécserközpont. Ennek fenntartása is komoly teher. Miközben előbb-utóbb elég lesz egy megfelelő szoftver, amely emberi beavatkozás nélkül köti össze az utazni szándékozót a fuvarossal, vagy az önvezető autóval. Ez a jövő így már teljesen személytelen lesz.*

• Külföldön már használnak automata hangfelismerős diszpécserközpontot, és ez már most személytelen kapcsolat. Az biztos, hogy bárki csinál a jövőben egy ilyen céget, önvezető autóval, és megfelelő taxiszoftverrel, az birtokolni fog egy egész piacot. És minden bevétel az övé lesz, felesleges bérkiadások nélkül.

• *Tehát nem telefonszám-, hanem applikáció-tulajdonosok lesznek?*

• Igen. Gondold el, veszel egy önvezető autót, mondjuk 25-30 millióért, 5 évre. De nincs emberi tényező. Az autó összbevétele nem változik majd, ám mondjuk, a havi 7-800 ezer forint a tulajdonosánál marad. Lehet számolni, és kiderül, óriási üzleti lehetőség rejlik benne. Ráadásul az önvezető autó 0–24-ben tud menni, tehát a befektetés ára max. 2 év alatt visszajön. És még marad 3 tiszta év, nyereségként. Tehát annak van jövője, akinek van ennyi pénze, és megfelelő szakmai ismerete, erőteljes informatikai háttérrel. Szerintem ez a jövő, mely a jó applikációkkal már el is kezdődött. Gondoljunk csak az Uber térnyerésére, vagy a Taxify és utódai hirtelen jött sikerére. Fontos, hogy a jelenlegi piaci szereplők gyorsan reagáljanak a kihívásokra, mert például az Uber esetén kicsit lemaradtak a fővárosi taxipiac korábbi szereplői.

• *Lássuk be, ez egy „trendi" kezdeményezés volt, melyet a fiatalok díjaztak, e mellett nagyon jó ötlet volt a GPS alapú elszámolás is (az esetleges átverések megakadályozására), és az, hogy nem kellett készpénzt használni. Ami a nemzetközileg is jegyzett taxicégeket illeti, ebben is lehetne fejlődni, hiszen az a jó megoldás, ha az okostelefonon van egy taxihívó applikáció, ami az európai városokban is megbízható taxit küld, ha megnyomom. Nem az számít, mi van az oldalára írva, hanem az, hogy megbízom benne.*

• Azért az Uber a különböző szorzóival nem a kiszámíthatóság irányába ment el. Nagyon sokan az utazást követően jöttek arra rá, hogy olcsóbb lett volna a drágább sárga taxival utazni. A belváros–reptér 27 ezerért meglepetés volt annak, akit a magasabb szorzójú időben vittek ki. Én egy ilyennek tanúja voltam. Amikor a Dudás Zoli idejött a Főtaxihoz, itt is voltak érdekes megoldások, hogy így finoman fogalmazzak, akár a Szigeten, vagy máshol. Csökkent is rendesen a megrendelésszámunk. Ezt én akkor nappalosként a saját bőrömön éreztem. Akkor jött a Zoli ötlete az Ellenőri Bizottság. A létszám le is ment rendesen, mert a nem idevalóktól megváltunk, akik elmentek ide-oda. Most azt látom, hogy akit innen mi kirúgunk, az átmegy a népszerű új csapathoz. Látom őket a kúton izompólóban, strandpapucsban, ápolatlanul. Ez pedig előbb-utóbb még egy nemzetközi cégnél is gondot jelent majd. Nálunk mindenesetre jelenleg is kötelező az inghasználat, de a korábbi fehér ing lehet már akár fekete is.

• *Ezt adjátok, vagy mindenki veszi a bevételéből?*

• Idén karácsonyra a munkatársak inget kaptak, nyakkendővel. hatféle színből lehetett választani. Az előírás: ing, gombokkal, és nyakkendővel. Hogy az utasaink lássák, mi normális megjelenéssel szolgáltatunk. Az öltözködési szabályoknak megfelelő szükséges ruházatot mindenki a saját bevételéből veszi meg. Tehát

Munkám során gyakran járom az országot, és az utazás alatt a forgalomban haladó autókat figyelem. Számomra érthetetlen, hogy hogyan képesek a gyártók több tízmillióért rásózni szegény vásárlókra olyan, legtöbbször fekete – luxuskocsikat, amik műszakilag nem tökéletesek.

Mire gondolok?

Az irányjelző nagyon hamar tönkremegy ezekben a járgányokban, mert szinte soha nem működik, mikor sávot váltanak, kanyarodnak, vagy előznek.

A gázpedál sem szuperál túl jól, nem lehet vele finom mozdulatokat végezni. A zöldre váltó lámpánál a legtöbb ilyen autó csikorogó gumikkal indul el.

A fékberendezés életveszélyes. A minap egy ilyen batár szegény vezetője kétségbeesetten villogott az autópályán az előtte 130-cal haladónak, hogy húzódjon le, mert biztos nem tudott megállni.

A szélvédők meg olyan sötétek, hogy nem lehet rendesen kilátni a kocsiból, ezért aztán a vezető nem is veszi észre a stoptáblát, a záróvonalat, a forgalom elől elzárt területet vagy éppen a gyalogátkelőhelyet.

Ilyen kocsikkal nem lehet rendesen beállni a parkolóba, ezért kénytelenek a zebrán, kapukijáróban, keresztben a járdán vagy a mozgáskorlátozottak széles parkolóiban próbálkozni.

Az is érthetetlen számomra, hogy miért olyan pici a hamutartó. E felesleges költségtakarékosság miatt kényszerülnek szegény vezetők arra, hogy az ablakon ürítsék ki a csikkeket és egyéb hulladékokat.

Mindezen felül szerintem az utastér ártalmas az egészségre. Megfigyelhető, hogy a férfiak puffadtak lesznek, kihullik a hajuk, és a szemük olyan érzékeny, hogy még télen is napszemüveget kell hordaniuk. E mellett agresszívvá, kötekedővé válnak, folyton ordítoznak. A nők haja kiszőkül, a mellük ijesztő mértékben megnő, az intelligenciájuk pedig mély szintre esik.

Szörnyű lehet ilyen autókkal közlekedni, óva intek tőle mindenkit…

visszakanyarodva a régmúlthoz: a Főtaxi annak idején rájött arra, hogy nem szabad mindenáron a létszámot növelni, a minőségi szolgáltatás hosszú távon jobb befektetés. Erre majd azok is rájönnek, ahova az innen eltávolított taxisok nagy számban mennek.

• *Az új 2013-as fővárosi rendelettel kapcsolatban lenne ötleted, javaslatod?*

• Úgy gondolom, kellene egy működőképes ellenőrző hatóság. Valami hasonló, mint amit a Zoli itt nálunk kitalált, csak fővárosi szinten. Megfelelő jogkörökkel felruházva. A bírság nem visszatartó hatású. Hiába szabnak ki akár 600 ezer forintot, ha az végrehajthatatlan. A megbüntetettnek nincs többnyire semmi a nevén, így aztán körberöhög mindenkit. Ott volt a Nyugatinál a mercis, aki hosszú éveken keresztül odaállt a drosztra, vagy elé tolatott, és fuvarozott háborítatlanul. Pedig többször is kiszabtak rá bírságot, amire fütyült. De ha azt mondták volna, és ezt a Zolival beszéltük is, hogy vagy fizet, vagy leüli, más lenne a helyzet. Én úgy érzem, hogy a hatóságok részéről erre jelenleg nincs valóságos akarat. Miután mi annak idején a Szigetről kiűztük a nem oda valókat, úgy ezt megtehetné a hatóság is. Vagy adják ki nekünk és megoldjuk. Keresek 30 prágai cserediákot, azok beülnek például a Keletinél, és a megadott címen a rendőrség, a NAV és a közlekedési hatóság várná őket. El kellene venni a taxiengedélyt, hogy ne taxizhassanak ezek a személyek többet. Nem az autót kellene büntetni, ami többnyire nem is az övé, hanem a sofőrt, aki vétett a szabályok ellen. Jelenleg, ha szigorú büntetésként az autót kivonják a forgalomból, a sofőrjét ez nem érdekli, mert holnap átül egy másik taxira. Az autót is némi utánjárással hamar vissza lehet tenni a taxik közé, erre is megvan a megfelelő kiskapu. Észre kellene venni, hogy a taxi nem tehet semmiről, sok esetben a tulajdonosa sem, aki jóhiszeműen kiadja azt. Aki tehát vétett, benne marad a rendszerben, a munkaeszköz meg bűnhődik. Egy néhány napig. Tehát az ellenőrzést alapjaiban kellene megváltoztatni, és olyan elemekkel bővíteni, melyek valóban szankcionálják a nem megfelelő szolgáltatást. Ez elemi érdeke lenne az egyre növekvő turizmusnak is.

• *A sárga szín nem zavaró?*

• A színt a kollégák többségével együtt már elfogadtam, bár annak is nagyon ellene voltam. De tudomásul vettem, hogy valamit valamiért. Bevezetése egy megegyezés része volt. Cserébe kaptunk fix, és egyszer azóta már meg is emelt tarifát. Az egységes sárga színt az utasok kifejezetten szeretik. Annyi költsége van a taxinak, hogy 5 évre ennek oda be kell férni.

• *A drosztok?*

• Ezeken el lehetne gondolkodni. Az, hogy a mai napig a Keletinél, vagy a Népligetnél nem lehet megállni, vagy a belváros összes használható taxiállomása bizonyos csoportok által foglalt, talán a fővárosnak is feltűnik egyszer. Ami a férőhelyszámot illeti, két megközelítés van. Ha arról beszélünk, ami jó helyen van, tehát használható, minden taxis számára, az nem elég. Ha csak a statisztikát erőltetjük, hogy összesen hány taxinak jut beállóhely, az is édeskevés, csak ez nem derül ki, mert a drosztokat többségükben nem használjuk. A mi rendszerünk, amit a BKK írt elő, azzal a sajátossággal működik Google alapon, hogy a kiemelt főútvonalakra koncentrál. Én is úgy helyezkedek, hogy olyan kereszteződésnél álljak, ahol több irányba lehet elindulni. Igyekszem mozgásban lenni, így az előírt rendszernél nem hiszek abban, hogy leállok valahol, mondjuk egy eldugott droszton, és majd pont oda lesz valami. Azok a helyek, melyek nem foglaltak, olyanok, ahol az életben nem ül be senki. A többit nem véletlenül foglalták el. De ki fog odamenni éjszaka a Deák térre, hogy harcoljon a foglalókkal és az őket védőkkel?

• *Végül a taxisképzésről. Ma már az, hogy üres taxi nem előzi meg az üres taxit, nem is merül fel. Egyáltalán, milyen szabályokat oktatunk, és aztán tartunk be?*

• Bejönnek úgy a jelentkezők, hogy valahogyan megszerezték a papírt, mely igazolja, elvégeztek egy taxivezetői tanfolyamot. Ezt nem akarom részletezni, de van, ahol ez igen könnyen megy. Térkép, vagy városismeret nincs. Ez van, nekünk ebből kell építkezni. A mi felkészítő tanfolyamunk nagyon profi. Jó felépített tematikával, képekkel. Elmondják azt is, hogy nem előzünk üres taxit. A reptérre menet már a Nagyvárad tértől kifelé nem megyünk el a másik mellett. De sokan nem tartják be a tanítottakat. Sokakról lepereg. Amiről beszélünk, az a taxis etika, ami ma már nincs. Nehéz olyanról beszélni, melyben már senki sem hisz. De ez szerintem nem csak a taxisokra igaz, a probléma gyökere sokkal mélyebben van, ám ez már nem ennek a szakmának a gondja.

• *Köszönöm a beszélgetést!*

Szőllősi Gábor

• *Mikor döntöttél a taxi mellett?*

• Tudom, sokan vannak, akik eleve így kezdték az életüket, én azonban más pályát futottam be. A jogosítványomat '74 márciusában szereztem, még a szakközépiskolában. Ez volt az első évfolyam, mely az érettségi mellé jogsit is kapott. Már gyermekkoromban sportoltam, teniszeztem, válogatott is voltam. Amikor elvégeztem a középiskolát, hosszú évekre sportállásba kerültem, a Dózsába. Egy idő után átmentem a BVSC-be, de ott már a sportállás mellett dolgoztam is. Aztán egyre kevesebbet teniszeztem, kezdtem a versenyszerű sportolást abbahagyni, mert jöttek a csalódások, szembesültem a „ki kinek a gyereke" problémával. Így a tenisz mellett, '83 körül kezdtem el dolgozni, pontosabban biztosítózni. Üzletkötő voltam, és e mellett teniszeztem az Elektromos Művekben hosszú ideig. Még 42 éves koromban is játszottunk az MB1-ben a Tromossal, úgy hogy már nem is edzettem. '86-ban, mint másodállást váltottam ki a taxit, a Dobos Miki barátom ajánlására. Számomra ez nem volt idegen terület, mert apukám és a bátyám is dolgozott a Főtaxinál. A teniszezés mellett oktattam is ezt a sportot, és éjszakánként kimentem taxizni is, amit akkor kezdtem el, amikor a Volán Taxinál már beengedték a magán gépkocsit is, képviseleti taxiként. Vettem egy Zastavát, és amennyiben jól emlékszem, én voltam az ötödik Volán képviseleti taxi. Az éjszakában csodálatos dolgok voltak, mert az az időszak, a '80-as évek vége, a '90-es évek eleje volt a taxizás fénykora. '92 őszétől kezdtünk el a Surányi Attiláékkal a Xantosba járni, szerveztük a 6x6 Taxit, mert elégedetlenek voltunk, és szerettünk volna különbek lenni a konkurenciánál.

• *Mi volt az, amiben a Volánhoz képest előbbre akartatok jutni?*

• Nagyon sokfajta ötlet volt. Ezek között az volt az elsődleges, hogy ha összejön a megfelelő létszám, egyforma gépkocsi-állományunk legyen. Erre – szerintünk – akkoriban valós igény volt. A Dózsa György úton volt az első időszakban a központunk, és a Felvonulási térre kihozta az importőr bemutatni a Ford Mondeót. Az egy kényelmes, jó autó volt, tetszett volna a kollégáknak is, de aztán nem lett belőle semmi. Ezt utólag bántuk, és szerettük volna, ha az vezetés jobban bevon minket alapítókat a

Szőllősi Gábor: – A taxisoknak gyors haladást biztosító sávokat kellene kialakítani

döntésekbe. A mai napig olyasmi formában működne a 6x6, mint a City Taxi. Szövetkezetként. Ám nem így lett. Ez már történelem. Sikerült megszerezni a 2 666 666-os telefonszámot, elfogadott lett a logónk, és jó eredményeket ért el a társaság a taxipiacon. Az 1 666 666-os telefonszám a Voláné maradt, így a megrendelők fejében néha keveredett a kettő, mert csak a sok hatosra emlékeztek. Aztán egy pár év múlva következtett az egyesülés, ami szerintem nagyon jó ötlet volt. Sajnos az akkori cégnél nagy rumli volt, amit az Orbán Lajos tett rendbe. A Lajos vezetése alatt a cég minden szempontból stabilizálódott.

• *Amikor taxizni kezdtél, az még az aranykor volt. Mikor dolgozol?*

• Én sokáig dolgoztam az éjszakában. Egészen addig, amíg egy 6x6-os címmel majdnem bajom lett. Hajnalban felvettem ugyanis egy belvárosi címet, ahonnan elvitt a város szélére 4 kétes kinézetű utas, közben „megszúrjalak", „kinyírjalak" kérdésekkel bombázták egymást. Akkor még nem volt divat a tetoválás, de ezeken már szinte nem volt ép felület. Kifizettek, nem volt ebből gond, de amikor hazamentem, megittam majdnem 2 deci whiskyt, pedig sem előtte, sem azóta, ilyet nem tettem. Akkor a nejemmel úgy döntöttünk, ezt így befejezem, és nappalozni kezdtem. A páromat reggel bevittem a munkába, ő volt az állandóm. Majd addig dolgoztam, amig ő. Általában 4-ig, 5-ig. De közben, ha nem ment a bolt, kimentem a Tromosra, és a sportoló barátaimmal teniszeztünk, ebédeltünk, zsugáztunk. Én csak akkor dolgozom, ha lehet. Van, amikor 15 órát is, de ha nem megy a bolt, nem erőltetem.

• *Neked nagy az összehasonlítási alapod, a korábbi és a jelenlegi rendszer között. Mik azok a különbségek, melyek pozitív, vagy esetleg negatív irányba vitték el ezt a szakmát?*

Sok ilyen ok van. Például régebben, ha egy taxisnak gondja volt, akár utas-problémája, vagy csak nem indult az autója, esetleg az leállt, nem kellett könyörögni a kollégáknak segítségért. Ma ezt már sokan hírből sem ismerik. Aztán a taxiállomások sem változtak pozitív irányba. Egy részük eltűnt, felszámolódott. A frekventáltabb helyeken lévő használható állomások pedig a mai napig foglaltak A többség számára nem is léteznek. És történik valami ennek felszámolására? Nem. Kijön az ellenőr, és ezekbe az autókba be sem ül, elnéz mellettük. Pedig a taxi világító szabadjelzővel állhatna csak a droszton. És a sofőrnek bent kellene ülni, vagy látható távolságon belül kellene állnia. Na de amikor az utazni szándékozó bemondja az ott állóknak, hogy hova menne, és a drosztfoglaló – szándékosan nem kollégát mondtam – azt válaszolja, hogy *én meg nem viszlek el*, az milyen dolog? A kedves utas meg hívhat telefonon taxit, miközben ott áll mellette egy sárga autó. És ezzel az ellenőr sem tud semmit kezdeni? Én azt gondolom, változás nem lesz, és minden marad a régiben.

• *Ha rajtad múlna, min változtatnál?*

• Az emberek szemléletét kellene megváltoztatni. A taxisokét is, hogy ne vágják át az utast.

• *Tapasztalataid szerint sok ilyen van?*

• Igen. Sokszor az SZTK-ba menő kispénzű nyugdíjas az áldozat, aki nagyon nehezen kaparja össze a taxira valót. Én mindig arra gondolok, hogy holnap talán én leszek ilyen helyzetben. A szemléleten kellene tehát változtatni. De ezt nem lehet megcsinálni. Vagyunk 10-en például, akik rendesen szolgáltatunk és van köztünk 2, aki nem. Mit mondanak az emberek? A taxisok ilyenek, átverik az utasokat. Tehát általánosítanak. Az éjszakában ez hatványozottabban jelen van. Tehát az embereknek általában kellene megváltozni, hogy ne csapjuk be a másikat. Ez egyébként szerintem az egész társadalmat érintő probléma.

• *Tapasztalatod szerint vannak korosztályokhoz köthető problémák? Ezek az általad említett gondok melyikre jellemzők inkább? Az idősekre, a középkorúakra, vagy a fiatalokra?*

• Szerintem a fiataloknak fogalmuk nincs arról, mi az, hogy taxi. Amikor egy ismerősömért nem tudtam kimenni a reptérre, ő taxival jött be a városba. De a sofőrnek fogalma nem volt, hogy hol van a Hotel Hélia. Ez pedig nem jelent túl szép jövőt. A helyismeret közelít a nullához.

• *Egyáltalán, szükség van helyismeretre? Ott a navi, azt kell csak tudni használni. A többit intézi a gép.*

Én is beütöm, sőt két eszközöm is van, a saját tudásom mellett. Viszont sokszor előfordul, hogy nem egyezik a gép és az én tudásom.

• *Amikor eltérsz a navi által mondott útvonaltól, azt az utasok elfogadják?*

• Én mindig megkérdezem a megrendelőt az útvonalról, amióta taxizom. Például, ha Pestről Budára megy, arról, melyik hídon menjünk át. A főútvonalakat általában meg szokták mondani. Ebből nincs soha gondom. Az egyre gyakrabban kialakuló dugókban többnyire rám bízzák az útvonalat.

• *A legnagyobb segítség a taxinak a buszsáv.*

• Csak az. De az sem mindenhol. Ott a Bimbó út. A végéről ki vagyunk tiltva. Miért? Ha utassal vagyok, vagy utasért megyek, nem fogok megállni a buszt zavarva. E mellett én ugyanúgy a tömegközlekedés része vagyok, mint a busz, csak drágábban fuvarozok. Az utas joggal várja el, azért ül taxiba, hogy bár drágábban, de saját autóhasználat nélkül érjen el céljáig. Akkor én miért nem mehetek a belső buszsávban, illetve a BKK-sávban?

• *Kérdeztük, erre az volt a válasz, hogy a sok taxi miatt a busz nem tudna a menetrend szerint haladni, mert csak több lámpaváltásra tudna például a Margit körútra kifordulni. Ráadásul némelyik taxis vissza is élne a lehetőséggel.*

• Valóban, elismerem. Erről van szó. De segíteni kellene egymást, busznak, taxinak egy-

Mit jelent a két fekete pötty?

A járművezetők, így a taxisok is csodálkozva nézik a főváros több pontján a fekete pöttyöket a sárga kiegészítő jelzőlámpán.

Vajon mit jelenthetnek?

A KRESZ-könyvben nincsenek ilyen jelzőlámpák. Pedig ilyen kiegészítő jelzőlámpát találhatunk a Kerepesi úti Aréna bevásárlóközpont melletti taxiállomásról kihajtó szakaszon is. Válasszuk a legegyszerűbb megoldást, keressük meg a közlekedésszervezőket. (A válasz rövidítve, szerkesztve. Kiemelés tőlem J.P.)

A kérdéses jelző egy úgynevezett ***tömegközlekedési összehangolást jelző,*** *amely még a jelenlegi csomóponti geometria kialakításakor létesült, azt feltételezve, hogy a taxiállomás helyén közösségi közlekedési megállóhely kerül kijelölésre. Jelenleg nem tudunk olyan közösségi közlekedési hálózatfejlesztésről, amely keretében a kérdéses helyen megálló kerülne kijelölésre, így a jelző leszerelésére intézkedtünk.*

Ez a jelzőtípus joghatállyal nem rendelkezik, ***alapvetően tájékoztatási célt szolgál a közösségi közlekedésben résztvevő járművek járművezetői számára a célszerű indulási időpontról*** *Jellemzően villamosok számára alkalmazzuk.*

BUDAPEST KÖZÚT Zrt.
Forgalomtechnikai Igazgatóság

aránt. A Thököly úton is ott a buszsáv. Elkezdődik kívül, majd bejön középre, miközben ki kell mennie a busznak a megállókba és ismét vissza középre. Itt nagyon kellene segíteni egymást. Általában olyan sávokat kellene kialakítani a taxisoknak, melyek a gyors haladást biztosítják, így az autósok jelentős része nem ülne saját autójába, hanem például inkább a taxit venné igénybe, mert az gyorsabban tud a védett sávokban haladni. Vagy kompromisszumként azt is meg lehetne csinálni, ha utassal megyek, használhatom a BKK-sávokat, mert szolgáltatok, ha egyedül vagyok, akkor nem. A Taxi Expón is felvetődött, hogy panaszkodnak az utasok, mert nincs taxi. Csodálkozunk? Nálunk reggel 7 és 9 között vészhelyzeti üzemmód van, akár 500 méterre vagyok a címtől, akkor is visszaadhatom azt a dugók miatt, nincs érte büntetés. Vannak időszakok, amikor nem lenne elég a 10 ezer fővárosi taxi sem. Januárban, februárban meg éhen halunk, annyian vagyunk a kevés címre.

• *A fővárosi taxirendelettel a taxisok jelentős része egyet ért. Neked mi erről a véleményed?*

• A fix taxiárak bevezetése szerintem tökéletes döntés volt. Mert jelenleg már nem az ár, hanem a szolgáltatás milyensége dönt a megrendelőnél. 2013 előtt a társaságok egy része abból élt, hogy a tarifában alament a másiknak. Az utasok egy jelentős része pedig nem a szolgáltatás minőségét nézte, hanem a legolcsóbban fuvarozó céget hívta. Viszont az autók életkorára vonatkozó előírás nem tetszik. Nagyon sokan vagyunk, akik vigyázunk az autónkra. Nem alkalmazottként hajtjuk azt. Sőt, szerintem akár alkalmazottként is így tennénk. Ezért autónk nem kifogásolható idősebb korában sem. A tengelytávra vonatkozó előírás is felesleges. Régebben én volánosként egy Zastavával kezdtem. Akkor, és azóta is tapasztalom, 10 fuvarból ha egyszer adódik 4 fő egyszerre. Általában 1-2 személy utazik. Nekik meg nem kell hajó méretű autó. A jelenlegi autókínálatban nincs is olyan, amelyben egy-egy fuvar idejére ne férnének el 4-en, normálisan. De korábban is volt arra lehetőség, hogy rendeléskor a központnak jelezzük, 4 nagydarab utasnak egy nagyobb autót küldjenek, vagy egy egyterűt. Még úgy is, ha annak például ki kell fizetni a pluszköltségét, mert messzebbről jön a megrendelőért.

• *És ha a kor helyett, csak az emisszió-kibocsátást szabályoznák?*

• Ha rajtam múlna, a kormány nevében már rég leszerződtem volna egy olyan autógyártóval, amelyik hibrid-benzines autót adna, nagy kedvezménnyel, taxinak. Így a dugóban állva nem szennyeznénk a levegőt. Természetesen az autó ára kedvezményes lenne, ahogy ezt Nyugaton már megértették. Most is veszik ezt a konstrukciót a taxisok, csak 3-400 ezer kilométerrel, használtan, külföldről. Miért ne lehetne kedvezménnyel elérhetővé tenni új autóként is, nekünk? Mi '93-ban már a Mondeo esetén is az állami támogatást vártuk, hogy korszerű autókkal szolgáltathassunk. Ma a Toyota Prius látszik befutónak, de ez változhat, természetesen. Járok ki Zürichbe. Ott a Teslát taxinak kifejezetten támogatja az önkormányzat. Ami a színt illeti, ez nem egy nagy probléma. A minősítéseknél a Budapest Közútnál normálisak az emberek. Én mindig előzetesen ingyen megnézetem az autót. Mondom, tényleg segítőkészek, normálisak. Odajönnek, emberi hangon beszélgetünk, megnéznek mindent, és jelzik előre, ha baj van.

• *Van még társadalmi funkciód a 6x6-nál?*

• Nem, nincs. Amikor annak idején alapítók voltunk, csináltuk, de puszira. Aztán, akit kitettünk valamiért, azt másnap a tulajdonos visszavette. Amikor erre rákérdeztünk, az volt a válasza, hogy kevesen vagyunk. Én ekkor abbahagytam Azóta, ha valami kell a kollégáknak, segítek. Nosztalgiából említem, annak idején a kuncsaftokat is mi szereztük. Szórólapokat dobáltunk a postaládákba.

• *Nyugdíjas vagy?*

• Igen, tavaly október 8-án nyugdíjba mentem. Alanyi jogon. Így kevesebbet is dolgozom. Szombat, vasárnap hajnalban kijövök, akkor lehet is a forgalomban menni. Az éjszakát továbbra sem szeretem, a bulinegyedbe ha lehet, be sem megyek. Hiába van ott fuvar. A nagy hajtást átengedtem a fiataloknak, nekik még sokat kell termelni.

• *Köszönöm a beszélgetést.*

-kó-

Év eleji köszönet a közlekedésszervezőknek

Kérésünkre útburkolati jeleket festenek a Király utcában

Mint minden évben, most is mondjunk egy rövid köszönetet a budapesti közlekedésszervezőknek egész éves munkájukért.

Izgalmas éveken van túl a budapesti közlekedésszervezés. Feldarabolták a gigantikussá vált Budapesti Közlekedési Központot, a feladatok egy részét a Budapest Közút vette át. Így például a taxik minősítését, a taxiállomások karbantartását. Van, ahol zökkenőmentesen ment az átállás, van ahol kisebb-nagyobb problémákkal.

A jelzőtáblák visszaállításával, az útburkolati jelek felfestésével a Forgalomszervezési Osztály, az új forgalmi renddel, a forgalmi rend módosításával a Forgalomtechnikai Kezelői Főosztály foglalkozik. A taxisok dolgaival a Taxiközlekedési Osztály törődik.

Ezzel a három osztállyal tartják a kapcsolatot a taxisok. Mint közismert 1986-ban kérték először a közlekedésszervezők a taxisok segítségét Budapest közlekedésével kapcsolatban. Természetesen maradt feladat bőven erre az évre is. Például mindenki tudja, hogy el kell bontani a vaskorlátot a repülőtérre vezető út mellől, át kell építeni a gyorsforgalmi utat. A hírek szerint a Budapesti Közlekedési Központnál elkezdődtek a tervezések, de most a nagy változásban átvette a feladatot a Budapest Közút és gyakorlatilag elölről kell kezdeni mindent. Ujabb éveket csúszik a beruházás. Nincs más hátra, mint türelem, reméljük, egyszer eltűnik az a balesetveszélyes vasszörnyeteg.

Juhász Péter

Végre áthelyezték a jelzőtáblát a Csengery utcában, és azt nem döntik meg a tolató autók

Könyveléshez szükséges adatok – 5 évre visszamenőleg

A Taxisok Világa januári számaiban immár évek óta rendszeresen közöljük a könyveléshez szükséges legfontosabb számszerű adatokat, öt évre visszamenőleg. Az adóhivatal ellenőrzési joga a legutóbbi öt évre terjedhet ki, és ez az öt év a bevallás beadásának évétől számít. Tehát személyi jövedelemadónál, katánál inkább hat év. Azonban a hatodik évnek is a legutolsó napja, ezért szoktuk azt javasolni, hogy a tárgyévhez adjunk hozzá hetet. A hetedik évben már január elsején selejtezhetünk...

2020-ban tehát akár még a 2014-es könyvelésünket, bizonylatainkat is ellenőrizhetik. A 2013-es, és az azt megelőző évek könyvelési és bevallási anyagait már nyugodtan meg lehet semmisíteni. Kiemelten figyeljünk oda a számlatömbjeinkre és a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartására. Ezek csak akkor semmisíthetők meg, ha bennük lévő legutolsó bejegyzéstől is eltelt 6 év!

A vállalkozás egészét érintő bizonylatokat azonban fontos megtartani (nyugdíjjal kapcsolatos bevallások, tárgyi eszközök számlái, vállalkozói tanfolyamok bizonyítványai stb.).

NAV által elfogadott, költségelszámolásra alkalmazható üzemanyagárak

Év	Hónap	95 oktános	Gázolaj	Autógáz
2014	Január	408,-	428,-	273,-
	Február	404,-	426,-	277,-
	Március	407,-	426,-	277,-
	Április	417,-	434,-	277,-
	Május	415,-	426,-	277,-
	Június	423,-	428,-	275,-
	Július	418,-	423,-	268,-
	Augusztus	430,-	432,-	270,-
	Szeptember	421,-	427,-	273,-
	Október	418,-	427,-	273,-
	November	417,-	421,-	273,-
	December	387,-	405,-	264,-
2015	Január	379,-	396,-	257,-
	Február	344,-	365,-	245,-
	Március	333,-	350,-	227,-
	Április	357,-	376,-	225,-
	Május	368,-	369,-	229,-
	Június	383,-	383,-	230,-
	Július	386,-	386,-	229,-
	Augusztus	390,-	383,-	228,-
	Szeptember	383,-	370,-	229,-
	Október	359,-	351,-	224,-
	November	343,-	350,-	209,-
	December	332,-	340,-	209,-
2016	Január	339,-	346,-	208,-
	Február	328,-	316,-	210,-
	Március	317,-	300,-	206,-
	Április	304,-	306,-	202,-
	Május	333,-	319,-	200,-
	Június	338,-	328,-	198,-
	Július	351,-	347,-	197,-
	Augusztus	348,-	343,-	197,-
	Szeptember	330,-	334,-	201,-
	Október	338,-	341,-	196,-
	November	342,-	348,-	199,-
	December	352,-	367,-	202,-
2017	Január	348,-	366,-	201,-
	Február	370,-	382,-	203,-
	Március	370,-	379,-	214,-
	Április	373,-	380,-	218,-
	Május	354,-	355,-	217,-
	Június	360,-	358,-	218,-
	Július	356,-	354,-	215,-
	Augusztus	339,-	339,-	214,-
	Szeptember	343,-	343,-	212,-
	Október	347,-	345,-	214,-
	November	353,-	363,-	216,-
	December	355,-	367,-	219,-
2018	Január	359,-	374,-	219,-
	Február	362,-	373,-	226,-
	Március	371,-	377,-	225,-
	Április	359,-	369,-	221,-
	Május	371,-	374,-	221,-
	Június	379,-	387,-	222,-
	Július	402,-	414,-	230,-
	Augusztus	397,-	407,-	236,-
	Szeptember	404,-	411,-	243,-
	Október	408,-	416,-	245,-
	November	400,-	420,-	247,-
	December	396,-	435,-	254,-
2019	Január	362,-	404,-	255,-
	Február	357,-	373,-	240,-
	Március	347,-	388,-	232,-
	Április	367,-	401,-	228,-
	Május	382,-	395,-	232,-
	Június	410,-	416,-	238,-
	Július	414,-	415,-	241,-
	Augusztus	387,-	400,-	241,-
	Szeptember	397,-	405,-	236,-
	Október	385,-	403,-	231,-
	November	397,-	422,-	233,-
	December	386,-	412,-	238,-

Megjegyzések:

• A NAV havonta, közleményben írja elő az elszámolható üzemanyagárakat. Fenti áraknál magasabb költséget csak szabályszerű számlák alapján lehet érvényesíteni, ebben az esetben is figyelembe kell venni azonban a NAV által elfogadott – típusok szerinti – fogyasztási normát. Ha a vállalkozó könyvelésében a közleményben jelzett árakat érvényesíti, az üzemanyagról nem kell számlát beszereznie.

Őrmester a közlegényhez:

– Közlegény! Tegnap nem jelent meg az álcázási gyakorlaton.

– Honnan tudja őrmester úr?

* * *

Skizofréniás voltam, de már meggyógyultunk...

Általános forgalmi adó (ÁFA)

Év	Adómentes határa	Mértéke
2014	6.000.000.- Ft	27%
2015	6.000.000.-Ft	27%
2016	6.000.000.-Ft	27%
2017	8.000.000.- Ft	27%
2018	8.000.000.- Ft	27%
2019	12.000.000.- Ft	27%

Megjegyzések:
• Az adómentes határ alatti árbevétel esetén áfát fizetni nem kell és nem is igényelhető vissza a költségek után.
• Az adómentes határ átlépésekor az áfa hatálya alá be kell jelentkezni, és a határt meghaladó összeg után forgalmi adót kell fizetni. A következő két adóév ez esetben teljes egészében áfa-köteles, függetlenül a bevétel mértékétől.

Jegybanki alapkamat

Dátum –tól-ig	Kamat mértéke
2013.12.18 – 2014.01.21	3,00%
2014.01.22 – 2014.02.17	2,85%
2014.02.18 - 2014.03.25	2,70%
2014.03.26 – 2014.04.29	2,60%
2014.04.30 – 2014.05.27	2,50%
2014.05.28 – 2014.06.24	2,40%
2014.-06.25 – 2014.07.22	2,30%
2014.07.23 – 2015.03.24	2,10%
2015.03.25 – 2015.04.21	1,95%
2015.04.22 – 2015.05.26	1,80%
2015.05.26 – 2015.06.23	1,65%
2015.06.24 – 2015.07.21	1,50%
2015.07.22 – 2016.03.22	1,35%
2016.03.23 – 2016.04.26	1,20%
2016.04.27 – 2016.05.24	1,05%
2016.05.25-től	0,90%

Megjegyzések:
• A jegybanki alapkamat mértékének ismerete azért szükséges, mert adó-, vagy járulékbevallásunk visszamenőleges önellenőrzése során ezzel kell hátralékos adó-, vagy járulék különbözetet felszorozni a hátralékos napok számának figyelembevételével. Késedelmes adóbefizetés esetén 2019-től a jegybanki alapkamat 5%-kal növelt összegét számítja fel az adóhatóság.

Főfővárosi iparűzési adó

Év	Mértéke	Adómentes határa
2014-2018	2,0%	1.000.000.- Ft
2019	2,0%	1.500.000.- Ft

Megjegyzések:
• Az adó alapja a korrigált nettó árbevétel. (átalányadósoknál a személyi jövedelemadó alap 120%-a, tételeseknél a bevétel anyagköltséggel és alvállalkozói díjakkal csökkentett összege)
• Az adómentes határ alatti bevétel esetén adót fizetni nem kell, a bevallás azonban ekkor is kötelező.
• Az adómentes határt meghaladó árbevétel esetén az adót a teljes összegre meg kell fizetni.
• Kata adózási formában az iparűzési adó számítása választható: éves 50 ezer forint (a megfelelő tételes módszer választása esetén), vagy a bevétel 80%-a az adóalap

Minimálbér

Év	Bér bruttó összege
2014	101.500.- Ft
2015	105.000.- Ft
2016	111.000.-Ft
2017	127.500.- Ft
2018	138.000.- Ft
2019	149.000.- Ft

Megjegyzések:
• Főállású taxisnak a TB járulékot (egészségügyi- és nyugdíjjárulékra, valamint szociális hozzájárulási adóra bontva) legalább az érvényes minimálbér, ill. az ahhoz kapcsolódó szorzók alapján kell fizetnie a tárgyhavi minimálbér alapján.
• 2020-től a minimálbér összege 161.000.- Ft-ra emelkedik!

Katás vagy és adótartozásod van?

A hatályos jogszabályok alapján, ha a kisadózó vállalkozó (vállalkozás) tartozása december 31-én meghaladja a 100 000 forintot, az adóhatóság határozattal megszünteti az adóalanyiságát.

Van azonban kiút! Ha a kisadózó megfizeti a teljes adótartozását a határozat véglegessé válásáig, (általában 8, vagy 15 nap) akkor nem esik ki ebből a kedvező adózási formából.

A határozatot ma már soha nem postai úton kézbesítik, hanem az ügyfélkapus tárhelyre küldi a hatóság. A tárhelyre érkező minden dokumentumról email értesítést kap az ügyfél az ügyfélkapun megadott címre. Érdemes ezt mindenképpen figyelemmel kísérni.

A tartozás megfizetését jelenti:
• ha a kisadózó legkésőbb az adóalanyiság megszűnéséről rendelkező határozat véglegessé válásáig adótartozását minden adónemre vonatkozóan megfizeti (pl. átutalással, csekken, bankkártyával stb.);
• az adóhatóság az adótartozás teljes összegére fizetési halasztást vagy részletfizetést engedélyezett, vagy
• az adóhatóság a tartozást méltányosságból elengedte és az engedélyező határozat véglegessé vált.

Azért ez utóbbiban ne reménykedjünk nagyon...

Téli gumi és hólánc nélkül ne induljunk el!

NEM CSAK HÓ KELL A SÍELÉSHEZ

Téli vakációra megfelelő felszerelés nélkül ne induljunk útra! Legfontosabb a gépjárművünk előzetes felkészítése, valamint alap a téligumi-szett és a hólánc. Összeállításunkban annak jártunk utána, mely országokban, milyen előírások vonatkoznak télre. Elsősorban a magasabb hegyekkel, így síparadicsomokkal rendelkező területekre fókuszáltunk.

Tél kapitány még igazán nem csikorgatta meg a fogát, és a havas napjaink száma is minimális volt, így a hazai síelési lehetőségek is korlátozottak annak ellenére, hogy idehaza is egyre több helyen lehet hódolni e kedvtelésnek. De legyünk őszinték, azért a mi alacsony hegyeink nem igazán nyújtják azt az élményt, mint az Alpok vagy az utóbbi időben egyre fejlődő Kárpátok pályái. Honfitársaink közül is mind többen járnak a magasabb területekre síelni. Összeállításunkban a szóba jövő országok téli szabályait gyűjtöttük össze, kiemelten a téli gumi és a hólánc használatára vonatkozóan. Ez persze csak az alap, a minimum. Abban bízunk, hogy felkészületlenül senki nem ül a volánhoz. A tervezési időszakban a gépjármű műszaki biztonságára is figyelmet fordítunk. A fagyálló és téli ablakmosó folyadékok mellett célszerű a csomagtartóba pokrócot, kislapátot, esetleg homokot is tartani a cudarabb időkre. A jégoldó, a páramentesítő is szükséges lehet vagy éppen a zárolajzó. Ez utóbbit érdemes a kabát zsebében tartani, semmint a kesztyűtartóban, bár egyre több gépjármű központi és távirányító rendszere szükségtelenné teheti. Rövidebb kiruccanások esetén is jó, ha az üzemanyagtartály tele van, mert egy-egy nem várt várakozás, dugó esetén az állóhelyben járó motor is fogyaszt, fűteni is kell. Az sem ördögtől való gondolat, hogy termoszban forró tea legyen a pakkban, ez akkor is kellemes ital, ha nincs problémánk, csak hűs a levegő.

Indulás előtt célszerű tájékozódni az időjárás mellett a határforgalmi adatokról és a tranzit, illetve célország aktuális közlekedési helyzetéről. A megfelelő okmányokkal felvértezve kellemes kikapcsolódást kívánunk mindenkinek!

AUSZTRIA

November 1. és április 15. között kötelező a téli gumi használata, ha havasak, hókásásak, jegesek az utak, illetve helyette nyári gumira szerelt hólánc használata is megengedett (ha van elég hó az utakon!). Hólánc használata bizonyos szakaszokon kötelező lehet, ha tábla jelzi. Javasolt legnagyobb sebesség 50 km/h. A téli gumit az összes kerékre fel kell szerelni, a minimális profilmélység radiálgumi esetén 4 mm, diagonálgumi esetén 5 mm. Hóláncot csak a 2 meghajtott kerékre kell felszerelni.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h, (számos városban csak 30)
Országúton: 100 km/h
Autóúton: 100 km/h
Autópályán: 130 km/h

NÉMETORSZÁG

Téli útviszonyok esetén kötelező a téli gumi használata. Hólánc használható, és tábla kötelezhet is a használatára. Max. megengedett sebesség 50 km/h. Téli gumi hiánya esetén 40-80 euró a büntetés.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h, (számos városban csak 30)
Országúton: 100 km/h
Autóúton: nincs általános korlátozás, 130 km/h az ajánlott
Autópályán: nincs általános korlátozás, 130 km/h

FRANCIAORSZÁG

Téli gumi használata javasolt havas vagy jeges utakon. Hegyi utakon bármikor tábla kötelezhet a téli gumi és/vagy hólánc használatára. Legnagyobb sebesség 50 km/h, min. 3,5 mm-es profilmélység.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 80 km/h
Autóúton: 110 km/h
Autópályán: 130 km/h

SVÁJC

Bármennyire is meglepő, **nem kötelező a téli gumi használata,** de ha hiánya miatt elakad az autós, jelentős büntetésre számíthat. Hólánc használata megengedett, bizonyos szakaszokon kötelező lehet, ha tábla jelzi. Legalább a meghajtott kerekekre fel kell szerelni a hóláncot. Amennyiben valaki a megfelelő gumi vagy a hólánc hiánya miatt elakad és ezzel torlódást, fennakadást idéz elő, a büntetése akár több ezer euró is lehet.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 80 km/h
Autóúton: 100 km/h
Autópályán: 120 km/h

SZLOVÉNIA

November 15. és március 15. között kötelező a téli felszerelés, és ekkor hólánc is használható, ha nincs téli gumi felszerelve, de van elegendő hó az utakon! Maximum 50 km/h a megengedett, a gumiabroncsoknak minimálisan 3 mm-es profilmélységgel kell rendelkezniük.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h, korlátozott sebességű övezetekben 30 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 110 km/h
Autópályán: 130 km/h

OLASZORSZÁG

Az Aosta-völgyben október 15. és április 15. között kötelező a téli gumi használata vagy nyári gumi esetén a csomagtartóban kell, hogy legyen a hólánc. A max. megengedett sebesség 50 km/h. Egyéb területeken tábla kötelezhet a téli felszerelés használatára november 15. és április 15. között.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 130 km/h
Autópályán: 130 km/h

HORVÁTORSZÁG

November 1. és április 31. között számítani kell a téli gumi szükségességére (M+S felirat), amit mind a 4 kerékre kell szerelni. Kötelező a csomagtartóban a hólánc (2 meghajtott kerékre) és a hólapát. Lika és Gorski Kotar térségében kötelező a hólánc használata. Téli gumi profilmélysége min. 4 mm.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 130 km/h
Autópályán: 130 km/h

SZERBIA

November 1. és április 1. között kötelező a téli gumi (M+S Felirat) használata, ha havasak, csúszósak az utak, a csomagtartóban kell lennie a hóláncnak, amelyet szükség esetén a meghajtott kerekekre kell felszerelni. A gumiknak min. 4 mm-es profilmélységgel kell rendelkezniük.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 80 km/h
Autóúton: 100 km/h
Autópályán: 120 km/h, ahol ezt tábla jelöli 130 km/h

ROMÁNIA

Havas, jeges, csúszós utakon kötelező a téli gumi használata. A hegyekben szükség lehet a hóláncra is.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 100 km/h
Autópályán: 130 km/h

UKRAJNA

Téli időjárási körülmények esetén téli gumi használata szükséges, a hólánc használatára vonatkozóan nincs előírás, azonban célszerű a csomagtartóban tartani egy készletet, s ha a viszonyok indokolttá teszik, felszerelni és használni.

Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autópályán: 130 km/h

SZLOVÁKIA

Téli gumi szükséges, ha összefüggő hóréteg/jégréteg fedi az utakat. Hólánc csak akkor használható, ha elegendő hó borítja az utakat. Minimum 3 mm-es profilmélységgel kell az abroncsoknak rendelkezniük.
Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 130 km/h, beépített területeken 90 km/h
Autópályán: 130 km/h, beépített területeken 90 km/h

CSEHORSZÁG

November 1. és március 31. között jeges, havas és csúszós utakon, továbbá ha 4°C alatti a hőmérséklet, kötelező a téli felszerelés használata. Speciális, egy autót valamint egy hópihét mutató táblával jelzett utakon akkor is kötelező a téli felszerelés használata a fenti időszakban, ha nincs hó és jég. Az autókat le kell tisztítani a hótól és jégtől, ellenkező esetben büntetésre lehet számítani. A téli gumit az összes kerékre fel kell szerelni, a minimális profilmélység 4 mm.
Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 110 km/h
Autópályán: 130 km/h

LENGYELORSZÁG

Téli gumi használat javasolt télen, de nem kötelező. Csak akkor használható hólánc, ha elegendő hó borítja az utakat. Célszerű az (M+S) feliratú gumik használata.
Megengedett sebességhatárok:
Lakott területen: 50 km/h, 23-05 között 60 km/h
Országúton: 90 km/h
Autóúton: 120 km/h, egysávos autóúton 100 km/h
Autópályán: 140 km/h

Az összeállítást készítette: k.z.t.

Külföldről nettós vétel lebonyolítás kollégáknak,
komoly háttérrel rendelkező cégen keresztül.
Az autó hazaszállításában is tudunk segíteni.
Problémamentes ügymenet, több éves tapasztalat!
0670/946-8598

Ez az Ön hirdetésének helye

Toyota Prius 3 Executive
2013-as, 2 éve taxi, 260 ezer km,
sárgítva, taxi rendszámmal
2,9 millió forintos irányáron eladó
70/362-8765 Telegdi Gyula City 751

City taxi delegálási jog átadó
70/3839-237
(17 óra után)

City delegálási jog átadó
70/3838-658

Ingyenes bevizsgálás.
Laptop javítás a Széna térnél.
www.computerplus.hu
1027 Budapest,
Bajvívó utca 7.
06 70 38 39 621

TAXIKAT
azonnal, kp. fizetéssel
FELVÁSÁROLUNK
kilométertől és állapottól függetlenül.
Akár helyszíni egyeztetéssel
A Könyves Kálmán körúti kereskedés megszűnt!
Új cím: Budapest, XX. Nagysándor József u. 174.
Tel.: 06-30/849-9793

AUTÓSZÁLLÍTÁS
2,8 tonnáig Budapesten 10.000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

Előfizethető a Taxisok Világa!
előfizetési díjak 2014. január 1-től
A féléves (6 alkalomra szóló) előfizetői díj 3240 Ft, az egyéves (12 alkalomra szóló) 6480 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.
Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is INGYEN közöljük.

FIAT DUCATO TRÉLER BÉRLÉS KOLLÉGÁTÓL
Külföldi használat KOLLÉGÁNAK: 20.000 Ft/ 24 óra, maximum 1000 km, minden megkezdett további kilométer 20 Ft.
Belföldi használat KOLLÉGÁNAK: 12.000 Ft reggel 8-tól este 8-ig, (max. 500 km) Kaució: 100.000 Forint - Fogyasztás: kb. 8 liter/100km
Éves magyarországi autópálya-használati díj rendezve!
IV. ker. Vasvári Pál u.11. – Tel: 0670/946-8598

KÖNYVELŐ
Nem tudod hogyan kezdjed el, unod a papírmunkát?
Tapasztalt könyvelő segít mindenben,
az egyéni vállalkozásod elindításától egészen a bevallásokig.
katasugyintezes@gmail.com +36 30 685 5247 Akár hétvégén is!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Hang a havasok felől

Nézzük csak ezt a kicsiny verset! Mindössze tizennégy sorból áll, két strófa, vagyis versszak négysoros, a másik kettő meg háromsoros. Így jön ki a kötelező tizennégy sor. Ezt a verselési módot a költői szakmában szonettnek nevezik, ami a legkötöttebb (előírásszerű) verselési forma.

Ezért igencsak próbára teszi azt a lírikust, aki ilyesmit művel. (A szonettírás egyéb szabályairól és kötöttségeiről most nem írunk.) Valamikor az itáliai reneszánsz korában találták ki, talán azért, hogy nehezebb legyen a költő dolga például a verssel udvarlásnál. A szonettírást utolérhetetlenül mesteri módon gyakorolta a híres Petrarca.

Szezonálisan aktuális januári költőnk is mesteri fokon gyakorolta ezt a verselési formát, kicsiny verse kiragadás egy ciklusféléből, melynek címe: *Kalendárium szonettekben,* és az év mind a tizenkét hónapjáról ad hangulatos képet.

Így a *január*-ról is. Hangulatképek jönnek egymás után, elénk idézve a hófúvástól hunyorgó havasi embert, a távoli hegyekből lefelé csellengő sovány ordast, a viskók ablakából kifénylő mécseseket, és az ember téli magányosságát.

Az idézett táj nem a Mátra vagy a Bükk, hanem az erdélyi havasok téli világa. Nincsen benne semmi megrendítő, semmi drámai, valami csöndes rezignáció érződik inkább, halk tudomásulvétele annak, hogy hát istenem, ilyen a tél minálunk.

Mi pedig itt, ebben a dermesztő és dermedő januári fővárosban sürgetően várjuk, amit a költő májusra ígér:

„Itt kün zenél a friss májusi lomb, víg / nyikordulással nyílnak a kilincsek / s a fülledt kamrákból kibújva, nincs seb: / akár a fák, a lélek is kibomlik."

A hétköznapi tárgyak, az egyszerű hétköznapi események, a tiszta emberi kapcsolatok halk szavú költője volt Dsida Jenő:

„Kis vendéglő a nagy hegyek között. / Minden békesség ideköltözött. / A kályha vasán párologva forr / a fűszeres és cukros sárgabor. / Az asztalon sült. Ízletes falat. / Míg falatozom, nézem a falat: / a falusias, vén, meszelt, meleg / falon két ócska festmény díszeleg...
...Esik a hó. a kocsmáros köhög. / Poharamban forró bor gőzölög, / az óra lassan üti a hatot / s álmos vagyok és roppant meghatott."

(Vendéglő a havas hegyek között)

De meg ne tévesszen minket az ő „egyszerűsége"! Mélyen hívő katolikus volt, és szenvedélyes hazaszerető. Tessenek csak elolvasni Trianon után írt nagy versét a *Psalmus Hungaricus*-t, melynek kétszázhatvannégy sorából most csak ennyit idézünk – célzatosan a 2020. év kezdetén.

Dsida Jenő:
Kalendárium szonettekben

JANUÁR
A tél dícsérete

Havasi ember - kis mokány lován -
A hófuvástól húnyorog vakon.
Kocog az éjbenhajló útakon
s pipára gyújt vén taplón és kován.

Sötét erdő borzong hallgatagon,
fehér mező s holdas ingovány:
Távol hegyekből néha egy sovány
ordas cselleng a friss csapásokon.

A szalmás viskok görbe ablakából
kis mécsek fénye hull az útra körben,
a kastély-ablak köztük szinte lángol...

A vén pap ácsolt asztalára törten
olvas és fölrezzen a Bibliából,
ha orvvadászok puskahangja dörren.

„Száraz nyelvem kisebzett, / égő fejem zavart. / Elindulok mint egykor Csoma Sándor / hogy felkutassak minden magyart. / Székelyek, ott a bércek szikla-mellén, / üljetek mellém! / Magyarok, ott a Tisza partján, / magyarok ott a Duna partján, / magyarok ott a tót hegyek közt / s bácskai szőlőhegyek közt, / üljetek mellém."

A *Psalmus Hungaricus,* vagyis a Magyar Zsoltár már nem az andalgó és merengő költő hangja. A hosszú vers attól a ténytől vált igen sokáig titkolttá, tiltottá, „bujdosó verssé", hogy költőnk a trianoni sokkhatás után írta. Ezért lett a magyarok sorstragédiájának, „szétszórattatásának" máig nagy hatású műve. A költői minta az Ószövetségi Szentírás 137. Zsoltára volt. A zsidó nép babiloni, idegen birodalom alatti fogsága, nyomorúsága és kiszolgáltatottsága idején fogadja meg a Zsoltáros, hogy megőrzi ősei hitét és reményét a szabadulásban.

Dsida Jenő 1907 májusában született az erdélyi Szatmárnémetiben. Apja a Monarchia közös hadseregének tisztje, majd a háború és a hadifogság után vasúti állomásfőnök. Jenő az érettségi után beiratkozott a kolozsvári jogi egyetemre, ám a jogi pálya nemigen vonzotta, annál inkább az újságírás és a lapszerkesztés.

Az erdélyi olvasóközönség hamarosan megkedvelte verseit, ám itthon, az anyaországban csak igen kevesen tudtak róla, az 1905-ben született József Attila és a vele egyidős Radnóti Miklós erdélyi kortársáról. A híres és sok más költőt híressé tevő Nyugat folyóirat egyetlen versét sem közölte, kritikát sem írt róla. Csak a háború vége felé jelent meg verseinek kisebb válogatása.

A háború után kialakult új rend tudomást sem akart venni a „klerikális" és „nacionalista" Dsida Jenő költészetéről. Az évtizedekig tartó elhallgattatását csak a 80-as évek végén megjelent versválogatás szüntette meg.

A költői pálya mindössze tíz évig tartott. Ennek a tíz évnek termését gyűjtötte össze és adta ki – immár csonkítatlanul – a rendszerváltozás után egyik könyvkiadónk.

Dsida Jenő 1938-ban, igen fiatalon, 31 éves korában halt meg szívbetegségben, egy évvel házasságkötése után. A kolozsvári Házsongárdi temető családi kriptájában nyugszik, a sírbolton olvasható a halála előtt két évvel írt sírfelirata:

„Megtettem mindent, amit megtehettem,
kinek tartoztam, mindent megfizettem.
Elengedtem mindenki tartozását,
felejtsd el arcom romló földi mását."

Üzemanyagárak, 2020 *(Ft/liter)*

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	**397**	**414**	**238**

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi a Nemzeti Adó- és Vámhivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

A közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapnormát, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapnormájú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapnorma értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

Lakott területen belüli forgalom esetében a lakott területet jelző táblák közötti területre alkalmazható.

Értéke:

a) Budapesten 35%

b) megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%

c) egyéb városokban 15%

Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban

– mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%

– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

(December 1-je és március 1-je közötti időszak.)

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

Légkondicionáló berendezéssel felszerelt gépkocsi május 1-je és szeptember 1-je közötti üzemeltetési időszakában alkalmazható.

A téli, ill. a légkondicionáló szorzó a városi szorzóval összevonható.

A fentebb említett 60/1992 rendelet melléklete évek óta nem frissül, mára már teljesen elavultnak tekinthető. Javasoljuk ez esetben az alapnorma helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapnorma-átalány használatát.

A benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm³-ig	**7,6 liter/100 kilométer**
1001–1500 cm³-ig	**8,6 liter/100 kilométer**
1501–2000 cm³-ig	**9,5 liter/100 kilométer**
2001–3000 cm³-ig	**11,4 liter/100 kilométer**
3001 cm³ felett	**13,3 liter/100 kilométer**

A gázolajüzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm³-ig	**5,7 liter/100 kilométer**
1501–2000 cm³-ig	**6,7 liter/100 kilométer**
2001–3000 cm³-ig	**7,6 liter/100 kilométer**
3001 cm³ felett	**9,5 liter/100 kilométer**

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértékét – a benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapnormaérték – továbbá

- cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,
- földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm³/liter) értékű

módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

www.nav.gov.hu

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 12-14. (Lurdy Ház)
C (zöld) lépcső 2. em. 401. * Tel.: 229-3736, Mobil: 30/989-4279
Nagy Zoltán, E-mail: bti@taxicentrum.hu
Nyitva tartás:
Hétfő–csütörtök 10.00–16.00-ig, pénteken nincs ügyfélfogadás

Megnevezés	eladási ár (Ft)
Taxisok Világa Magazin	480.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.500.-tól
Kata bevallás elkészítése	4.200.- Ft
Iparűzési adó bevallás elkészítése	3.000.-tól
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés, fellebbezés stb.)	3.000.-tól
Könyvelés, adatrögzítés	4.200.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	5.500.-tól

Az árak 2020. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2016.05.25-től	0,90%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbevallások saját kezdeményezésből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat jegybanki alapkamat ***öt százalékkal növelt mértékét (jelenleg 5,9%) számítja fel.***

Fontos határidők

Január 31.	**Kifizetők adaszolgáltatása az adóbevalláshoz**
Február 12.	**Havi járulékbevallás és befizetés Kata befizetés**
Február 15.	**Iparűzési adó tételes kata bejelentése (ha már megvan, nem kell megújítani)**
Február 25.	**Éves kata bevallás**
Február 28.	**Taxaméter adómemória kiolvasás**

Fizetendő legkisebb járulékok 2020. JANUÁR hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-járulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgyhónapban érvényes minimálbér **161 000 Ft**	A minimálbér másfélszeresének (241 500 Ft) **8,5%-a** **20 528 Ft**	A minimálbér (161 000 Ft) **10%-a** **16 100 Ft**	A minimálbér 1,125-szörösének (181 125 Ft) **17,5%-a** **31 697 Ft**
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkénti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható

A járulékok közül **nem kell megfizetnie a 17,5%-os szociális hozzájárulási adót** a következőknek:

- az egyéni vállalkozó ha 2011. december 31-én I., II., vagy III. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjra volt jogosult és rokkantsági ellátásban vagy rehabilitációs ellátásban részesül
- az egyéni vállalkozó, illetve a tag rokkantsági ellátásban részesül és egészségi állapota a rehabilitációs hatóság komplex minősítése alapján 50 százalékos vagy kisebb mértékű.

Fenti kedvezmény 2012. július 1-jétől illeti meg az egyéni vállalkozókat, továbbá a bt., kkt., kft. személyesen közreműködő tagjait. A kedvezmény a minimálbér kétszeres összegéig vehető igénybe, kizárólag a vállalkozó vagy tag saját járulékaiból (alkalmazottakra tehát nem vonatkozik). A 2012. július 1. előtti időszakra ez az adókedvezmény nem érvényesíthető. 2012. július 1. utáni időszakra önrevízióval módosíthatóak a hibásan beküldött bevallások.

(2011. évi CLVI. Törvény egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról 462/A. §.)

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért)

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: →	**7710 Ft/hó** Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	**Járulékalap 10%-a** alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.*
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

*** A nyugdíjbavonulás évében még a kedvezőbb, 20%-os mértékkel lehet számolni**

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként (kivéve KATA-sok!), a tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

KATÁS VÁLLALKOZÓ

	Főfoglalkozású	Munkaviszony vagy nyugdíj melletti	KATA PLUSZ*
Tételes összegek	**50 000 Ft/hó**	**25 000 Ft/hó**	**75 000 Ft/hó**
Adónem kód	288	288	288
Költségvetési számla elnevezése	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla
Költségvetési számla száma	10032000-01076349	10032000-01076349	10032000-01076349

*Nem kötelező, választható adózási forma.

A kata befizetési határideje <u>főállású, másodos és nyugdíj melletti vállalkozók esetén egyaránt a tárgyhónapot követő hó 12-e</u>.

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

Budapest, V. ker.
Bárczy István u. 1-3.

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

2019. évtől a helyi önkormányzatok, beleértve a fővárost is, már kizárólag elektronikus úton kommunikálnak a vállalkozókkal! Az ügyfélkapun keresztül intézhető:

- Bejelentkezés az iparűzési adó hatálya alá
- Átjelentkezés, adatmódosítások
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása.
- Ezek elkészítési határideje hat nap!

Iparűzési adó fizetési számlaszám: **11784009-15490012-03540000**

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő:	08.00 – 18.00
Kedd:	08.00 – 16.30
Szerda:	08.00 – 18.00
Csütörtök:	08.00 – 16.30
Péntek:	08.00 – 14.00

A „nullás" igazolás iránti kérelem január elsejétől illetékmentes!

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.
Tel.: 452-3622
Kékszám: 1818
Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Erkölcsi bizonyítvány azonnali kiadással
- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevél
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély
- Taxirendszám

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő:	08.00–20.00
Kedd:	08.00–20.00
Szerda:	08.00–20.00
Csütörtök:	08.00–20.00
Péntek:	08.00–20.00
Szombat:	08.00–14.00
Vasárnap:	08.00–14.00

Budapest Közút Zrt.

Taxidroszt iroda
Budapest VIII.,
Asztalos Sándor u. 16.
06-70-456-9397
A BKK központi számai:
Tel.: 06-1-235-3000
06-1-3-255-255

Az előzetes igazolások átvételével kapcsolatban hétfőtől-péntekig 9.00-13.00 között

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap"-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxivezetői szakvizsga igazolvány", melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel
- igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparűzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett
- a fővárosi taxirendeletnek megfelelő külső és belső megjelenés, az előírt tartozékok megléte (POS-terminál, szabadjelző), műszaki megfelelőség

Ügyfélfogadási idő

H–CS: 08.00–16.00,
P: 08.00–13.30

A taxi előzetes megfelelőségi vizsgálatra és taxiállomás-használati megállapodás megkötésének ügyintézésére a

taxivizsga.budapestkozut.hu

címen foglalható időpont. Időpont foglalásra az érvényes taxiállomás-használati megállapodással rendelkező ügyfelek jogosultak a lejárat előtt maximum 30 nappal.

BTI TAXICENTRUM

1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14. (Lurdy Ház) C (zöld) lépcső 2. em. 401.
Tel.: 06-1-229-3736
Mobil: 06-30-989-4279
Nagy Zoltán

Szolgáltatások:

- Személyi jövedelemadó bevallás
- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparűzési adó
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig
10.00–16.00

Pénteken
nincs ügyfélfogadás!

Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

1033 Budapest, Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

- Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása
- Kocsicsere
- Visszarendszámozás
- Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése

Nyitva tartás:
Hétfőn és szerdán
08.00–15.00
Kedden és csütörtökön
08.00–12.00
Pénteken **08.00–11.00**

Pest megyei taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság 1141 Budapest Komócsy u. 17-19. Tel: (06-1) 460-2239 (06-1) 460-2249	• Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása • Kocsicsere • Visszarendszámozás • Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése	**Nyitva tartás:** Hétfőtől csütörtökig **07.30-15.30** Pénteken **07.30-12.30**
Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 1016 Budapest Krisztina krt. 99. Tel.: (06-1) 488-2000	**Kamarai hozzájárulás befizetése:** Számlaszám: 10102086-02614500-02003005 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás" szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: BKIK központi ügyfélszolgálata: 1016 Budapest, I. kerület, Krisztina krt. 99. Telefon: (06-1) 488-2000	**Ügyfélfogadás:** Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 13.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 13.00 Péntek: 9.00 - 12.00
Pest megyei és Érd Megyei Jogú Városi Kereskedelmi és Iparkamara 1056 Budapest Váci u. 40. IV. emelet Tel.: (06-1) 317-7666	**Kamarai hozzájárulás befizetése:** Számlaszám: 10102086-11571302-12000007 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás" szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: 1056 Budapest, V. kerület, Váci u. 40. IV. emelet Telefon: (06-1) 317-7666	**Ügyfélfogadás:** Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 15.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 15.00 Péntek: 9.00 - 12.00
Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság (06-1) 301-7571	**Taxiállomásokkal kapcsolatos bejelentések** • drosztfoglalók • civil autók • egyéb problémák	**Hétfőtől péntekig** 06.00-20.00
NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal Központi ügyfélszolgálatok és fővárosi kirendeltségek	**Központi ügyfélszolgálatok:** 1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 1144 Budapest, Gvadányi út 69. 06-1-467-7100 1097 Budapest, Vaskapu u. 33-35. 06-1-299-4000 **Fővárosi kirendeltségek:** 1016 Budapest, Krisztina krt. 99. 06-1-390-4290 1033 Budapest, Kórház utca 6-12. 06-1-368-2527 1051 Budapest, Nádor u. 19. 06-1-302-7913 1073 Budapest, Kertész u. 35. 06-1-431-9933 1156 Budapest, Száraznád u. 4-6. 06-1-417-0961 1173 Budapest, Pesti út 27. 06-1-256-2304 1181 Budapest, Üllői út 453. 06-1-290-9730 1221 Budapest, Kossuth L. u. 25-29. 06-1-229-3870	**Ügyfélfogadás:** Hétfő: 8.15–18.00 Kedd: 8.15–11.30 Szerda: 8.15–18.00 Csütörtök: 8.15–11.30 Péntek: 8.15–11.30
NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal Pest megyei központi ügyfélszolgálat és kirendeltségek	**Központi ügyfélszolgálat:** 1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 **Pest megyei kirendeltségek:** 2030 Érd, Budai u. 24. 06-23-362-916 2100 Gödöllő, Kossuth L. u. 74. 06-28-420-801 2300 Ráckeve, Kossuth L. u. 96. 06-24-485-416 2310 Szigetszentmiklós, Gyári út 9. 06-24-442-051 2370 Dabas, Szent István út 79. 06-29-360-050 2600 Vác, dr. Csányi L. krt. 52. 06-27-316-935 2700 Cegléd, Dugonics u. 4. 06-53-500-193 2760 Nagykáta, Szabadság tér 16. 06-29-444-541	**Ügyfélfogadás:** Hétfő: 8.15–17.30 Kedd: 8.15–12.00 Szerda: 8.15–16.00 Csütörtök: 8.15–16.00 Péntek: Szünnap

Fontosabb számlaszámok

Adónem kód	Adónem rövid megnevezése	Számlaszám
103	**NAV Személyi jövedelemadó**	10032000-06056353
124	**NAV Egészségbiztosítási Alap (a nyugdíj melletti vállalkozók fix havi összege)**	10032000-06056229
125	**NAV Nyugdíjbiztosítási Alap**	10032000-06056236
138	**NAV késedelmi pótlék**	10032000-01076985
188	**NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék**	10032000-06057749
258	**NAV Szociális hozzájárulási adó**	10032000-06055912
288	**NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója (kata)**	10032000-01076349
290	**NAV alkalmazottól levont személyi jövedelemadó**	10032000-06055950
291	**NAV alkalmazottól levont nyugdíjjárulék**	10032000-06055974
293	**NAV alkalmazottól levont egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék**	10032000-06055981
239	**NAV egyszerűsített foglalkoztatás (alkalmi munka) közteher**	10032000-06057763
	Budapest Főváros iparűzési adó	11784009-15490012-03540000

A rendszeres fizetendőkre érdemes állandó bank átutalást beállítani, így mindig határidőben beérkeznek az adók és járulékok. A közlemény rovatban ne felejtsük feltüntetni a vállalkozói adószámot!

Harcos amazon a volán mögött

Megtépte utasát

A mobilalkalmazás alapú szolgáltatások jelentősen olcsóbbak, mint a hagyományos taxik, ám ahogy a jelek mutatják, a sofőrök színvonala olykor kívánnivalót hagy maga után.

Amerikában egy 18 éves lány osztotta meg egy Lyft-sofőrrel szerzett kellemetlen élményét. Elmondása szerint beszállása pillanatától fogva kellemetlenkedett vele a vezető, hangosan telefonált, és hiába kérte, nem halkította le a zenét. A vita végül odáig fajult, hogy a sofőr felszólította a lányt, szálljon ki a kocsiból, mire az közölte vele, hogy az egész beszélgetést felvette telefonjával, és panaszt tesz ellene.

A sofőrnek több sem kellett, maga is kiszállt a kocsiból, és a lányra támadt. Ennyit rögzített a kuncsaft telefonja. Itt a videófelvétel megszakad, még annyit látni, amikor a sofőr a telefon felé nyúl. Az már csak a lány panaszleveléből derül ki, hogy a sofőr megtépte a haját, megütötte az arcát, és a telefonját is összetörte.

A Lyft azonnali hatállyal felbontotta a szerződést az autót vezető hölggyel, és támogatásáról biztosította az utast.

Egyre többször olvasni a hírügynökségi jelentésekben hasonló esetekről, amikor az applikáción keresztül megjelenő sofőr nem megfelelő gépjárművel, higiéniával és modorral veszi fel az utast, aki ekkor már nem igazán szokott kihátrálni a helyzetből. Ez is része az „olcsó húsnak, híg a leve" szolgáltatásnak, ahol a munkáltató nem tudja ellenőrizni partnereit, és nem tud felelősséget vállalni a szolgáltatás színvonaláért. Nem véletlen, hogy a világ minden pontján konfliktus gerjeszt a hagyományos személyszállítással szemben fellépő laza szervezetbe verbuvált alkalmi sofőrök gyülekezete.

Cash

Járulékmértékek

Növekedés, csökkenés

A minimálbér évenkénti növekedése nyilván mindenkinek örömhír.

Ja, nem!

A taxis vállalkozóknak nem.

Vállalkozóként járulékainkat legalább a mindenkori minimálbér, illetve azok bizonyos szorzóval növelt összege után kell fizetni. Hiába változatlanok a járulékok százalékai, a minimálbér emelkedése miatt a ténylegesen fizetendő összeg magasabb lesz.

Ennyit a növekedésről. A csökkenés tekintetében két ígéret van: Egyrészt az egészségügyi járulék jelenleg érvényes 1,5-ös szorzója július 1-től megszűnik.

Másrészt a szociális hozzájárulási adó újabb 3%-os csökkenése várható szintén a második félévtől.

E kettő együtt több ezer forintos közteher-csökkenést jelenthet júliustól a tételesen adózók és az átalányadózók részére.

A kata-adózásban jelenleg nincs változás.

BTI-hírek

Információink szerint az adóbevallások határidejében nem történt változás. E szerint **a katás egyéni vállalkozók bevallási határideje február 25**-e, az összes többi (átalányadós, tételes) bevallást május 20-ig kell megejteni. Szintén május 20-a a magánszemélyek bevallási határideje is, amelyet most már nagy részben maga az adóhatóság elkészít, de azért célszerű ellenőrizni.

* * *

A pénztárgép bevezetése óta teljesen felesleges éves taxaméter memória kiolvasás kötelezettségét lapzártánkig még nem törölték el – amennyiben nem történik változás, és azt is el kell készíteni, a március 2-i határidőhöz kell alkalmazkodnunk (február 29. lenne, de az szombatra esik).

Egy ember elmegy az orvoshoz. Az orvos megvizsgálja és alaposan kikérdezi.

– Itt egy marék tabletta. Reggel kéket vegyen be, és igyon rá egy nagy pohár vizet! Délben egy nagy pohár vízzel egy sárgát vegyen be! Este, lefekvés előtt egy piros tablettára igyon egy nagy pohár vizet!

– Mi a bajom, doktor úr? – kérdezte aggódva a beteg.

– Nem iszik elég vizet.

* * *

Van egy új pólóm, az van ráírva jó nagy betűkkel, hogy BALEK. Csak tudnám mi került benne 35 ezer forintba…

FőTaxi

222 · 2 · 222

ALAPÍTVA 1913

KÖSZÖNJÜK 2019!
ÜDVÖZLÜNK
2020

SIKEREKBEN ÉS EREDMÉNYEKBEN
GAZDAG 2020-AT KÍVÁNUNK

KOLLÉGÁINKNAK, PARTNEREINKNEK ÉS UTASAINKNAK!

BUDTAXIPEST

KÖSZÖNJÜK 2019!

HELLO 2020!

SIKEREKBEN GAZDAG, BOLDOG ÚJ ÉVET KÍVÁNUNK!

777 - 7777

www.budapesttaxi.hu

Itt az idő! Most cserélje le régi
TAXIÓRÁJÁT!
AZ ÚJ RENDELETNEK IS MEGFELELÜNK...
Régi ügyfeleknek EGYEDI AJÁNLAT!
1196 Budapest, Vas Gereben utca 113.
06 / 1 282 - 4280 / 101 mellék
06 / 20 959 - 0098
www.digitaxi.hu
SZENZÁCIÓ! DIGI-07-ből TERMO-ra átalakítás
Eördögh Trade Kft.
FOGLALT Tarifa: Pótdíj: 500 1 Viteldíj: 700 Ft
SMART
EÖRDÖGH DIGITAXI
CashCube Mini
FisCat iPalm
DIGITAXI SMART

Tisztelt Kollégák!

Immáron 2020-ban járunk, s a hideg időkben tartalmas ételekre vágyunk. Én amondó vagyok, hogy főzzünk is jókat, magunk és családunk örömére. Jómagam is ezt tettem az újévi ünnepekre is, s magam „meglepetésére" is, mivel – mikoron ezen sorokat olvassa a nyájas olvasó – immáron 65 éves leszek éppen, ami nem érdem, csak állapot. Minden esetre megemlékezünk róla, miként arról is, hogy már akár ingyen is buszozhatnék. (Ülőhelyet a bácsinak!)

Bőrös malacsült

De félre a tréfával, sorolnám is rögvest ételeimet.

Mivel kaptunk **egy szép süllőt,** (ami horgász körökben az év hala címet kapta), hát ezt én beirdalva, tűzdelve szalonnával, fokhagymával, jól megsózva, citromozva, egy tepsiben, aranyló vajon bizony megsütöttem. Ügyesen kell bánni vele, hogy megfordítás után is egyben maradjon, valamint mindkét oldala piros, ropogós legyen. Miközben fiam készített egy zöldséges basmati rizst, addig én forraltam némi pirított cukron futtatott szőlőt, csipetnyi fahéjjal, némi fehér borral, majdan besűrítettem tejszínnel. Tálalásnál filéztem a halat, kapott a rizsből, s meglocsoltam a tejszínes szőlőmártással. Egy pohár hideg pezsgőt megérdemelt. Aki kért még, hát kapott....Halat is, na.

Szilveszter, Újév – hogy is lehetne malac nélkül? Ezért egy szép **malaccombot** megtűzdeltem fokhagymával, sóztam, borsoztam kissé, valamint kapott még némi bazsalikomot és rozmaringot is, majd pihent keveset. Ezután forró sütőbe helyeztem, kevés zsírral, s némi sört öntöttem rá, s fólia alatt pároltam vagy másfél órát. Később már a fólia nélkül, saját levével locsolva, piros-ropogósra sütöttem. Közben elkészült a párolt káposzta is, karamellizált cukron párolva, némi köménnyel ízesítve, kevés fehér bor segédletével. A melegen rezgő, illatos malacot serényen szeleteltem, s tálaltam a káposztával és burgonyával.

Aztán, hogy vicces-babonás szokásainkat se feledjük, persze lencsét is kell főzni,

Újévi lencsefőzelék, sült virslivel

Sült malac, tálalva

(malacfarok, lóhere, kéménysepző) csak a szerencsés új évre hivatkozván.

Receptklasszikus: áztatott lencsénket főzzük babérlevéllel, lehet kis füstölt valami be-

Folytatás a 33. oldalon

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Kinek kell biztonsági öv bekacsolásával rögzíteni magát, amikor a taxis taxi üzemmódban utasokat szállít?
a) Lakott területen csak a jobb első ülésen utazónak, lakott területen kívül pedig – a taxis kivételével – minden felnőttnek, valamint a 150 cm-nél nagyobb testmagasságú gyermek utasainak.
b) Lakott területen belül és kívül – a taxis kivételével – minden 150 cm-nél nagyobb testmagasságú gyermeknek, valamint a felnőtt utasainak.
c) Lakott területen mindenkinek – még a taxisnak is –, lakott területen kívül csak az utasoknak.

Lámpafelelős

2. Mi a teendője, ha szalagszerű úton haladva látja, hogy a szemből érkező járművek egyike kissé szoros előzésbe kezd?
a) Hang- és fényjelzéssel jelzi partnerének, hogy a manőver veszélyes, ezért azt haladéktalanul fejezze be.
b) A KRESZ által biztosított jogával élve, változatlan tempóban folytatja az útját, ha a partner ennek ellenére sem mond le a veszélyes manőver végrehajtásáról, akkor a kormány elfordításával, az útpadkára futással hárítja el a balesetet.
c) Mérsékli gépkocsija sebességét, és lehúzódik az úttest jobb szélére.

3. Hogyan kell felállni a táblával jelzett helyen a járdaszegély sarokkövére?

a) Nagy gázt adva, lehetőleg mindkét kerékkel egyszerre érintve a járdaszegélyt.
b) Kis gázt adva úgy, hogy a kerék a lehető legkisebb szögben érintse a járdaszegélyt.
c) Lassú menetben és minél nagyobb szögben, hogy a gumiabroncs károsodását elkerülje.

4. Bekapcsolhatja-e a sűrű ködben várakozó taxijának ködlámpáit?
a) Igen, a ködfényszórót és a hátsó helyzetjelző ködlámpát is bekapcsolhatja.
b) Legfeljebb a hátsó helyzetjelző ködlámpát.
c) Nem.

5. Elhaladhat-e gépkocsi a gyalogos mögött, ha igen, akkor hogyan?
a) Igen, akár az úton megengedett legnagyobb sebességgel is, mert a gyalogos útját nem keresztezi.

b) Igen, de csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel.
c) Nem, meg kell állnia és megvárni, amíg a gyalogos elhagyja a menetirány szerinti jobb oldalon lévő zebrát.

6. Elégetheti-e taxija elhasználódott, kopott gumiabroncsait?
a) Legfeljebb lakatlan területen, ha gondoskodik róla, hogy az ezzel járó égéstermék egészségügyi kockázattal ne jelentsen.
b) Csak akkor, ha az égetésnél keletkező sűrű füst a közelben lévő utakon közlekedők látását nem korlátozza.
c) Nem.

7. Mit jelez az ilyen tábla?

a) Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttestet, amelyen az azonos irányú forgalom számára kettőnél több forgalmi sáv van.
b) Az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek.
c) A forgalom sűrűsége miatt a forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakulhatnak ki.

8. Köteles-e a taxis eleget tenni a közterület-felügyelő által adott „Állj!" jelzésnek?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha rendőr is van mellette.
c) Nem.

9. Elindulhat-e taxijával a telephelyéről, ha a napi kötelező ellenőrzésekor azt látja, hogy nem működik autójának egyik féklámpája?
a) Igen.
b) Legfeljebb egy olyan helyig szabad közlekednie, ahol a hiba elhárítható.
c) Nem.

10. Szabályt sért-e a gépkocsivezető, amikor megengedi kutyájának, hogy buksi fejét kidugja a forgalomban résztvevő autója ablakán?

a) Igen.
b) Nem.

11. Melyik járműszerelvény behajtását tiltja ez a jelzőtábla?

a) Amelyiknél a vonó jármű és a hozzá kapcsolt pótkocsi együttes megengedett legnagyobb össztömege az 5 tonnát meghaladja.
b) Amelyiknél a pótkocsi megengedett legnagyobb össztömege az 5 tonnát meghaladja.
c) Amelyiknél a pótkocsi tényleges össztömege az 5 tonnát meghaladja.

12. Legfeljebb milyen hosszú rakományt szabad zárt kocsiszekrényű tehergépkocsi tetőcsomagtartóján elhelyezni?
a) Olyan hosszúságút, amely a járművön sem előre, sem pedig hátra nem nyúlik túl 40 cm-nél jobban.
b) Olyan hosszúságút, mint a jármű teljes hossza, mert azon sem előre sem hátra nem nyúlhat túl.
c) Olyan hosszúságút, mint a tetőcsomagtartó.

13. Bekanyarodhat-e kis ívben balra – a magasságkorlátozó kapu és saját járművének megóvása érdekében – a nyerges vontató?

a) Igen, mert egyébként – a szerelvény méretei miatt – mind a járműve mind pedig a magasságkorlátozó kapu is megsérülne.
b) Nem.

14. Szabályt sért a taxis, amikor visszafordul a képen látható helyen?

a) Igen.
b) Csak akkor, ha az útszakasz elején táblával is megtiltották a megfordulást.
c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 38. oldalon találhatók.

Süllő egyben, sütve

Süllő, tálalva

Folytatás a 31. oldalról

le. Gyenge fokhagymás-hagymás rántással, kis paprikával berántjuk, elég egy jó kanál liszt, ne legyen túl sűrű. Ízlés szerint ízesítjük kis cukorral, mustárral, citromlével, ahogy a szájíznek megfelel. Tálalva sült virslivel, puha kenyérrel, s egy jó hideg fröccsel. Utóbbi cserélhető másra.

Fakanalas jó étvágyat kívánok:

Soós István, City-22

Két görénytulajdonos beszélget:
– Hol alszik a görényed?
– A lábamnál.
– És nem büdös?
– Majd megszokja.

* * *

Két falusi legény találkozik.
– Hallom, mögnősűtéé...
– Mög.
– Oszt kit vetté' el?
– A Jézus Máriát.
– Kit???
– A Jézus Máriát.
– Ne hülyéskedjé' ilyen nevű jány nem vót a faluban!
– Pedig mindenki mondja, hogy így híják!
– Van róla képed?
– Itt van, e!
– Jééézus Máááária!!!

Nyugdíjutalási időpontok

A Magyar Államkincstár (MÁK) tájékoztatót közölt arról, hogy a nyugdíjakat és nyugdíjszerű ellátásokat 2020-ban milyen időpontokban utalja a belföldi fizetési számlára.

A MÁK felhívja a figyelmet, hogy bankszámlás utalásnál a jóváírás az utalás napját követő munkanapon történik meg (ekkor jelenik meg a nyugdíjas bankszámláján).

Időszak	Utalás napja
2020. január	január 09.
2020. február	február 11.
2020. március	március 11.
2020. április	április 08.
2020. május	május 11.
2020. június	június 11.
2020. július	július 09.
2020. augusztus	augusztus 11.
2020. szeptember	szeptember 10.
2020. október	október 09.
2020. november	november 11.
2020. december	december 01.

Georgopulosz Jorgosz lett az év taxisofőrje 2019-ben!

Fotók: Rózsa Rita

December 17-én, a Főtaxi központjában adták át a **Dudás Zoltán – Az év taxisofőrje díjat,** amelyet 2019-ben a taxisok szavazatai alapján **Georgopulosz Jorgosz,** mindenki „Jorgi bácsija" nyert el. **Az év dolgozója 2019** díjat Á**rokszállási Judit,** a Főtaxi Pénzügyi osztályának munkatársa kapta. A díjakat Dudás Zoltán gyermekei, Dudás Barbara és Dudás Marci, illetve Angyal Zsolt, a Főtaxi vezérigazgatója és Reich Ádám taxi-szolgáltatási vezető adták át.

„Jorgi 1981 óta erősíti a Főtaxi csapatát. Nyíltszívű, segítőkész, akire minden helyzetben lehet számítani. Legyen az görögországi nyaralás, fetavásárlás vagy egy baráti jótanács. Szolgáltatásában nem ismer tréfát, autója mindig olyan, mintha most gurult volna ki a szalonból. Nem hivatalos kutatások alapján Jorgi bácsi használta a legtöbb különböző Toyotát taxiként, hiszen 2-3 évente egy új japán csodával örvendezteti meg magát és az utasokat is" – mondta el Angyal Zsolt, a Főtaxi vezérigazgatója.

Az idén alapított díj, Dudás Zoltán nyomdokait követve, azon taxisofőr munkájának elismerésére szolgál, aki az adott évben a legtöbbet tette a taxis szakma elismertségéért, népszerűsítéséért. Az év taxisofőrje díjra minden évben 5 taxis kollégát jelöl a Főtaxi és a Budapest taxi vezetősége. A díj odaítéléséről az aktív állományban lévő kollégák szavazással döntenek. Ebben az évben a szavazatok több mint felével a taxis szakma Jorgi bácsit díjazta, amellyel egy hónap tagdíjmentesség is járul.

Ugyanekkor adták át a **Dudás Zoltán - Az év dolgozója díjat** is, amely egy-egy kolléga hosszú távú elhivatottságát és a taxis társadalom iránt tett fáradozásának elismeréseként ítél oda minden évben a Főtaxi vezérigazgatója. A díj a taxis, illetve támogató területeken dolgozó, vagy akár nyugállományba vonult kollégák körében kerül odaítélésre. Ebben az évben Árokszállási Judit, a Főtaxi pénzügyi osztályának munkatársa érdemelte ki a díjat.

Dudás Zoltán

„Mindenki Jucusa, 2003 óta erősíti a Főtaxi pénzügyének csapatát. Nem ismer lehetetlent, mindig minden helyzetben lehet rá számítani, mint kollégára és mint barátra egyaránt. Motorja a szülinapoknak, taxis napoknak, köszöntéseknek, melyeket gyönyörűen elszavalt verseivel tesz felejthetetlenné. Jucus közel 10 évig dolgozott Dudás Zolival, közös céljukként tűzték zászlajukra a taxisközpontú, innovatív pénzügy kialakítását" – hangzott el az átadón.

Az 1913-ban alapított Autótaxi Rt. jogutódjaként a Főtaxi több mint 100 éves hagyományokkal bír, amely 2018 óta már a Budapest Taxi flottájával együtt a legmeghatározóbb szereplője a budapesti taxizásnak. A cég hosszú távú sikerét mindig is a hagyományok tiszteletében, és az előremutató gondolkodásban látta, amit egyrészt taxis kollégák mindennapi törekvése, másrészt olyan példamutató személyiségek, mint Dudás Zoltán, munkája tesznek lehetővé.

Dudás Zoltánról:

Dudás Zoltán 1977-ben ült először szabadjelzős autó volánjánál, mint másodállású taxis, amikor a Főtaxi „Prielle" garázs aktív tagja lett. 1984-től már főállásban szállította Budapest utazóközönségét, először magántaxisként, majd 1985-től City Taxi égisze alatt.

Utóbbinál 1996-tól a Felügyelő Bizottság elnöke lett, 1999 és 2001 közt pedig a City Taxi Szövetkezet elnökeként dolgozott. 2002-től az Est.Taxi, 2003-tól 2008-ig a BudaTaxi-Tele5Taxi taxi üzletág igazgatójaként kamatoztatta tudását. 2008-ban visszatért a Főtaxihoz, és csatlakozott a BKIK

vezetőségéhez, keretes szerkezetet adva karrierjének, hiszen 2018. augusztus 31-én innen ment nyugdíjba. Néhány hónappal később, október 30-án, súlyos betegség következtében, az egész taxis társadalom legnagyobb bánatára, elhunyt.

Szakmai érdemei közé tartozik, hogy már a 2000-es évek elején híve volt a néma címkiadásnak. Aktív támogatója volt a hatósági rögzített tarifának és a 2018-as tarifaemelésnek is. Minden esetben a taxis vállalkozók szakmai és anyagi elismertségének javításán dolgozott.

Köszönjük a kollégák szavazatait, és gratulálunk minden díjazottnak!

Főtaxi Zrt.

Kedvező a budapesti taxizás megítélése

TripAdvisor-értékelések alapján elkészítették az európai fővárosok taxiszolgáltatásainak ranglistáját. Az első helyen Athén áll, Budapest a negyedik helyen végzett – közölte a Turizmus.com. A legjobb személyfuvarozó szolgáltatást nyújtó fővárosok listáját a Taxi2Airport.com állította össze, amelyen Athén a maximális 5-ből 4,88 pontot kapott a turisták értékelése szerint. A második „taxis főváros" Zágráb lett (4,5 pontos átlaggal), a harmadik Bern (4,48), a negyedik pedig Budapest (4,41). A lista további helyezettjei sorrendben Prága, Szófia, Róma, Madrid, London. A középmezőnyben van Párizs, Lisszabon, Amszterdam és Bukarest. A sereghajtók közé ugyanakkor Bécs, Stockholm, Oslo került, az utolsó helyen pedig Koppenhága áll, ami meglehetősen gyenge értékelést kapott a taxiszolgáltatás szempontjából, ám ebben szerepe lehet annak, hogy a dán fővárosban Oslóhoz hasonlóan nagyon népszerű a biciklizés.

TB-változások

Július 1-jén hatályba lép az új járuléktörvény. Az új Tbj. (2019. évi CXXII. törvény) számtalan lényeges módosítást, kiegészítést tartalmaz. A részletekre későbbi számainkban visszatérünk.

2020. július 1-jétől a nyugdíjjárulék, a természetbeni és pénzbeli egészségbiztosítási járulék, valamint a munkaerő-piaci járulék összeolvadásával **új, egykulcsos társadalombiztosítási járulékot kell fizetni.** A biztosítottat terhelő tb-járulék **mértéke 18,5 százalék,** vagyis megegyezik a korábbi járulékmértékek összegével. Az új törvény a nyugdíjjárulékot továbbra is külön nevesíti, mert egyes ellátások (például gyermekgondozási díj, gyermekgondozást segítő ellátás, gyermeknevelési támogatás, ápolási díj, álláskeresési támogatás stb.) után a jövőben is csak nyugdíjjárulék fizetendő.

Az új törvény a vállalkozók után a munkaviszonyban foglalkoztatott személyek díjazásánál is minimum járulékalapot vezet be: a tb-járulékot minden hónapban legalább a minimálbér 30 százaléka után kell megfizetni (akkor is, ha a foglalkoztatott tényleges havi jövedelme kevesebb ennél).

A 2020. évi havi minimálbér és a garantált bérminimum összege 8 százalékkal magasabb az előző évinél, havi 161 000, illetve 210 600 forint. A taxis vállalkozók, alkalmazottak esetén a minimálbér a mérvadó.

Júliustól ugyanakkor enyhülnek a minimum-járulékalap szabályok társas és egyéni vállalkozók esetében, azaz **megszűnnének a különböző mértékű járulékalap korrekciók.** Így a társadalombiztosítási járulékot a járulékalapot képező jövedelem, de legalább a mindenkori minimálbér/bérminimum után kell megfizetni. Azaz míg jelenleg az egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékot legalább a minimálbér/bérminimum 150 százaléka után kell megfizetni, 2020. július 1-jétől a minimum-járulékalap egyéni vagy társas vállalkozók esetében a minimálbérrel/bérminimummal egyezik meg. Ne feledjük azonban, hogy a juttatások (pl. táppénz összege) is ennek megfelelően csökkennek majd.

A szociális hozzájárulási fizetési kötelezettség minimuma nem változott, annak alapja továbbra is a minimálbér 112,5 százalékával megegyező összeg. Júliustól **általános járulékmentesség illeti meg a saját jogú nyugdíjasokat,** függetlenül a foglalkoztatás formájától. A járulékmentesség tehát nem csak a munkaviszonyban állókra terjedne ki, hanem a más jogviszonyban munkát végzőkre is vonatkozik. Következésképpen a nyugdíjasoknak önálló vagy nem önálló tevékenységére tekintettel juttatott kifizetést általános jelleggel csak a 15 százalék mértékű személyi jövedelemadó terheli. (Bár a jogszabály nem nevesíti külön a nyugdíj melletti egyéni vállalkozókat, remélhetőleg a járulékmentesség rájuk is vonatkozik majd.)

Nő a gyermekek után igénybe vehető családi kedvezmény maximális összege, ugyanis az összevont járulékok miatt a jövőben a családi járulékkedvezmény a teljes, 18,5 százalékos társadalombiztosítási járulékkal szemben érvényesíthetővé válik. (Jelenleg az 1,5 százalékos munkaerő-piaci járulékkal szemben nem érvényesíthető e kedvezmény.)

A nem biztosított, illetve az egészségügyi szolgáltatásra nem jogosult személyek továbbra is **egészségügyi szolgáltatási járulék** fizetésére kötelezettek, melynek mértéke **januártól havi 7710 forint.**

Új eljárási szabályok alapján az adóhatóságnak 8 napon belül értesítenie kell a magánszemélyt, ha biztosítási jogviszonyának vagy az egészségügyi szolgáltatásra való jogosultságának megszűnése miatt egészségügyi szolgáltatási járulék fizetési kötelezettsége keletkezne. Ha a magánszemély egészségügyi szolgáltatási járulékra vonatkozó hátraléka meghaladná annak három havi összegét, akkor a magánszemély TAJ kártyáját érvénytelenítik, és ezáltal a tb által támogatott egészségügyi szolgáltatásokat nem veheti igénybe térítésmentesen.

Kovács panaszkodik a barátjának:
– A házasságomból már elmúlt minden izgalom, szörnyen unalmas.
– Miért nem keresel egy barátnőt? Az helyretenné a dolgokat.
– Azt mondod? És ha a feleségem rájönne?
– Akkor mi van? Ma már nem olyan világban élünk! Nyugodtan el is mondhatnád neki.
Kovács elgondolkodik ezen. Mikor hazamegy, azt mondja a feleségének:
– Drágám, arra gondoltam, hogy talán jót tenne a házasságunknak, ha volna egy szeretőm.
Mire az asszony így felelt:
– Á, felejtsd el! Én már kipróbáltam többször is, de nem vált be.

* * *

A kamionsofőr betér egy út menti étterembe, és rendel magának egy adag bécsi szeletet. Amikor épp nekifogna, három jól megtermett, bőrruhás motoros vagány lép be az étterembe. Egyikük se szó, se beszéd elragadja a sofőr tányérját, és vigyorogva átviszi a saját asztalukhoz. A kamionos egyetlen mukkanás nélkül fizet és távozik.
– Figyelitek, srácok – rikkant a legnagyobb hangú motoros -, a pasas vagy teljesen beszari, vagy nem tud bunyózni.
– Valószínűleg vezetni sem tud – szól közbe a pincér, kibámulva az ablakon –, épp most lapított palacsintává három motorkerékpárt.

Erről írt a Taxisok Világa 2010 januárjában

10 éve történt

Válts!

Hosszabb publicisztikában elemeztük, hogy miért nem működnek a dolgok. Egyik kudarc éri a másikat: nincs munka, nincs pénz, nincs lehetőség. Állandóan pénzügyeken aggódunk, fejfájósan ébredünk, és nem látjuk a kiutat. Nincs más lehetőség – hangzik a tanács – válts!

• Válts munkatempót! Kersd azokat az időszakokat, amikor jobban megy! A 8-tól 4-ig tartó munkaidő az irodistáknak való.

• Válts csapatot! Nem vagy megelégedve társaságoddal? Keress másikat! Vagy próbálj ki többet! A „csapathűség" már a múlté.

• Válts üzemanyagot! Drága a benzin? Vagy csak sokat fogyaszt a kocsid? Próbáld ki az LPG üzemmódot. Egy gáz-szett beszerelése néhány hónap alatt megtérül.

• Válts életmódot! Persze könnyű hozzászokni a kényelmes, sőt pazarló élethez, ha van miből. Ha azonban kevesebb jut, hát próbálj takarékosabban élni! Ez nem feltétlenül lemondást jelent, csak némi ésszerűsítést.

• Válts szakmát! Ha minden lehetőséget kimerítettél, és nem jutsz egyről a kettőre, hovatovább már utálod is, amit csinálsz, keress más foglalkozást. Sokaknak sikerült egészen más területen boldogulniuk akár vállalkozóként, akár alkalmazottként.

Erről írt a Taxisok Világa 2000 januárjában

20 éve történt

Ellenőrizték a taxisokat

Ma már lerágott csont (gyaníthatóan 20 éve is az volt), hogy nem elég hatékony a taxisok ellenőrzése. Már ha egyáltalán van, mert többnyire nincs. Mindenesetre a hatóság közzétette ellenőrzési tapasztalatait az 1999 év ellenőrzései kapcsán. E szerint 598 taxit ellenőriztek, ebből 204-nél találtak valamiféle hiányosságot. A taxisok 25-30 százaléka tehát nem megfelelő módon végezte a tevékenységét. Na de lássuk, milyen szabálytalanságokat találtak az ellenőrök:

• Lopott rendszámmal (!), taxiengedély és taxióra nélkül, ámde szabadjelzővel droszton álló taxis.

• Okmányok nélkül szolgáltató taxis (volt neki, csak ellopták, és nem pótolta).

• Nyugtaadási kötelezettség elmulasztása.

• Taxióra nélküli utasszállítás.

• Négy kilométeres útra 18.000 forintos viteldíj (ez még ma is durva lenne).

• Három kilométeres kerülőút.

• Árfeltüntetés hiánya.

A fenti komolyabb szabálysértések mellett az ellenőrök legtöbbször a taxik esztétikai állapotát kifogásolták.

A taxiállomásokkal kapcsolatban

Taxisok kontra Budapest közút

Taxiállomásokat kértünk azokra a helyekre, ahol régen is jól pörgő drosztok voltak.

I. Fő utca 68.
Forgalomtechnikailag a kért helyszínen taxiállomás létesítése nem kivitelezhető, de a közelben három taxiállomás található. (Batthyány tér 7., Bem József tér 2., Tölgyfa utca 9.)

II. Kelemen László út 17. (Pasaréti tér előtt)
A taxiállomás létesítéséhez az Önkormányzat nem járult hozzá.

II. Lövőház utca (Széna tér előtt)
A taxiállomás létesítéséhez a II. kerületi Önkormányzat nem járult hozzá.

II. Margit körút – Kisrókus utca sarok
A taxiállomás létesítésének lehetőségét megvizsgáljuk.

II. Rómer Flóris utca 61. (Szemlőhegy utca előtt)
A közelben a Bimbó út 43. és a Mechwart ligetnél taxiállomások találhatók.

II. Hűvösvölgyi út 36–38.
A taxiállomás létesítésének lehetőségét megvizsgáljuk.

III. Mátyás király út – Szentendrei sarok
A III. kerületi Önkormányzat a taxiállomások létesítéséhez nem járult hozzá.

V. Ferenciek tere
A Klotild palota felújítását követően a tervek szerint az épület előtt sor kerülhet taxiállomás kialakítására.

V. Semmelweis utca – Kossuth Lajos utca sarok
Az V. kerületi Önkormányzat a taxiállomás létesítéséhez nem járult hozzá.

V. Szalay utca (Kossuth Lajos tér előtt)
A taxiállomás létesítésének lehetőségét megvizsgáljuk.

V. Vörösmarty tér
A gyalogos övezetben taxiállomást nem lehet létesíteni.

VII. Baross tér 12.
Forgalomtechnikai okok miatt taxiállomás nem létesíthető.

VIII. Kerepesi út 39. (Hungária körút előtt)
Utasfelvétel céljából „Várakozni tilos" jelzőtáblával megállási hely lett kialakítva valamennyi jármű, így a taxi gépkocsik részére is.

XI. Bartók Béla út 60. (Fadrusz utcai kereszteződésnél)
A Feneketlen tó oldalán a Bartók Béla úton van egy 3 férőhelyes taxiállomás.

XI. Bartók Béla út a Kosztolányi Dezső térnél
A Kosztolányi Dezső tér 11. szám előtt van egy 3 férőhelyes taxiállomás.

XII. Budakeszi út – Kuruclesi út sarok
A kereszteződés környékén taxiállomás kialakítására forgalomtechnikai okok miatt nincs lehetőség.

XII. Farkasréti temető
A XII. kerületi Önkormányzat nem járult hozzá taxiállomás létesítéséhez.

XIII. Margitsziget
Az Árpád hídi felüljáróná kialakított taxiállomáson kívül további taxiállomás kialakítására nincs lehetőség.

Agócs István
igazgató
Halász Gyula
taxiközlekedési osztályvezető
BUDAPEST KÖZÚT

Tisztelt Olvasóink!

„Taxisok kérdezik, közlekedésszervezők válaszolnak" című rovatunkat az interneten olvashatják.

Bérkocsisok etikai szabályzata

Szemezgessünk a „békebeli” bérkocsisokra vonatkozó szabályokból. Ma úgy mondanánk, a „Bérkocsisok etikai szabályzata” (Forrás: a Budapesti Magyar Királyi Rendőrség Hivatalainak Útmutatója, 1935).

• Bérkocsi ipar gyakorlására csak az kaphat engedélyt, aki igazolja nyereségvágyból elkövetett bűntett vagy vétség miatt büntetve nem volt, erkölcsi és megbízhatósági tekintetben kifogás alá nem esik.

• Az ipar megkezdése előtt a bérkocsis köteles kocsiját a rendőrségnek bemutatni, csak megfelelőnek talált és bélyeggel ellátott kocsi bocsájtható forgalomba.

• Minden bérkocsis köteles rendszámának kiadása előtt bérkocsi ipartársulatba belépni, és kocsiját évenként legalább kétszer rendőrségi felülvizsgálatra bocsátani.

• A bérkocsi tulajdonos csak olyan egyént alkalmazhat, aki élete 18-ik évét betöltötte, józan életű, rendőrileg kifogástalan és undort keltő testi hibában nem szenved.

• A kocsisnak ismernie kell a közlekedés szabályokat, elegendő helyi ismeretekkel kell bírnia.

• A bérkocsi tulajdonos felelős azért, hogy kocsisa tisztességesen legyen öltözve.

• Utas szállítás közben dohányozni tilos.

• A bérkocsis köteles tisztességes ruhában, a közönséggel illedelmes magatartást tanúsítani, köteles a hatósági árszabályban megállapított díjért minden fuvart elvállalni, teljesíteni.

• Előre rendelt fuvart a bérkocsis elvállalni nem köteles, de állomáshelyen levő kocsi a fuvart semmi ürügy alatt vissza nem utasíthatja.

• Nem köteles azonban a bérkocsis a fuvart elvállalni, ha ittas vagy olyan egyén kívánja felfogadni, akinek ruházata a kocsit beszennyezheti, ha beszámíthatatlan egyén kívánja igénybe venni, ha az utas a viteldíjat előre meg nem fizeti.

• A bérkocsis kocsiját minden fuvar után megvizsgálni és az abban talált idegen tárgyat azonnal vagy a tulajdonosnak visszaadni, vagy a rendőrségnek beszolgáltatni köteles.

• Csak szilárd alkotású, kényelmes, kívül – belül tiszta és jól karban tartott bérkocsi használható fuvarozásra.

• A forgalomban levő összes bérkocsik folytatólagos számmal látandók el. A forgalmi számot elfedni, bemocskolni vagy bármiként is olvashatatlanná tenni nem szabad.

• A bérkocsis kutya szállítását nem tartozik teljesíteni.

• Törött ablakú kocsin személyszállítás tilos.

• Azt a sorrendet, amellyel az állomáson a bérkocsik felállnak, az érkezés állapítja meg akként, hogy az elsőnek érkezett kocsi az első helyre, minden következő pedig utána áll. A sorozás ezen rendjének megzavarása tilos.

• A vendég vagy megrendelő a sorban álló kocsik bármelyikét választhatja.

• A hatóságilag megállapított díjtarifának egy jól olvasható példányát szembetűnő helyen a kocsiban ki kell függeszteni.

• A bérkocsis köteles a szabályszerű viteldíjat az utas kívánságára előre megmondani és a szabályszerű vagy kialkudott viteldíjnál többet nem követelhet.

Ismerősek ezek a nyolc évtizeddel ezelőtti szabályok? Mintha ma írták volna őket...

Juhász Péter gyűjteményéből

Órapörgetés és nyugtaadás elmulasztása

Razzia a bulinegyedben

A Budapesti Rendőr-főkapitányság a társszervekkel közösen még az ünnepek előtt újabb ellenőrzést tartott a VI. és VII. kerületi szórakozóhelyeken, illetve azok környékén. Úgy tűnik, a havi tervekben szerepel a bulinegyed visszatérő látogatása, és még mindig akadnak taxisok, akik trükköznek ilyenkor.

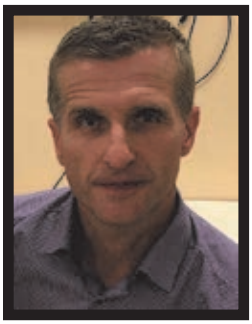
A Budapesti Rendőr-főkapitányság rendőrei a Készenléti Rendőrség, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, az Erzsébetvárosi Rendészeti Igazgatóság, az Országos Idegenrendészeti Főigazgatóság, a Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal, valamint a Budapesti Közlekedési Központ munkatársaival közösen komplex bűnügyi és rendészeti ellenőrzést tartottak 2019. december 20-án a késő esti és az éjszakai órákban. Az ellenőrzés a főváros VI. és VII. kerületében lévő szórakozó- és vendéglátóhelyekre, illetve azok környezetére koncentrálódott – írja a Police.hu.

A komplex bűnügyi és rendészeti ellenőrzés során a közterületi ellenőrzések mellett három szórakozóhelyen is végeztek ellenőrzéseket és összesen 145 embert igazoltattak, három embert állítottak elő, egyet igazolás megtagadása, kettőt pedig kábítószer fogyasztás gyanúja miatt.

Összesen 21 gépkocsit ellenőriztek és szabálysértési feljelentést tettek egy esetben gyerekülés hiánya, két esetben pedig közbiztonságra veszélyes eszköz birtoklása miatt. A társszervek munkatársai két esetben indítottak eljárást nyugtaadási kötelezettség elmulasztása miatt és másik két esetben „órapörgetés” (csalás) miatt.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság a társszervekkel közreműködve, előre be nem jelentett időpontokban tovább folytatja az ellenőrzéseket Budapest V., VI. és VII. kerületében a vendéglátóhelyeken, illetve azok közvetlen környezetében.

k.z.t.



Ákos László (City 636)

élt 49 évet

Gyászoljuk és búcsúzunk barátunktól, sporttársunktól, kollégánktól!

Egészségesen élve, naponta sportolva, még mit tehet az ember, hogy ne támadja meg a kór?

Semmit, neki ez volt megírva. Mindent megtett, hogy ne így legyen.

A rettenetes bajjal szemben alul maradt. Sokat szenvedve, az utolsó pillanatig küzdve, végig hittel és a gyógyulásban reménykedve küzdött a betegséggel.

A fényképe örökre emlékeztessen minket a fájdalmasan fiatalon bekövetkezett halálára!

Emlékedet megőrizzük, nyugodj békében!

A City Taxi Vezetősége

Szűcs István (FŐTAXI URH – ex – 1932)

1955–2019

Szomorú hírt kapott a „Kockások” nagy családja. Hosszú, súlyos betegség után elhunyt kollégánk. Mindig mosolygott, mindig vidám volt, sugárzott belőle az életerő. Évtizedek óta taxizott, munkáját panasz nélkül végezte. Kollégái szerették, tisztelték.

Most már az égiekben tekeri a kormányt.

Juhász Péter
(Főtaxi Zrt.)

FŐNIX TAXI 444-444

DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon/fax: 06-52-444-444

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

4025 Debrecen

Arany János u. 32.

Két szöszi találkozik a mennyországban.

– Te hogy haltál meg? – kérdezi az egyik.

– Én megfagytam.

– Húúú, az borzasztó lehetett.

– Á, nem volt olyan szörnyű, először nagyon fáztam, aztán elaludtam, és már csak melegséget éreztem. És te?

– Én gutaütést kaptam.

– Hogy-hogy?

– Éppen dolgoztam, amikor kaptam egy telefont, hogy a férjem otthon éppen megcsal. Hazarohantam, átkutattam mindent: a szobákat, a spájzot, a padlást, a pincét, az alagsort, a garázst, de nem találtam senkit csak a férjemet, aki Tv-t nézett és közben somolygott. Na, ekkor kaptam gutaütést.

– Hát, ha benéztél volna a hűtőbe, most mindketten élnénk.

*** * ***

Tanító néni az iskolában kérdezi a gyerekeket, hogy mik akarnak lenni, ha nagyok lesznek.

– Pistike, te mi szeretnél lenni?

– Én, ha nagy leszek, milliárdos szeretnék lenni, fognék magamnak egy fiatal jó kis csajt, vennék neki elegáns autókat, ruhákat, cipőket, ékszert. Tejben, vajban fürdetném, világ körüli útra vinném saját repülőmön, naponta ötször szeretkeznénk a privát egzotikus, luxus szigetünkön, és élnék boldogan.

A tanítónő meglepődik ugyan a válaszon, de tovább kérdez:

– És Zsuzsika, te mi szeretnél lenni?

Zsuzsika lelkesen:

– Én a Pistike csaja szeretnék lenni!

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A kivételektől eltekintve a taxi ülésein utazó személyeknek a biztonsági öv becsatolásával kell magukat rögzíteni. Nem kell becsatolni a biztonsági övet: a taxi gépkocsi vezetőjének, ha taxi üzemmódban utast szállít, valamint a 150 cm-nél kisebb testmagasságú gyermeknek. A taxi jobb első ülésén a 150 cm-nél alacsonyabb gyermek pedig csak gyermekbiztonsági rendszerben szállítható!

2. Helyes a „C” válasz. Az adott esetben nem biztos, hogy a szemből érkező agresszív vezető, lehet, hogy tapasztalatlan vagy csak rosszul mérte fel a helyzetet. Empátiával lehet segíteni neki, és a gépkocsink sebességének mérséklésével az úttest szélére húzósással elkerülhetjük a balesetet.

3. Helyes a „C” válasz. A magas járdára indítófokozatban, a szokásosnál nagyobb gázadással, csúsztatott kuplunggal célszerű felugratni úgy, hogy a gumi nagy felülete ütközzön a járdaszegélynek.

4. Helyes a „B” válasz. Sűrű ködben az úttest szélén várakozó taxi hátsó ködlámpáját a közúti forgalom biztonsága érdekében be szabad kapcsolni.

5. Helyes a „B” válasz. A képen látható forgalmi helyzetben a járművezetőnek nem kell számítania a gyalogos megállására, illetve haladási irányának megváltoztatására vagy visszalépésére. Tehát az ilyen esetben nem sérti a gyalogos elsőbbségét, ha mérsékelt sebességgel és fokozott figyelemmel elhalad mögötte.

6. Helyes a „C” válasz. A gumiabroncsban az égetés során kisméretű szilárd részecskék, kén-dioxid, szén-monoxid, nitrogén-oxidok, nehézfémek és toxikus szennyezőanyagok kerülnek a levegőbe. A szerves vegyületek közül igen sok a potenciálisan daganatkeltő, vagy születési rendellenességeket okozhat.

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

8. Helyes az „A” válasz. A közterület-felügyelő a jármű megállítására karjának vagy fehér szegélyű piros tárcsának feltartásával, piros vagy fehér fény körbeforgatásával, illetőleg síppal adhat jelzést.

9. Helyes a „C” válasz. A közlekedésben csak olyan gépkocsival szabad részt venni, amely a KRESZ-ben meghatározott feltételeknek megfelel.

10. Helyes az „A” válasz. Bár a KRESZben nem találunk nevesített állatszállításra vonatkozó szabályt, a kérdés megválaszolható. A járművekkel személyeket, árut, tárgyakat, állatokat szoktunk szállítani. A személyszállítást és a teherszállítást külön paragrafusokban szabályozták. Az utóbbi vonatkozik a kutyák szállítására, mert értelmező szótárunk a gépkocsiban utazó kedvencünket rakománynak tekinti. A zárt kocsiszekrényű autó belsejében elhelyezett „rakományra” pedig az a főszabály érvényes, hogy a járművön ne nyúljon túl.

11. Helyes a „B” válasz. Ha a „Járműszerelvénnyel behajtani tilos” tábla súlyhatárt is megjelöl, csak olyan járműszerelvénnyel tilos behajtani, amelyben a pótkocsi megengedett legnagyobb össztömege ezt a súlyhatárt meghaladja.

12. Helyes a „B” válasz. A zárt kocsiszekrényű tehergépkocsi tetőcsomagtartóján legfeljebb olyan hosszúságú rakományt szabad szállítani, mint a jármű teljes hossza, mert azon a szállítmány sem előre sem hátra nem nyúlhat túl.

13. Helyes a „B” válasz. A képen látható bekanyarodás nem szabályos, mert a nagyméretű szerelvénnyel is úgy kell bekanyarodni, hogy a járműkombináció a manővert követően a menetirány szerinti jobb oldalon maradjon.

14. Helyes az „A” válasz. A képen látható helyen a szélső buszsávot záróvonallal választották el a párhuzamosan futó többi forgalmi sávtól. A záróvonalat járművel sem átlépni, sem érinteni nem szabad.

Március:
NINCS IDŐPONT
Február:
NINCS IDŐPONT
Január:
NINCS IDŐPONT
Jelenleg heteket, akár hónapokat is várunk egy taxi-gépjármű műszaki vizsga időpontjára.
Mennyivel könnyebb és egyszerűbb lenne, ha bármelyik műszaki vizsgahelyen lehetne vizsgáztatni a taxikat!
Az utóbbi hónapokban minden lehetőséget megragadtunk, hogy ezen változtassunk.
Remélhetőleg és rövidesen ennek az eredményéről is hírt adhatunk.
ORSZÁGOS TAXIS SZÖVETSÉG
www.facebook.com/taxiszovetseg

OPEL COMBO LIFE BEST MODELL 7 ÜLÉSSEL

☑ Taxis kedvezménnyel*

☑ 5 év garanciával és Uniqa balesetbiztosítással**

Részletes ajánlat: **www.opel.hu**

OPEL 5 ÉV GARANCIA ÉS BALESETBIZTOSÍTÁS UNIQA

* Az elérhető kedvezmény szintről érdeklődjön az Opel márkakereskedésekben.

** 5 év garancia: A 2+3 év kiterjesztett garancia max 100.000 km futásteljesítményig. A Meghosszabbított Jótállás a gyári alap jótállással megegyező tartalmú teljes jótállás. A Meghosszabbított Jótállás időtartama az új járművekre vonatkozó alap gyártói 2 éves/korlátlan futásteljesítményre szóló gyártói jótálláson felül, annak végétől kezdődően 3évig, de legfeljebb 100.000 km futásteljesítmény eléréséig (attól függően, hogy melyik következik be hamarabb) terjed ki. 2019. november 1. és 2022. szeptember 30. között vásárolt autók mellé az Uniqa 3D Opel csoportos élet-, baleset- és betegségbiztosítását adjuk ajándékba. A biztosítás részletes ismertetése és feltételei: www.opel.hu/uniqa

A WLTP mérési ciklus szerint kombinált használat esetén a Combo Cargo üzemanyag-fogyasztása 5,7–7,1 l/100 km, CO_2-kibocsátása 148–164 g/km.

A képen látható autó illusztráció.

A JÖVŐ MINDENKIÉ