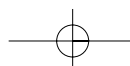




XVII. évf. 4. sz.

2007.

Április



TARTALOM

A bevétel	4.
Kivéve BKV és taxi!	4.
Emelkednek a járulékkerhek	5.
Figyelem! Változott a KRESZ!	6.
Egy típus, két arc	11.
Nyár elejére emelkedhet a tarifa-plafon	12.
BTI-hírek	15.
A szindarab folytatódik	16.
A rend örei ígéretet tettek a rend(szabályok) betartására	17.
Újabb foglalt taxiállomások!	18.
Magyar szemmel Madridban	21.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	27.
Sebességmérők úton-útfélen	28.
Szigorú ellenőrzések a Citynél	31.
APEH-közlemények és információk	32.
SsangYong terepnap Piliscséven	32.
Elkészült az élményátadó szalon	34.
Utazás 2007 – Buda Kft.	34.
Találtunk egy verset	37.
Tisztelt Szerkesztőség!	38.
Tüntetőbarát könnygáz	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Rosszullétet színlelt, majd szúrt

Feladta magát a késelő

Gyulafirátótról Veszprémbe fuvaroztatta magát az a 23 esztendő fiatal ember, aki út közben rosszullétet színlelve megkérte a taxisoft, álljon meg, majd kihasználva a helyzetet, rögvést támadott. A sofört a vastag kabátja és egy nem várt mozdulat mentette meg a kés okozta súlyosabb sérüléstől.

A taxit március 18-án este hét óra körül, telefonon rendelték a gyulafirátóti Mátyás italbolthoz. Az utas Veszprémbe szeretett volna eljutni. A kocsit elindult, ám pár perccel később a Kádártárhoz érve a fiatal ember arra kérte a sofört, hogy álljon félre egy kicsit nyugodtabb részre, mert rosszul érzi magát.

A készséges fuvarozó nem is hajtott fel a 82-es számú útra, hanem áthajtott egy fákkal övezett mezőgazdasági területre. Ahogy az autó megállt, a taxis nyomban megpróbálta felkapcsolni az utastér-világítást, hogy jobban szemügyre tudja venni szenvedő kuncsaftját, aki se szó, se beszéd azonnal a taxis irányába szúrt késével többször is. Az első szúrások lecsúsztak, mert a soför, ahogy a belső világítást szeretne volna felkapcsolni, akarva-akaratlanul keresztelte a döfő kéz útját, ennek köszönhetően a szúrások célt tévesztettek. Amikor a sértett számára is világossá vált a támadás, dulakodni kezdett felfegyverzett támadójával, eközben több helyen is megsérült a késtől, és vérezni kezdett. Közben a lába lecsúszott a fékről, így az automata-váltós autó az árokba gurult. A rablónak sikerült kiugrania a taxiból, majd a szántóföldek irányába elfutott.

A sérült taxis rádióon kért segítséget. A kollégáin kívül a rendörök is igen hamar megérkeztek és megpróbálták a menekülő után eredni, ám a laza talajon, a földúton a gépkocsik hamar elakadtak, így a forró nyomon üldözés e formája nem járt sikerrel.

A megtámadott férfiról megtudtuk: több mint harminc éve ül a volán mögött, nagydarab, jó fizikumú ember. Mindezek

alapján a rendörök ebből arra következtettek, hogy a támadás előre kitervelt volt, hiszen spontán a legritkábban támad meg bárki is nála erősebb és nagyobb férfit. A kihallgatás során az is kiderült, hogy a taxistól maximum 15 ezer forintot tudott volna megszerezni a késelő, ha támadása sikerrel jár.

A sérült sebeit végül az orvosok ellátták, ám a lábát ért szúrás még jó ideig korlátozni fogja munkavégzésében és mozgásában.

A 23 esztendő támadó eljutott egy még nyitva lévő pékségig, ahol az egyik alkalmazott segítségével értesítette a rendőrséget pontos tartózkodási helyéről, és feladta magát.

Az ügy részleteinek tisztázása közben fény derült arra is, hogy az utas egy éttermi késsel támadta meg fuvarozóját, illetve a dulakodás közben összevérezte ruháját is, ami a későbbiekben árulójelként hátráltatta menekülését. Addig, amíg fel nem adta magát, már több embernek is szemet szúrt véres ruhája, és értesítették a rendőrséget.

A Veszprém Városi Rendörkapitányság őrizetbe vette a rablással és közfeladatot ellátó személy elleni súlyos testi sértési kísérletével gyanúsított támadót, aki akár 5–10 évig terjedő szabadságvesztéssel is sújtható. A bíróság bizonyára enyhítő körülményként értékeli majd, hogy a gyanúsított – tette elkövetése után – feladta magát és a hatósággal együttműködve, beismerő vallomásával segítette a vizsgálatot.

k.z.t.

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

A ZSUGI BT
saját gépjárművel rendelkező
taxisokat felvesz főállásba!

Korrekt, bejelentett munka!
Csekély üzemeltetési díj!
Érdeklődni Popovics Krisztiánnál lehet
a 06-70-370-9021-es telefonszámon!

A bevétel

- Biztos, hogy mind a tiéd? -

A taxis vállalkozó hajlamos arra – jómagam sem voltam annak idején kivétel –, hogy egy dolgos nap végén a brifkójában lévő pénzt máris a sajátjaként kezelje. Talán nem meglepő kijelentés azonban az, hogy mégis az ő saját, elkölthető pénze csak egy része, sajnos ráadásul a kisebbik része a társaságban lévő bevételnek. A nagyobbik része pedig a következőképpen oszlik meg:

Üzemanyag: ha kiszámítható pénzforgalmat szeretnénk magunkénak tudni, célszerű tele tankkal indítani a műszakot, és a nap végén mindig ismét teletankolni. Így az üzemanyagköltség már nem csábíthat arra, hogy más célra költjük. Számításunkban nem vételezzük napi megtett kilométereket, mert ez mindenkinél más. Jóval többet megy egy csapattag, mint egy mezítlábos. A repteres taxi még ennél is többet gurul, a vidéki kisvárosi taxis meg szinte alig. Tekintsük tehát úgy, hogy bármennyi kilométert is tettünk meg egy adott napon, a kocsit teletankoljuk, hogy ez már ne befolyásolja a további számítását.

Amortizáció: ha vállalkozásunkat nyereségesen szeretnénk működtetni, nem fedelkezhünk meg arról a tényről, hogy autónk értéke bizony napról napra csökken. Ezt az értékcsökkenést, amit szakszóval amortizációnak is neveznek, be kell építenünk vállalkozásunk állandó költségei közé. Ha feltételezzük, hogy hárommillió forintot fektettünk bele egy korszerű gépkocsi vásárlásába, majd négy évig taxizunk vele, és ezt követően egymillió forintért még el tudtuk adni, akkor kétféle forintot csökkent az értéke négy év alatt. Havonta közel negyvenkétezer forint. Vagyis, ha huzsonkét munkanappal számolunk havonta, majdnem kétezer forintunkba kerül naponta a gépkocsi amortizációja. Nosza, tegyük csak félre a napi bevételből. Ezt a vállalkozásunk indulásakor elköltött összeget mindenképpen vegyük számításba, hiszen amíg nem térül meg a befektetés, addig a vállalkozás nem tekinthető nyereségesnek.

Kocsicseré: akár fejleszteni akarjuk vállalkozásunkat, akár csak egyszerűen szinten tartani, három-négy évenként gondolkodnunk kell az autó cseréjén. Még ha nem is emelkednek az árak, két-hárommillió forintot akkor is hozzá kell tennünk az előző kocsi eladásakor keletkezett bevételhez. Szintén négy évet véve figyelembe, ez újabb havi hatvankétezer, napi majdnem háromezer forint megspórolását teszi szükségessé. Készakarva nem számolok a részletre vásárolt gépkocsik kérdésével. A pénzmozgás logikája ugyanis szinte ugyanaz, csak kamattal meg egyéb költségekkel emelt szinten, a veszélye viszont jóval nagyobb, mint az előregondolkozásnak. Egy totálkáros baleset során ugyanis – hiába a biztosítás – egész addig befizetett pénzünket elveszíthetjük.

Karbantartás: az autó már csak olyan,

hogy az üzemanyagon kívül mást is igényel. Némi törődést, gondoskodást, apró javításokat, olajcserét, mosatást, vizsgáztatást, időnként új gumikat, meg még ezerféle más dolgot. Ugye nem nagyon túlzok, ha havi húsz-huszonkétezer forintot számolok? Ismét napi egy ezres.

Társasági tagdíj: ma már nehéz mezítlábosan megélni, a taxisok túlnyomó többsége társasághoz tartozik. A csapattagság azonban igen drága mulatság, a havi díjak 40 és 60 ezer forint között mozognak (kírvó esetektől ezúttal eltekintünk – mindenki tudja, miről van szó). A könnyebb oszthatóság érdekében vegyünk havi 55 000 Ft társasági tagdíjat, ez napi kétezerrel könnyít meg bennünket.

Járulékok és adók: ha becsületesen akarunk vállalkozni, és nyugodtan aludni, akkor munkabérünk után mindenféle járulékokat meg adókat kell fizetnünk. Egy főállású vállalkozó ma négy csekket fizet be havonta és további kettőt negyedévenként. (Ha magánnyugdíjpénztárban is tag, akkor eggyel nő a csekkek száma.) Lássuk részletesen: nyugdíjjárulék 29,5%, egészségügyi járulék 15%, vállalkozói járulék 4%. Összesen 48,5%. Ehhez jön még az egészségügyi hozzájárulás havi 1950 Ft mértékben. Ha csak a minimálbért vesszük alapul – és azt vesszük! – akkor a járulékok összege: $(65\,500 \times 48,5\%) + 1950\text{ Ft} = 33\,718\text{ Ft}$. Bizony, napi ezerötöt erre is el kell tenni. Ha a minimálbér után adót is fizetünk – márpedig fizetünk, mert korrekt, jogkövető állampolgárok vagyunk – 18%-os mértékben az további havi 11 790 forinttal terheli meg a

vállalkozás pénzügyeit, vagyis napi öt kiló. Ma már különadó is van, igaz, „mindössze” négy százaléka jövedelmünknek, további havi 2 620, napi 120 Ft kiadás. Baga-tell! De szintén félre kell tennünk. Hé, maradt még egyáltalán a brifkóban?

Apró kiadások: vagy nem is olyan aprók? Taxiórát veszünk, karbantartjuk, hitelesítjük, tarifát állítunk. Nullás papírokat és egyéb illetékköteles adminisztrációt intézünk sok-sok ezer forintért. Biztosításokat kötünk mert muszáj, súlyadót fizetünk mert kell, droszdíjat fizetünk, bár értelmét nem látjuk. Sok, ha ezekre napi ötszázat számolok?

Nézzük, hogy állunk. Egész nap dolgoztunk, ennek végeztével megtankoltunk és félretettünk:

- amortizáció címén kétezer forintot
- kocsicserére háromezret
- karbantartásra egy ezret
- csapattagdíjra kétezerötöt
- járulékokra ezerötöt
- adókra mondjuk ötszázat
- „apróbb” egyéb kiadásokra még ötszázat

Összesen legalább tíz-tizenegyezer forintot minden áldott nap el kell különítenünk, ha vállalkozásunkat rentábilisan, és legalább minimális szinten fizetőképesen kívánjuk működtetni. Emlékszünk, ugye, hogy ez a tízenegyezer már a napi tankolás felül értendő! Nos, ha sikerül, és még ezután találunk valamit a brifkó aljában, az már tényleg saját célokra elkölthető. Vagyis gázzámlára, villanyzámlára, gyerekek iskoláztatási költségére, meg egyéb ilyen luxus kiadásokra...

Konklúzió: 11 hónapot dolgozol, havi 22 munkanappal. Hárommillió forint éves bevétel alatt veszteséges vagy. Akkor is, ha ma éppen jó napod volt és dagad a brifkód az ezresektől...

Nagy Zoltán

Kivéve BKV és taxi!

Előző hónapban közöltük a MACITOSZ levelét, melyben az illetékesek segítségét kérték abban, hogy a 4-es METRÓ építése miatt két évre lezárítva Kálvin téren a taxik is átmelessenek. Sajnos márciusban késvé kaptuk meg a TFTSZ e tárgyban írott leveleit, így azokat csak most tudjuk közölni. Mindenestre tény, a kéréseket szerencsére figyelembe vették! Az április 5-től érvényes új forgalmi rend szerint a taxik zavartalanul közlekedhetnek a lezárt területen. Így minden érintett nevében köszönetet mondunk a segítségért jóakarátú támogatóknak vagy támogatóinknak!

A szerk.

Cím: Antal Attila
vezérigazgató, BKV Zrt.

Tárgy: Közlekedés rend-
jének változása, a Kál-
vin téren a metróberu-
házás kapcsán

Tisztelt
Vezérigazgató Úr!

A Taxi Fuvarszervező
Társaságok Szövetsége
(TFTSZ), amely tagjai so-



rán tudja a nagy fővárosi taxitársaságokat – 4500 taxi tevékenységét koordinálva – a médiából értesült arról, hogy a metróberuházás kapcsán a Kálvin tér áprilisi lezárását követően a taxik sem hajthatnak keresztül a lezárt területen.

Április 1-jétől ismét változások a társadalombiztosítás szabályaiban Emelkednek a járulékkerhek

Az évek során hozzászoktunk, hogy az adó- és járuléktörvények kiszámíthatóan, évente egyszer, általában január elsején változnak; ezt a „hagyományt” tavaly felrúgta a kormányzat: év közben is változtak az adó- és járuléktörvények. Először szeptember elsejétől módosultak bizonyos előírások, majd januárban újabb változások léptek hatályba, most április elsejétől pedig további újdonságokkal kell megbarátkoznunk. Különösen a nyugdíj mellett vállalkozók figyeljenek a változásokra, hiszen januártól és áprilistól is módosult az általuk fizetendő járulékok összege.

A nyugdíj mellett vállalkozók tavaly augusztus végéig csak 5% baleseti járulékot fizettek, ezt szeptember elsejétől megszüntették, de helyébe bevezették a 10 százalékos egészségügyi szolgáltatási járulékot. (Ennek alapja is a vállalkozói kivét vagy az átalányadó-alap.) Egy újabb törvénymódosítás döntött arról is, hogy ez

a 10 százalékos járulékok 2007. január elsejétől 16 százalékra növekszik. De ez a szabály is csak április 1-jéig maradt hatályban, hiszen ezt követően – ismét egy törvénymódosítás következtében – a nyugdíjas vállalkozó 16 helyett már csak 9 százalékos egészségügyi szolgáltatási járulékot köteles fizetni. Na de mielőtt örvendezni kezdenél, olvass tovább. A teher ugyanis csökkenés helyett tovább emelkedett, hiszen ekkortól már 8,5 százalékos nyugdíjjárulékot is kell fizetniük azoknak, akik nyugdíj mellett vállalkozást végeznek. A nyugdíjas vállalkozók járulékkerhe tehát néhány hónap alatt több mint háromszorosára nőtt.

Becslések szerint több százezerre rúg a nem biztosított eltartottak száma (pl. háztartásbeli házastárs, nagykorú, de már iskolába nem járó eltartott); ők április elsejétől a minimálbér (65.500 forint) után 9 százalékos egészségügyi szolgáltatási járulék fizetésére

kötelezettek. Ennek alapján természetbeni egészségügyi szolgáltatásokat – például kórházi ellátást, gyógyszer-támogatást – vehetnek igénybe. Akiknek a családjában az egy főre jutó jövedelem nem éri el a minimálbért, kedvezményre jogosult: a lakóhely szerint illetékes polgármestertől kell igazolást kérni arról, hogy szociálisan rászoruló, ez azt jelenti, hogy nem, vagy csökkentett mértékben kell járulékot fizetnie. (A szociálisan rászorultak után bizonyos esetekben a központi költségvetés fizeti meg a járulékot, hasonlóan a nyugdíjasok, a gyesen, és gyeden lévők, a diákok, a kiskorúak, a fogva tartottak és a hajléktalanok után is.)

Akik eddig nem fizettek járulékokat, de április elsejétől kötelezettek erre, azoknak az APEH honlapján található 07T1011 bejelentőlapon be kell jelentkezniük az adóhatósághoz. A járulékot az érintett magánszemélyek átutalással, és csekken is fizethetik.

Freudi elszólás:

Egy ember, fekete monoklival a szeme alatt, felszáll egy repülőre és elfoglalja a helyét. Észreveszi, hogy a mellette ülő férfinak is monoklija van a szeme alatt.

Micsoda véletlen! – kiáltja. Mindkettőnknek monoklija van a szeme alatt. Megkérdezhetem hogyan szerezte a magáét? Mire a másik:

– Egy freudi elszólás okozta. A jegypénztárnál egy baromi csinos, szőke hajú nő szolgált ki a legnagyobb mellekkel, amit valaha is láttam. Azt akartam kérdezni, hogy „Merre van a mellékhelyiség”, de úgy jött ki a számon, hogy: „melle van nagy, az szentség!” – mire ő lenyomott egyet.

Az első ember erre azt mondja: – Ez hihetetlen, az enyém is egy freudi elszólás következménye. Azt akartam mondani a feleségemnek reggel, hogy „Drágám, tölts ki nekem még egy kávét”, de véletlenül azt mondtam, hogy „anyádat, te egocentrikus kövér dög, te toltad el az egész életemet!”

* * *

– Mit csinálsz, ha nyugdíjba mész?

– Az első héten csak üldögélek a hintaszékben.

– És aztán?

– Aztán lassacskán elkezdek hintáztatni.

ANGOL KEZDŐKNEK:

Három boszorkány három Swatch órát néz. Melyik boszorkány nézi melyik Swatch órát?
Three witches watch three Swatch watches. Which witch watch which Swatch watch?

Az utazóközönség és valamennyi taxis vállalkozás érdekében azzal a kéréssel fordulunk Önhez, hogy a támogassa azt a kérésünket, hogy a lezárás idején a taxik, amelyek az Alkotmánybíróság állásfoglalása szerint is a tömegközlekedés részét képezik, a BKV járműve-
ihez hasonlóan keresztül hajthassanak a Kálvin téren, hasonlóan a Lánchíd felújítása idején kialakított forgalmi rendhez.

Szakmai érveink kifejtése érdekében kérjük, hogy támogassa egy konzultáció lehetőségét az illetékes hatóságok, szervezetek és a TFTSZ között.

Budapest, 2007. március 13.

Válaszát várva, üdvözlettel:

Surányi Attila,
elnök, TFTSZ

* * *

Cím: Demszky Gábor főpolgármester
Tárgy: Közlekedés rendjének változása a Kálvin téren a metróberuházás kapcsán

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ), amely tagjai sorában tudja a nagy

fővárosi taxitársaságokat – 4500 taxi tevékenységét koordinálva – a médiából értesült arról, hogy a metróberuházás kapcsán a Kálvin tér áprilisi lezárását követően a taxik sem hajthatnak keresztül a lezárt területen.

Az utazóközönség és valamennyi taxis vállalkozás érdekében azzal a kéréssel fordulunk Önhez, hogy a támogassa azt a kérésünket, hogy a lezárás idején a taxik, amelyek az Alkotmánybíróság állásfoglalása szerint is a tömegközlekedés egyénileg igénybe vehető részét képezik, a BKV járműve-
ihez hasonlóan keresztül mehessenek a Kálvin téren, hasonlóan a Lánchíd felújítása idején kialakított forgalmi rendhez.

Szakmai érveink kifejtése érdekében kérjük, hogy támogassa egy konzultáció lehetőségét az illetékes hatóságok, szervezetek és a TFTSZ között, vagy saját hatáskörében intézkedjen.

Budapest, 2007. március 13.

Válaszát várva, üdvözlettel:

Surányi Attila
elnök, TFTSZ

GPS

MITAC MIO
C250 | P350 | P550

2 év garanciával
térképszoftverrel is
hihetetlen áron!

CITY 146
06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

Figyelem! Változott a KRESZ!

A Kormány 58/2007. (III. 31.) Korm. rendelete a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet módosításáról

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-a (3) bekezdése a) pontjának 9. alpontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány a következőket rendeli el:

1. §

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: R.) 11. §-a a következő (4)–(6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (1) bekezdés a) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/a. ábra) azt jelzi, hogy az út úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe.

Az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/b. ábra) az úthasználati díjfizetési kötelezettség végét jelzi. A kiegészítő jelzőtábla jelzése tartalmazhatja a díjfizetési kötelezettség ellenőrzésének módját is.



8/a. ábra



8/b. ábra

(5) Az (1) bekezdés c) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/c. ábra) jelzése utalhat az út igénybevétele esetében az úthasználati díjfizetésre kötelezett gépjárművekre. Ha a kiegészítő jelzőtábla jelzése tehergépkocsira utal, a jelzés a díjfizetésre kötelezett tehergépkocsi, vontató, valamint e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvény (a továbbiakban az úthasználati díjfizetés tekintetében együtt: tehergépkocsi) megengedett legnagyobb össztömegének alsó határát határozza meg.

Az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/d. ábra) az úthasználati díjfizetési kötelezettség végét jelzi. A kiegészítő jelzőtábla jelzése tartalmazhatja a díjfizetési kötelezettség ellenőrzésének módját is.



8/c. ábra



8/d. ábra

(6) Az (1) bekezdés e) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/c. ábra) azt jelzi, hogy a tehergépkocsival az út csak úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe, amennyiben a megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a kiegészítő jelzőtáblán meghatározott mértéket. Az (1) bekezdés e) és f) pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő jelzőtábla (8/d. ábra) az úthasználati díjfizetési kötelezettség végét jelzi. A kiegészítő jelzőtábla jelzése tartalmazhatja a díjfizetési kötelezettség ellenőrzésének módját is.

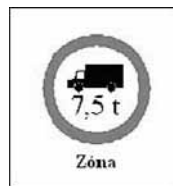
2. §

(1) Az R. 14. §-ának (1) bekezdése a következő z/2. ponttal egészül ki:

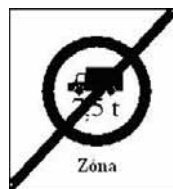
[A járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák:]

„z/2. „Korlátozott forgalmú

övezet (zóna)” (53/c. ábra) jelzőtábla azt jelzi, hogy a „Korlátozott forgalmú övezet (zóna) vége” (53/d. ábra) jelzőtáblaig az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.



53/c. ábra



53/d. ábra

(2) Az R. 14. §-ának (3) és (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha az (1) bekezdés n)–y) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve célforgalom” felirat van, a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, melynek úti célja a táblával megjelölt úton vagy övezetben van.

(4) Ha az (1) bekezdés o)–x) és z/2. pontjában említett jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán „Kivéve áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton vagy övezetben van.”

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

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

3. §

Az R. 17. §-ának (1) bekezdése a következő a/2. és a/3.

ponttal egészül ki:

[A tájékoztatást adó jelzőtáblák a következők:]

„a/2. „Alagút” (103/b. ábra); a jelzőtáblán megjelenő felirat az alagút hosszát, a kiegészítő táblán megjelenő felirat az alagút kezdetének távolságát jelöli meg.



200 m

103/b. ábra

a/3. „Alagút vége”



103/c. ábra

4. §

Az R. 21. §-a a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) A lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak/személynek – ide nem értve a gyalogosok zárt csoportban történő közlekedését – éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényviszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.”

5. §

(1) Az R. 26. §-a (1) bekezdésének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:]

„b) egyéb gépjárművel – kivéve teherszállításra kialakított motoros triciklit –, valamint gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvényel

autópályán	80 km/óra,
lakott területen kívül egyéb úton	70 km/óra,
lakott területen	50 km/óra

(2) Az R. 26. §-a (1) bekezdésének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:]

„d) teherszállításra kialakított motoros tricikkel, elromlott járművet vontató gépjárművel, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral 40 km/óra,”

(3) Az R. 26. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az egyes járművekkel legfeljebb a következő sebességgel szabad közlekedni:]

„e) mezőgazdasági vontatóval, valamint mezőgazdasági vontatóból és pótkocsiból álló jármű-szerelvényvel 40 km/óra,”

(4) Az R. 26. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla lakott területen 50 km/óránál, lakott területen kívül 90 km/óránál nagyobb sebességet jelez, személygépkocsival, motorkerékpárral és a 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival legfeljebb a jelzőtáblán megjelölt sebességgel szabad közlekedni.”

6. §

Az R. 46. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel – a (4) és (5) bekezdésben említett esetet kivéve – legfeljebb a jármű hatósági engedélyében feltüntetett számú személyt szabad szállítani. A szállítható személyek számának meghatározásánál a vezetőt is figyelembe kell venni. Két 10 éven aluli gyermeket – ha az általuk elfoglalt ülésen a gyermekbiztonsági rendszer használata a 48. §-ban foglaltak alapján nem kötelező – egy személynek kell tekinteni.”

7. §

(1) Az R. 48. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A külön jogszabályban meghatározott M1, M2, M3, N1, N2, N3 kategóriájú gépkocsiban, amelynek meghatározott üléseit biztonsági övvel kell felszerelni, továbbá

olyan járműben, amelynek üléseit biztonsági övvel szerelték fel, az ülésen utazó személynek a biztonsági öv becsatolásával kell magát rögzíteni.”

(2) Az R. 48. §-ának (5)–(7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a § az alábbi (8) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Nem kell becsatolni a biztonsági övet:

a) a hátramenetben közlekedő gépkocsi vezetőjének;

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

c) a mentő gépkocsi betegellátó terében utazóknak, ha a becsatolás a beteg állapotának romlását okozhatja, a betegellátást akadályozza;

d) a lakott területen menetrend szerinti személyszállítást végző autóbuszban;

e) a lakott területen kívül menetrend szerinti személyszállítás végző autóbuszban, ha álló utasokat is szállíthat;

f) az autóbuszban szállított 3. életévét még be nem töltött gyermeknek;

g) annak, aki külön jogszabályban¹ meghatározott orvos által kiállított igazolással rendelkezik.

(6) Az autóbusz biztonsági övvel felszerelt ülésein utazókat:

a) az ülésen elhelyezett jelzéssel (161. ábra),

b) a járművezető által,

c) kalauz, idegenvezető vagy a csoport vezetőjeként kijelölt személy által, vagy

d) audiovizuális eszközök (pl. video) útján tájékoztatni kell a biztonsági övek kötelező használatáról.



161. ábra

(7) A gépkocsiban utazó 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket – a testsúlyához igazodó kialakítású – gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzíteni. A 3 évnél fiatalabb gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható. A gépkocsi első üléséhez a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhe-

tő be – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – ha az üléshez légszákot nem szereltek fel vagy a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozták.

(8) A gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni:

a) ha a gyermekbiztonsági rendszer beszerelésére a gépkocsi a gyári kialakítása alapján nem alkalmas (az ilyen kialakítású M1, N1, N2 és N3 kategóriájú gépkocsiban a 3 évnél fiatalabb gyermek nem szállítható, illetve a 3. életévét már betöltött és 150 cm-nél kisebb testmagasságú gyermek az első ülésen nem szállítható);

b) ha gépkocsi hátsó ülésén utazik, 3. életévét már betöltötte, legalább 135 cm magas és az üléshez beszerelt biztonsági övvel – testméretéhez igazodóan – biztonságosan rögzíthető;

c) ha taxi üzemmódban használt taxi gépkocsi és a személygépkocsis személyszállítást végző gépkocsi hátsó ülésén utazik;

d) ha a rendvédelmi szervek gépkocsijában vagy a mentő gépkocsi betegellátó terében utazik;

e) a menetrend szerinti személyszállítást végző autóbuszban;

f) a nem menetrend szerinti személyszállítást végző autóbuszban, ha álló utasokat is szállíthat;

g) ha 3. életévét még nem töltötte be és állva utazik az autóbuszban;

h) ha külön jogszabályban² meghatározott orvos által kiállított igazolással rendelkezik.”

(3) Az R. 48. §-ának (9)–(11) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A zárt utastérrel (vezetőtérrel) nem rendelkező motorkerékpárral és segédmotoros kerékpárral csak abban az esetben szabad közlekedni, ha a vezető és az utas becsatolt motorkerékpár-bukósisakot visel.

(10) Olyan járművel, amelynek megengedett legnagyobb sebességét a műszaki megvizsgálás során az általánosan alacsonyabban állapították meg [26. § (3) bek.], abban az esetben szabad közlekedni,

ha a jármű hátsó oldalán a megengedett legnagyobb sebesség számértékét – kör alakú, 15 cm átmérőjű, 2 cm széles piros szegélyű, fehér alapon 6 cm magas fekete számjegyekkel – feltüntették.

(11) Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel csak olyan pótkocsit szabad vontatni, amelynek vontatását – a hatósági engedélybe tett bejegyzéssel – engedélyezték.”

(4) Az R. 48. §-a a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) Iskolabusszal abban az esetben szabad közlekedni, ha:

a) a 20. § (6) bekezdésében meghatározott táblával megjelölték,

b) az ülésekhez biztonsági övet szereltek fel,

c) a 135 cm-nél alacsonyabb gyermeket gyermekbiztonsági rendszerben rögzítettek,

d) a legalább 135 cm magas gyermeket biztonsági övvel rögzítették,

e) a szállított utasok ülőhellyel rendelkeznek.”

(5) Az R. 48. §-a a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

„(13) Az (5) bekezdés g) pontjában és a (8) bekezdés h) pontjában meghatározott igazolásnak a következőket kell tartalmaznia:

a) a jogosított neve, születési időpontja (év, hónap, nap),

b) az igazolás érvényessége lejártának időpontja (év, hónap, nap),

c) a kiállító orvos neve, név-aláírása, bélyegző lenyomata,

d) a kiállítás dátuma,

e) a 162. ábra szerinti jelzés.



162. ábra”

8. §

Az R. 54. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A kerékpárt éjszaka és korlátozott látási viszonyok között a külön jogszabályban meghatározott lámpákkal kell kivilágítani és a kerékpárt haj-

¹ A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet 8. §.

² A közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet 8. §.

tó személynek – lakott területen kívül – fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.”

9. §

Az R. 55. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A kézikocsival közlekedő személynek – lakott területen kívül – éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.”

10. §

Az R. 62. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az úton állatot olyan személy hajthat, illetőleg vezethet, aki az állatot irányítani képes és meg tudja akadályozni azt, hogy az állat a személy- és vagyonbiztonságot veszélyeztesse. Az állatok csoportos hajtásához annyi hajtó szükséges, amennyi a feltételek teljesítéséhez elegendő. Az állatot hajtónak, illetőleg vezetőnek – ha a lakott területen kívüli út úttestjén vagy leállósávján tartózkodik – éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.”

11. §

Az R. a következő 67. §-sal egészül ki:

„67. § Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 91/671/EGK irányelve (1991. december 16.) a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, a közúti járművek forgalomba helyezésének

és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelettel együtt;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/20/EK irányelve (2003. április 8.) a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 91/671/EK tanácsi irányelv módosításáról, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelettel együtt;

c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről, III. melléklet 2.1. pont.”

12. §

(1) Az R. 1. számú függelékének II. fejezete a következő w) ponttal egészül ki:

„w) *Gyermekbiztonsági rendszer:*

wa) *integrált gyermekbiztonsági rendszer:* hevederek vagy hajlékony elemek kombinációja, biztonsági csattal, beállító eszközökkel, tartozékokkal és egyes esetekben kiegészítő székkel és/vagy ütközésvédelemmel együtt, amit a saját beépített hevederrel vagy hevederekkel rögzítenek;

wb) *nem integrált gyermekbiztonsági rendszer:* részleges biztonsági rendszer, amely a felnőttek számára szolgáló biztonsági övvel együtt használva – amely körbeveszi a gyermek testét, vagy biztonságosan rögzíti azt a szerkezetet, amelyben a gyermeket el-

helyezik – teljes gyermekbiztonsági rendszert képez.”

(2) Az R. 1. számú függelékének II. fejezete a következő y) ponttal egészül ki:

„y) *Iskolabusz:* óvodás gyermek, közoktatási intézmény tanulója szállítására rendszeresített nem menetrend szerinti közlekedő autóbusz.”

13. §

(1) Az R. 1. számú függelékének III. fejezetének j) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak]

„j) *Gyermekbiztonsági rendszer testsúly szerinti csoportba sorolása:* a benne elhelyezhető gyermek testsúlya szerint:

j/a) 0. csoport: 10 kg testsúly alatt,

j/b) 0+. csoport: 13 kg testsúly alatt,

j/c) I. csoport: 9–18 kg testsúlyig,

j/d) II. csoport: 15–25 kg testsúlyig,

j/e) III. csoport: 22–36 kg testsúlyig.”

(2) Az R. 1. számú függelékének III. fejezete a következő k) ponttal egészül ki:

[A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak]

„k) *Fényvisszaverő mellény (ruházat):* az MSZ EN 471:2003. számú szabványban meghatározott követelményeknek megfelelő mellény vagy ruházat.”

14. §

(1) Ez a rendelet 2007. április 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti az R. 52. §-ának (6) bekezdése.

(2) E rendelet

a) 8. §-ában meghatáro-

zott, a fényvisszaverő mellény (ruházat) viselésére vonatkozó rendelkezéseket 2007. június 1-jétől,

b) 7. §-ának (2) bekezdésében az autóbuszban ülve szállított gyermekek gyermekbiztonsági rendszerben történő kötelező elhelyezésére vonatkozó rendelkezéseket

2007. szeptember 1-jétől,

c) 4. §-ában, 9. §-ában és 10. §-ában meghatározott, a fényvisszaverő mellény (ruházat) viselésére vonatkozó rendelkezéseket 2008. január 1-jétől,

d) 7. §-ának (4) bekezdésében foglalt rendelkezését 2009. szeptember 1-jétől kell alkalmazni.

Az Európai Unió jogának való megfelelés

15. §

Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2003/20/EK irányelve (2003. április 8.) a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 91/671/EK tanácsi irányelv módosításáról, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelettel együtt;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről, III. melléklet 2.1. pont.

Gyurcsány Ferenc s.k., miniszterelnök

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

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006. augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

Könyvet veszek, minden mennyiségben! Házhoz megyek.

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



Nyerges kamionponyva (13,6 m) eladó. Ár: 65 000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-429-5591.



Neked csak a menyasszonyról kell gondoskodnod! (Igény esetén Őt is beszerezzük.) A többi megszervezzük! Esküvők, partyk, nagyobb rendezvények teljes körű szervezése és lebonyolítása 50-5000 főig.

www.rendezvenyparty.hu



Eladó 2004. júliusi Toyota Corolla Verso MMT, 80 ezer km-rel, gázos. Jelenleg taxiként üzemel. Ára: 3 990 000,- Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-250-3861 (City 372.)



'96. decemberi kerekklámpás 220-as fehér színű dízel Mercedes, taxinak vizsgáztatva eladó. Irányár: 1,9 Mft.

Tel.: 06/20-946-7129

EGY TÍPUS-KÉT ARC

Bemutatták az új Mercedes-Benz C-osztályt

Bemutakozott az új Mercedes-Benz C-osztály: a világpremierre 2007. január 18-án Stuttgartban került sor. A limuzint sokoldalú termék koncepció jellemzi, amely a legkülönbözőbb ügyfél-célcsoportok elvárásainak képes megfelelni. Az AVANTGARDE, ELEGANCE és CLASSIC kivitel-változatokkal a Mercedes-Benz három individuális modellt kínál, amelyek jellegüktől függően a hangsúlyt inkább a komfortra vagy az agilitásra helyezik. Valamennyi modellváltozatban fellelhető a Mercedes-Benz jellegzetességnek minősülő menetkultúra és a műszaki csúcsteljesítmények ötvöződése. Ezek sorába tarto-

terrel 2760 milliméterre növekszik. Ezek a méretek teremtik meg a nagyvonalú helykínálat és a belső tér még magasabb komfortjának feltételeit. Az első ülésnél a válltér-szabadság például 40 milliméterrel több a korábbinál.

Az új C-osztály dizájnya a modern Mercedes-Benz formanyelven alapul, amely a feszesen húzott vonalak és a nagyméretű, nyugodt felületek váltakozása által a csillagot viselő automobil szuverenitását tükrözi. A C-osztálynál az orrész hangsúlyos ívelése olyan jellemző jegyeket juttat kifeje-



Az Elegance és Classic változat orrkiképzése azonos



Az Avantgarde kivitel. Agilis fellépést jelképez

zik többek között az AGILITY CONTROL-csomag menetszituációhoz igazodó lengéscsillapítás-szabályzással, az Intelligens Világítási Rendszer öt különféle világításfunkcióval, továbbá a járműben ülők preventív védelmét szolgáló PRE-SAFE®-rendszer. A Mercedes-Benz az új C-osztályban az elődmodellhez képest 13 százalékkal nagyobb teljesítményre képes, valamint hat százalékkal kevesebb üzemanyagot fogyasztó négy- és hathengeres motorok választékát kínálja.

4581 milliméteres hosszával a limuzin 55 milliméterrel hosszabb az elődmodellnél. A karosszéria szélessége 42 milliméterrel 1770 milliméterre, a tengelytáv pedig 45 millimé-

zésre, mint az agilitás és teljesítménykészség. A hűtőmaszk első ízben szolgál egy Mercedes-Benz limuzin esetében a modellváltozat kifejezettebb pozícionálásának ismertetőjegyeként. Az AVANTGARDE modell megjelenési képét a sportos Mercedes-Benz modellek hagyományos dizájn-elemeként az orrész három hosszán, vízszintesen húzódó lamellával és a közép részen elhelyezett Mercedes-csillaggal teszi jellegzetessé. A sportosságot sugárzó járműfelszereltség mellett ez a dizájn-elem emeli ki e

C-osztály modell fiatalos, agilis fellépését. Ezt a hatást még tovább képes fokozni a többek között markánsan formált első és hátsó kötélylemez és oldalküszöb-borítást tartalmazó AMG sportsomag.

Az ELEGANCE modell esetében a Mercedes-Benz háromdimenzióval formált, fényesen csillogóra lakkozott lamellás hűtőmaszkat alkalmaz, hangsúlyozva olyan, a márkára jellemző egyéb jegyeket, mint a komfort és luxus. A CLASSIC változatban az új C-osztály megjelenése tudatosan visszafogott és

tradicionalis, egyúttal ugyanazokat a technikai innovációkat kínálja, mint a többi modeldtársai.

Ezzel az ún. „Produkt-in-Produkt“-konceptióval („termék a termékben“) a Mercedes-Benz ügyfeleknek lehetőségek van arra, hogy hangsúlyozzák egyéniségüket, és hogy a C-osztályt a korábbiakhoz képest még fokozottabban hozzáigazítsák személyes ízlésvilágukhoz és életstílusukhoz. Valamennyi modell sajátja a Mercedes-Benzre jellemző, a még tovább korszerűsített technikának köszönhetően magas színvonalú menetkultúra és a vezetés kimagasló élménye. Mindezek eredményeképpen hosszú távú utazás során kínált kiemelkedő komfortja, valamint dinamikus menettulajdonságai révén a C-osztály új mércét állít piaci szegmensében.



Az új élményátadó szalon a Hunyadi János uti telephelyen. Két emeletnyi boldogság

Nyár elejére emelkedhet a tarifa-plafon

Köztudott, hogy a Fővárosi Közgyűlés, amely a 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. rendelet, népszerűbb nevén a „Maximált tarifa” rendelet megalkotója és jogosult annak módosítására, többszöri vállalkozói és érdekképviseleti kezdeményezés ellenére 2000 óta nem kerített sort a benne foglalt értékek megváltoztatására.

A 2006 második felében és a 2007 elején megismételt kérelmek hatására, az időközben elnökét elveszítő és átszervezett Kereskedelmi és Turisztika bizottság szerepét átvevő Gazdasági Bizottság az alábbiakban olvasható előterjesztés alapján, a Közgyűlés májusi ülésére – a hivatal kezdeményezéseként – beterjeszti az addigra kidolgozott módosítási indítványt.

A módosítási javaslat kidolgozása az Ártörvényben foglaltak alapján zajlik. Tehát a kamarával és az érdekképviseletekkel egyeztetésre kerül sor. A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége és a BKIK VI. Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma már el is küldte javaslatát a maximált tarifa értékek módosítására.

Most pedig következzen az „Előterjesztés”, mely alapot ad az optimizmusra:



BUDAPEST
FŐVÁROS
FŐJEGYZŐJE

Szám: 09-278/2007.

Előterjesztés a Fővárosi Közgyűlés Gazdasági Bizottsága részére

Tárgy: A személytaxi szolgáltatásban a legmagasabb hatósági árként alkalmazott viteldíj mértékének módosítása.

Tisztelt Bizottság!

A Fővárosi Közgyűlés 1998-ban a budapesti személytaxi szolgáltatásban alkalmazható tarifák szabályozása érdekében – az árak megállapításáról szóló módosított 1990. évi LXXXVII. tv. (továbbiakban: Ártv.) akkor hatályos 7. § (3) bekezdésében fog-

lalt felhatalmazás alapján – alkotta meg a személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. rendeletét. A hatályba lépést követően 2000-ben a taxi szolgáltatást érintő gazdasági feltételek változása okán a Fővárosi Önkormányzat a személytaxi szolgáltatás korábban megállapított legmagasabb árát a 17/2000. (IV. 27.) Főv. Kgy. sz. rendeletével módosította, mely tarifák azóta is érvényben vannak.

Az Ártv. 2004. november 13-tól hatályos 7. § (3) bekezdésében foglaltak szerint *„a taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselőtestülete a területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a fogyasztóvédelmi hatóság és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével rendeletben megállapíthatja a személytaxi szolgáltatásért felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxi szolgáltatás díjszabását (díjtételeit) a képviselőtestület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként állapíthatja meg.”*

A rögzített hatóság ár megállapításának lehetőségét az Ártv. 2004. évi XCVIII. törvénnyel való módosítása teremtette meg, korábban legmagasabb árként való szabályozást tartalmazott az Ártv.

Az Ártv. indokolása kiemelte, hogy *„A gyakorlati tapasztalatok azt igazolják, hogy a legmagasabb ár megállapítása nem felel meg a szolgáltatás ellátása speciális követelményeinek. A szolgáltatást igénybe vevő utasok számára gyakran követhetetlen díjmegállapításra kerül sor, a különböző taxi vállalkozások árképzése és az általuk érvényesített ár nehezen ellenőrizhető.*

A fix ár bevezetésével az utasok számára és az árhatóság számára is követhető és kiszámítható az érvényesített díj. Fogyasztóvédelmi szempontból számtalan előnnyel jár és kiszűri a megtévesztés lehetőségét is. A kiszámíthatóság számára biztosítja az önköltségen felüli biztonságos vállalkozáshoz szükséges bevételeket.

A fix árképzés és feltételei önkormányzati rendeleti szabályozása megfelel az EU-s országok gyakorlatának, és ez által könnyebben megoldható az árképzés elemeinek változása miatti díjmódosítás.”

Az Ártv. módosítását követően 2005. évben felmerült a rögzített hatósági árként történő megállapítás bevezetése, és ennek érdekében az akkor illetékes szakmai bi-

Születésnapra

Már a mozikban a Taxi4

A 4 éves születésnapra keretei között premier előtti vetítést szervezett a Taxi4 Kft. A meghívottaknak a Taxi4 című filmet vetítették le és a műsorhoz üdítőt és pattogatott kukoricát kaptak. A vetítést követően pezsgőt, szendvicset és tortát kínáltak a négyéves születésnapra méltó befejezésül. Természetesen többen is kérdezték a tulajdonost, Pásztor Gábort, mennyibe is került a szülinapi film forgatása, de ő csak mosolygott. Pedig ez csak keveseknek sikerül manapság...

Amint azt a forgalmazótól megtudhattuk: A Luc Besson ötlete alapján és a Samy Naceri – Frédéric Diefenthal főszereplőpárossal készült Taxi 4, a híres Taxi-sorozat negyedik része. A népszerű filmfolyam az 1998-ban bemutatott Taxival kezdődött (6,45 millió néző), ezt 2000-ben követte a Taxi 2 (10,34 millió néző), illetve 2003-ban a Taxi 3 (6,15 millió néző).

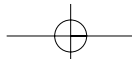
A Taxi filmek minden főszereplője visszatér a negyedik részben, élükön a taxifőrt alakító Samy Naceri-vel és a kétbalkezes rendőrt játszó Frédéric Diefenthalal, csakúgy mint a rendőrfelügyelőként szereplő Bernard Farcy, akinek a karaktere most nagyobb teret kap, mint a korábbi három részben. Szintén látható a második és harmadik résztől szereplő Emma Sjöberg (időközben Emma Wyklundra módosította a nevét) és Edouard Montoute, valamint a rendező Gérard Krawczyk. Egyedül Marion Cotillard, a sorozat első három részének női főszereplője nem vett részt a Taxi 4-ben, a La Môme forgatásán való elfoglaltsága miatt.

A Taxi 4 visszatér a sorozat gyökereihez, a főhősök kedves városukban, Marseille-ben kapnak kiutazást. Míg az első rész teljes terjedelmében ebben a városban játszódott, a második és harmadik rész Párizsban és Tignes-ben.

Jó szórakozást!



Újra száguld a Peugeot is, ám a 406-ost felváltotta a 407-es típus



zottság egyeztetett a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara illetékeseivel, valamint a taxis érdekképviseleti szervezetekkel, de az érdekképviseleti szervek támogatásának hiányában a javaslatot a Fővárosi Közgyűlés nem tárgyalta. Ebből következően a fővárosi szabályozásban a legmagasabb hatósági ár alkalmazása maradt fenn.

Az elmúlt évben – különösen az üzemanyagár-emelkedésre és az inflációra való hivatkozással több kérelem érkezett árat érvényesítő vállalkozótól a hatályban lévő tarifák módosítására vonatkozóan.

Az Ártv. 10. § (1) bekezdése alapján ugyanis a hatósági ár megállapítása – ideértve az áralkalmazási feltételeket is – **hivatalból vagy az árat érvényesítő vállalkozó kérelmére történhet**. Ez utóbbi esetben **a kérelmező köteles a hatósági árra vonatkozó javaslatát a hatósági ár megállapítója részére egyidejűleg megküldeni**. A hatósági ár megállapítója – mindkét esetben – további adatokat kérhet. Az Ártv. 8. §. (1) bekezdése rögzíti, hogy a legmagasabb árat – a 8. §. (2) bekezdése kivételével – úgy kell megállapítani, hogy a hatékonyan működő vállalkozó ráfordításaira és a működéséhez szükséges nyereségre fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is. Emellett a 10. §. (2)-(3) bekezdése további eljárási szabályokat rögzít.

A fentiekből is látható, hogy a legmagasabb ár megváltoztatása árat érvényesítő vállalkozói kérelem benyújtása esetén feltételezi a javaslat megfogalmazását, illetve az ahhoz kapcsolódó adatok beszerzését. Mivel a benyújtott kérelmek nem tartalmaztak minden tarifaelemre vonatkozó részletes számításokat, ezért hiánypótlásra szólítottuk fel az érdekelteket, **2007. március 26-i határidővel**.

A hiánypótlások beérkezéséig dönteni szükséges azonban arról, hogy az árat érvényesítő vállalkozói javaslatok helyett vagy mellett az Ártv. vonatkozó szabálya értelmében a hatósági ár megállapítója hivatalból kezdeményezze – e a legmagasabb hatósági ár módosítását.

Tájékoztatásunk szerint a BKIK, illetve VI.

Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozási Osztály keretében működő Taxis Szakmai Kollégium is nyitott a személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. rendeletben 2000. évben jóváhagyott tarifák módosítására vonatkozó javaslat kidolgozásában – az egyeztetési kötelezettség mellett – való közreműködésre.

A módosításra vonatkozó javaslat kidolgozásánál mérlegelni kell a személytaxi szolgáltatás feltételeinek alakulását, ideértve az üzemanyagár-változás, a gépkocsi árak alakulásának hatását.

Tekintettel arra, hogy a kérdésben az Ártv. szabályai szerinti eljárással a hatósági ár megállapítója a Fővárosi Közgyűlés, kérem a T. Bizottság döntését, arra vonatkozóan, hogy indokoltnak tartja-e a jelenleg legmagasabb hatósági ár hivatalból történő felülvizsgálatát?

Döntési javaslat

A Fővárosi Közgyűlés Gazdasági Bizottsága úgy dönt, hogy

1. Egyetért az Ártv. 10. § (1) bekezdése alapján a taxiszolgáltatás legmagasabb hatósági árának hivatalból történő módosításának előkészítésével.

Határidő: a Fővárosi Közgyűlés 2007. májusi rendes ülése

Felelős: dr. Demszky Gábor főpolgármester

2. Egyetért azzal, hogy az Ártv. 10. § (1) bekezdése alapján a taxiszolgáltatás legmagasabb hatósági ár megállapítása (a jelenlegi tarifa összegek megemlése) ideértve az áralkalmazási feltételeket is – a kért hiánypótlások teljesítését követően – **az árat érvényesítő vállalkozó** kérelmére kerüljön a Fővárosi Közgyűlés elé.

Határidő: a Fővárosi Közgyűlés 2007. májusi rendes ülése

Felelős: dr. Demszky Gábor főpolgármester

A határozathozatalhoz egyszerű szavazattöbbség szükséges!

Budapest, 2007. március

Dr. Tiba Zsolt

Vadnyugati történet: Vágtat John aranylovon, mögötte Jack ezüstlovon, leghátul Charles Bronson.

– Mennyibe kerül egy csepp benzint? – kérdezi az autós a benzinkutast.

– Semmibe – hangzik a válasz.

– Akkor csepegtesse tele kérem!

Egyszer egy ember berohan a kórházba és odaszalad az orvoshoz.

– Jaj, doktor úr, a nőm kirúgta az egyik golyómat! Tud rajtam segíteni?

– Azt hiszem, ki kell cserélni egy fagolyóra.

Megtörténik. Másnap megint berohan az ember, és odaszól a doktornak.

– Jaj, doktor úr, a nőm kirúgta a másik golyómat is. Tud rajtam segíteni???

– Ki kell cserélni egy vasgolyóra.

Megtörténik. Egy év múlva boldogan megy a kórházba az ember.

Megkérdezi a doktor, hogy miért örül annyira.

– Doktor úr, képzelje el, született két gyerekem. Az egyik Pinokkió, a másik Terminátor.

BTI – Taxicentrum hírek

Április 30-a a 2006-os évre vonatkozó (állítolag utolsó) NYENYI-bevallások határideje. Ennek kitöltésében – akár papír alapú, akár floppy-lemezes – szívesen segítünk a BTI-ben. Amennyiben az éves adó- és járulékbemutatókat is mi csináltuk, egyéb adataira nincs szükség. A szolgáltatás ára 1500 Ft.

Közeleg az iparüzési adó bevallásának határideje is. Ennek a helyi adónak a bevallása mindenki számára kötelező, függetlenül attól, hogy fő- vagy másodállásos, illetve nyugdíjas. A bevallást akkor is el kell küldeni, ha fizetendő adó nem keletkezik, vagyis a bevallás „nullás”. A fővárosi vállalkozók iparüzési adója az ún. korrigált nettó árbevétel 2%-a. A korrigált nettó árbevételt az átalányadózós vállalkozók esetén – ha az egyszerűsített módszert választották – a következőképpen kell kiszámítani: az árbevétel 20%-át (nyugdíjas vállalkozóknál 25%-át) vesszük jövedelemnek. Ezt a jövedelmet 1,2-del szorozva kapjuk meg a korrigált nettó árbevételt, vagyis az iparüzési adó alapját. Ha az így kapott összeg kisebb 700.000 Ft-nál, akkor iparüzési adót fizetni nem kell. Ha viszont magasabb ennél – akár csak egy forinttal is – akkor már a teljes összeg adóköteles. Főállású, egyszerűsített adóalap-megállapítási módszert választott vállalkozók esetén, ha az éves összes bevétel 2 916 666 Ft alatt van, nem kell iparüzési adót fizetni. Nyugdíjas átalányadózó vállalkozók esetén – mivel az ő jövedelmük a bevétel 25%-a – 2 333 333 Ft az éves bevételi határ.

Az idei évtől a munkáltatók nem kötelesek dolgozóik adóbevallását elkészíteni (emiatt jellemzően nem is teszik meg). A BTI-ben szívesen segítünk a kollégák hozzátartozóinak, ismerőseinek, vagy bárkinek az adóbevallások kitöltésében. Szükséges bizonylatok:

- a cégtől kapott jövedelemösszesítő
- egyéb jövedelmek igazolása
- kedvezmények igazolása (életbiztosítás, lakástörlesztés, sulinet stb.)
- családi kedvezményhez kiskorú gyerekek adatai
- személyes adatok

A magánszemélyek adóbevallásának határideje május 21.

Ismét kapható irodánkban a nagy sikert aratott „Taxis Angol” nyelvkönyv. Az alapvető tananyag sok száz taxis kolléga véleménye alapján került összeállításra. A magyaros kiejtés minden szó és mondat után megtalálható. Nincsenek bonyolult fonetikai jelek, nincsenek nyelvjárások. A cél az, hogy egyszerűen, de érthetően kommunikálj utasoddal. A nyelvtan a legfontosabb szabályokra és nem a kivételekre fekteti a hangsúlyt.

A könyv 25 leckéből tudáspróbákból és tesztekkel áll. Alkalmas önálló és csoportos tanulásra is. Ára 2300 Ft.

A színdarab folytatódik

Tegnap jó társaságba keveredtem. Beszélgettünk sok mindenről. Hallottam sok okos véleményt dolgainkról, a taxizásról, mai helyzetünkről. Baráti társaságról lévén szó, a résztvevők személye nem fontos. A jó hangulatú beszélgetésre az egymással szembeni kölcsönös tisztelet, valamint az egymáshoz közel álló vélemény volt a garancia. Sajnos a végén megváltó dolgok nem születtek, sőt kissé elkeseredve álltam fel.

Társaságunkban véletlenül volt egy jószág is és az ő álláspontja szomorított el egy általam feltett kérdés kapcsán. Közele ismerősök tudják rólam, milyen bizalommal csatlakoztam az önkormányzat 2000-ben felvetett fixtarifás elképzeléséhez, melyet a szakma képviselőinek javaslatára terjesztettünk ki másik három kérdésre, mert az ügyeink kiragadott kezelését nem tartottuk helyesnek. Végül hosszú egyeztetések után megállapodtunk, mi a szakma képviselői (kamara, érdekképviseletek) a

fővárosi önkormányzattal. És ez az a pont, ahol az írásom kapcsolódik a főcímhöz, illetve az előző két cikkemhez (Drosztdíj). Ilyen rútul még nem csaptak be minket! Az egész idáig beetés volt. A drosztügy mögött háttérérdek húzódtak meg, úgy látom ma: a mi sorsunk nem érdekelt senkit. A drosztkérdés ma is megoldatlan. A kiszabott adót mi fizetjük, a drosztüzemeltető kht. él és virul, mi pedig döglünk meg, akkor nem lesz gond velünk. A drosztcspadba csalásunkat előre megfontoltan találták ki. Az első perctől kezdve nem volt meg a végrehajtás feltétele, csak a mi oldalunkon. Ha nem fizetsz, nem vizsgálhatsz. A drosztk folyamatos működése érdekében több dolgot is teljesíteni kellett volna.

Nézzük az elsőt, vagyis a parkoló autók eltávolítását. Eleve teljesíthetetlen ígéret volt, pedig személyesen Ruzsnák Imre nyilatkozta a kamarában egy egyeztető tárgyaláson, hogy ez az első lépés. A fővárosban nincs „lopós cég”. Ennek hiányában ki és

mit szállított volna el? A maszekok tovább parkolnak a drosztjainkon, amiért mi fizetünk. Főfátnak helyzet! Ma, 4 év elteltével kijelenthetem, nem is akarták a rendeletet végrehajtani, csak a pénz kellett, mert az önkormányzat már nem volt hajlandó a kht.-t finanszírozni. Egyébként ennyiért (5000 x a drosztdíj = szép kis összeg) talán mi is megoldanánk ezt az ügyet kicsit hatékonyabban, de az önkormányzatnak nem fontos az utazóközönség és szolgáltatók jobb kiszolgálása. Tudom, elkeseredett a véleményem.

Nézzük a végrehajtást tovább! Miért volt a kulturált megoldás eleve kizárva? Közterület-Felügyelet. Jobb híján az „akciócsoport” (kigyúrt, fenyegető külsejű, egybenyakú figurák) a WC-re menő és kétségtelenül szabálytalanul az állomáson várakozó kollégákat büntették meg a segítőszándékú szeretet jegyében. Nagyon jó! Politikai értelemben a taxizás ügyének általános rendezését többségében támogató kollégák szinte azonnal utálni kezdték az egészet. A választások óta ez nem furcsa. Adót csökkenteni vagy emelni, az mindegy. Különben is a választásokig az ígéret földjén

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Egy velem történt esetet szeretnék megosztani a kollégákkal, ezért jó lenne, ha írásomat megjelentetnétek. Természetesen minden adatot bizonyítani tudok.

Előre is köszönettel!

Mészáros Tibor
City 540

Kedves Kollégák!

Egy számomra tanulságos esetet szeretnék megosztani veletek.

Történt egy novemberi napon, hogy két utasom egy kis városnézésre vágyott. Jártuk a közismert helyeket, épp a Várból tartottunk kifelé a Palota úton, mikor megkértek, hogy álljak meg egy pár percre. A boltív alatt áthajtva a parkolóban megálltam, s ők kiszálltak. A helyszínen található „Várakozni tilos, kivéve busz le- és felszállás” tábla később fontos lesz.

Mikor utasaim kiszálltak, akkor jött be a Vár területére egy ezüstszínű Suzuki és velem szemben a túloldalon megállt. Kiszállt két közterületes és odajöttek. A sofőr bent maradt az autóban. A közterületes közölte, hogy az autó vezetője, X.Y. úr a Drosztkezelő Kht. valakije (ezt sajnos el-

felejtettem) és ők ma a nem taxiállomáson ácsorgó taxikat büntetgetik, úgyhogy 5000 Ft. és már írta is a papírokat.

En közöltem, hogy az utasaimat várom, és már itt se vagyok. Ez őket nem érdekelte, de mivel nem voltam hajlandó fizetni, elmentek. Az időközben visszaérkezett utasaimmal én is távoztam.

Kb. 5 hónappal később kaptam egy határozatot az I. kerületi rendőrségtől, hogy a bírság 10 000 Ft. „Tilos helyen parkolásért”. Szó sem volt benne tábláról, taxiállomásról, meg annak hős kezelőjéről.

Néhány hónap levelezés után bíróság elé került az ügy. Az első két tárgyalásra a közterületesek el sem jöttek. A harmadikra végre egyikük eljött. Ő elismerte, hogy a drosztkezelős úrral szokták a várost járni és a taxikat büntetgetni. Gondolom, ezért fizetjük az évi huszonegynéhány ezer forintot, hogy az úr hatóságnak képzelje magát ezzel segítse a munkánkat. Ő van miértünk, vagy mi érte? Nem tudom. Vagy azért fizetünk, hogy jobbnál jobb taxidrosztokat telepítsen. Szerintem a pesti alsó rakpart végében a 30

taxis droszt a csúcs. Csak így tovább!

A tárgyaláson a közterületes elismerte, hogy azt sem tudták mióta, és azt sem, hogy miért álltam ott. De a legszebb, hogy szerinte a fent megemlített tábla „Buszmegálló”-t jelent! Se a bírónő, se a Kresz-könyv nem tudta meggyőzni.

Minden adatot – vallomást – és bizonyítékot figyelembe véve vétkellenk ítélték és felmentettek. Az ügyintéző úr pedig – ha újra hatóságnak képzelet magát – akkor talán látogasson meg egy-két pályaudvart, vagy nézzen körül éjjel a városban. De gondolom, a nagy hivatásadata csak munkaidőben működik, akkor mondjuk napközben a kevés használható droszton ácsorgó-parkoló civil autókkal is foglalkozhatna.

Végezetül megemlíteném, hogy az úr – amíg a közterületesek velem foglalkoztak – végig a Palota út befelől jövő sávjában állt. Azon az oldalon a sorompó után egy „Megállni tilos” tábla van. Akkor még egy záróvonalt is volt ott végig. Azt átlépve kerülgették a közlekedők az ügyintézőt. Ennyit a szabályokról!

További jó munkát nektek!

Erről írt a Taxisok Világa 1997 áprilisában

10 éve történt

A repülőtér mindenkié!

Ezzel a felkiáltójeles címmel indult egy felháborodott kolléga levele. A repülőtéri biztonsági főigazgató-helyettes „megnyugtató” választ küldött: „Mindkét terminálon várakozni tilos, kivéve három taxi KRESZ jelzótábla szabályozza ezeknek a járműveknek a szabályos várakozását. A KRESZ nem tesz különbséget Fótaxi és Aero-Taxi között, így önöknek is jogot biztosít az így kijelölt várakozóhelyek igénybevételére.” Vagyis a reptéri drosztra bárki beállhatott még tíz évvel ezelőtt. Hogy mégis miért nem tette...?

Lesz változás?

Ez az a kérdés, amit gyakorlatilag bármikor feltehet a taxis szakma a rendeletalkotóknak. Változásra mindig szükség van, mert így ahogy van, nem jó. Permanensen nem jó. De hogy mire irányuljon a változás, arról még a taxis kollégák véleménye is markánsan eltér.

Egy 6x6-os: „Drasztikus intézkedéseket kéne hozni! Például jogos utaspanasz esetén büntessünk! Büntessük meg akár 50-100 ezer forintra a taxist! Második alkalommal pedig távolítsuk el a taxis szakmából!”

Egy Tele5-ös: „Legyen változás, de sajnos nem lesz! ... Mit tudunk mi tenni? Semmit. ... Nem tudom, mit lehetne tenni. Szerintem már késő!”

Egy kockás: „Legyen rend! De nem a taxisoknál kell elkezdenni a rendteremtést, hanem „oda-fent”. Ami itten van, az tulajdonképpen nem taxisprobléma.”

járunk, utána meg pórul járunk. „Ezt meg kell érteni” – mondják sokan. Sajnos én nem tudom.

Továbbra is a Közterület-Felügyeletről! Hogyan tartathatnának be egy önkormányzati rendeletet 24 órában, ha csak 8 – 18 óráig dolgoznak? Sehogya! Rendőrség, Igen, nekik hivatalból ismerni kell a KRESZ-szabályokat. Ők is inkább szemet hunynak, vagy saját maguk használják parkolásra a taxiállomásukat. Az is igaz, hogy elszállíthatni ők sem tudnak! Nincs kivel. Felmerül a kérdés: a rendelet megalkotásakor ez nem látszott? Dehogynem! Mi van akkor, ha végrehajtani sohasem akartak? Akkor az van, hogy csak a pénz kellett. A kht.-nak működni kell! Ebben az esetben sokkal jobb lett volna, ha megkérdeznék engem. Irodalmat kedvelő emberként kapásból adtam volna ingyen a megoldást. A levegőt kell árendába szedni. Levegő-adó! Vagyis az ötlet nagyon jó. Fel sem merül a szolgáltatás hiánya. Levegő az van. Mindenképp addig részesül belőle, amíg él. Igazságos! Mindenkinek nagyjából egyenlő mennyiségre van szüksége. Így tehát fizetni kell. Szolgáltatás és igénybevétel is van. A bíró-

sági per kizárva. Nem így a mi esetünkben. Mi 4 éve fizetünk, és nem kapunk vissza semmit. Derékig érnek a fotók, bizonyítékok a folyamatos nem teljesítésre vonatkozóan. Mégsem tehetünk semmit? A társágunkban lévő jogász első álláspontja ez volt a rendelkezésre álló dokumentumok alapján. Ezért keseredtem el. Amennyiben ez valóban így van, akkor hazánkban minden megtehető! Nem kell más, mint néhány okos ember, egy kis hatalom, kevéske rosszindulat és máris kész a rendelet, amit az állampolgárnak be kell tartani. Berzenkedem elfogadni ezt a jogi álláspontot, még ha tisztelem is az illetőt, akié. Nem hiszem, hogy nincs jogi megoldás, mely segíteni tud nekünk. Az nem lehet igaz, hogy temérdek bizonyíték a folyamatos nem teljesítésre kevés a kártérítéshez. Igenis kárunk származik a többségében használhatatlan drosztokból, akkor pedig valamilyen kártérítés jár nekünk. Tovább kell kutatni a megoldást, kell, hogy legyen! Addig is a „semmiért” ez évben is többet fizethetünk. „Köszönjük!”

Tisztelettel:

Polinger Sándor

A taxiállomás nem várakozóhely!

Tudom, nem leszek népszerű mondataimmal, de le kell írni: a taxiállomás nem várakozóhely! Természetesen nem azokról van szó, akik elugranak egy kávéra, vagy gyorsan megebédelnek, esetleg elintézik kétperces teendőjüket. De egyre gyakrabban látni, hogy a pihenőidejük alatt a taxisok a taxiállomáson hagyják taxijukat. Vagy az éjszakai taxisok autója egész nap ott pihen a droszton.

Fordítva nem annyira jellemző, hiszen nem kell fizetni éjszaka a várakozásért. Gondolkozunk a másik fejjével! Milliós civil autó a drosztonon. Egyre gyakrabban rendőrautók is... A taxiállomásra szükség van, az a mi munkahelyünk, amit nappal használni szeretnénk, ha már fizetünk is érte. Valami más megoldást kell találni a parkolásra! Már csak a fővárosi rendelet miatt is, mert igazából – lássuk be – büntetni kellene ezeket a kollégákat.

Tasnádi Áron

**Hajópincér a tengeribeteghez:
– Az ebédjét a kabinba kéri, vagy egyből hajítsam át a korláton?**

A rend őrei ígéretet tettek a rend(szabályok) betartására

Az elmúlt időszakban elemetaris volt a taxitársadalomban a felháborodás, hogy a rendőrautók a (fő)város különböző pontjain parkolóhelynek tekintették a taxiállomásokat. Azt már korábban közölték velünk (a Taxisok Világa újságban olvashattátok), hogy a rendőrök nem foglalkoznak a taxiállomások rendjével, a taxiállomások várakozó civil autókkal.

Ezt a békát még lenyeltük, pedig szerintünk a KRESZ, a közlekedés szabályainak minden pontját be kell tartatni a rendőröknek a közlekedés minden résztvevőjével. A KRESZ szerint a taxiállomás a taxisoké, az ott levő idegeneket meg kell büntetni, vagy legalább figyelmeztetni a szabálysértő magatartás befejezésére. Ez lenne a rendőrök dolga. Szerintünk...

De az már végképpen felháborító, ha ők maguk mutatnak negatív példát! Most az illetékes parancsnokok ígéretet tettek a rend, a rendszabályok betartására. Mindenesetre a melékelte kép még mást mutat. A 2-es repülőtéren fotózta le a taxis kollégánk fényképezőgéppel ezt a rendőrautót a napokban. Közvetlenül a gyalog-

átkelőhely előtt, a forgalomtól elzárt területen...

No comment. Ha ti is tapasztaltok ilyet, jelezzétek felénk.

Juhász Péter

Tisztelt Juhász Úr!

Tá j é k o z t a t o m, hogy az Országos Rendőr-főkapitányság vezetőjének írt levelében tett bejelentése kapcsán megkerestem Tóth László r.ezredes urat a budapesti rendőrfőkapitány közbiztonsági helyettesét, aki a bejelentésben foglaltakat kivizsgálhatta.

Az ezredes úr tájékoztatása szerint az elmúlt időszakban, a rendkívüli szolgálati feladatok miatt a belvárosban időnként több megkülönböztető jelzéssel ellátott gépjármű is összegyűlt, így a szolgálati gépkocsik a parkolási nehézségek miatt vették igénybe – megállás céljára – a taxiállomások területét.

Tóth László r. ezredes úr utasította az irányítása alá tartozó rendőri szervek vezetőit, hogy a hasonló esetek elkerülése érdekében tegyék meg a szükséges intézkedéseket, a beosztottaik

állampolgároknak és szabálykövető magatartásukkal pozitív irányba befolyásolják a közlekedési kultúrát.

Kérem válaszom szíves tudomásulvételét.



A kép telefonnal készült, ezért kicsit életlen

fokozottan tartásuk be a közlekedési szabályokat és a vonatkozó normákat. A jövőben a parkolási szabályok betartását az Ellenőrzési Főosztály munkatársai is ellenőrizni fogják.

Az Országos Rendőr-főkapitányságnak is az a célja, hogy kollégái példát mutassanak az

Budapest, 2007. március 20.
Tisztelettel:

**Dr. Szabadfi Árpád
r. dandártábornok,
rendőrségi főtanácsos,
Országos Rendőr-főkapitányság
főkapitány-helyettes**

Juhász Péter Úrnak!

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Tájékoztatom, hogy a 2007. 02.16-án kelt levelével kapcsolatban az alábbi intézkedéseket tettem.

Felhívtam a figyelmét a BRFK V. Kerületi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi Osztály teljes állományaának arra, hogy a taxiállomások területét nem használhatják parkolóhelynek.

Budapest, 2007. március 8.

Tisztelettel:

Nemes János r. alezredes
közrendvédelmi osztályvezető
Budapesti Rendőr-főkapitányság
V. Kerületi Rendőrkapitányság
Közrendvédelmi Osztály



A kép április elején készült egy körüti taxiállomáson. Hát, ami azt illeti, az ígélet szép szó...

Újabb foglalt taxiállomások!



VI., Oktogon tér



VI., Nyugati tér

Érdekes vita alakult, ki a taxis újság hasábjain! Foglalkozunk-e a taxiállomásokon álló civil autókkal, vagy ne? Szerintem igenis foglalkozunk! Egy vagyomban került a kialakításuk, és nagyon sokat fizetünk minden évben ezek használatáért! Az 5400 taxist szorozzuk fel 20-25 ezer forinttal! Döbbenetes számot kapunk! Igenis hallassuk a hangunkat! Én egyetlen nap alatt három taxiállomáson fényképeztem le civil autókat! És nem is foglalkoztam az állandóan „foglalt” drosztokkal.

Gyakorlatilag a Nagykörúton és a Kiskörúton, egyetlen helyen sem tudunk megállni! A Szent István körúton a Berlin éttermenél, ha nincs idegen kocsis, akkor a helyi zöldséges teszi ki ládáit helyfoglalás céljából. A Teréz kör-

úton, a Béke szállóval szemben hetekig konténert tároltak. Az Erzsébet körúton a Mozart kávéház előtti taxiállomás mindig idegen autókkal van tele. Hasonlóképpen a József körúton a Baross utca előtt, a Petőfi híd felől érkeve, de a Ferenc körút 1. előtti taxiállomás is szerepelt már az újságban.

Kérem a szerkesztőket, hogy mindaddig foglalkozzanak a drosztokkal, amíg az utolsó idegen autót el nem távolítják! Inkább én is küldöm a képeket, csak lássák az illetékesek a napi gyakorlatot. Azonban kérném az éjszakásokat, ők is jelezzék problémáikat. Sőt a hétvégeken használhatatlan bevásárlóközpontok közeli állomásokról is hírt kellene adni.

Toth Tibor



VI., Podmaniczky u. 109.

ként körülbelül 1-3 euróval nő az összeg. A tarifatabla a hátsó üléseknél szemmagasságban az ablakokra van ragasztva, hogy utazás közben az utas nyugodtan böngészhesse, ha akarja (és persze ha látja, mert igen apró betűs...).

Egy nappali, viszonylag hosszabb utazás során,

összeszedve minden Spanyolországos tudásomat és bátorságomat, fel tettem pár olyan kérdést a taxinak, amire addig nem jöttem rá magamtól (az autók színe, a tarifák, a szabadjelző, a piros csík és a maci a málnabokorral azért elég látványos elemek voltak, kérdés nélkül is rájöttem az összefüggésekre). Feltűnt viszont, hogy mindegyik autó hátulján, illetve oldalán szerepel egy betű, ami elég nagy és kiemelt helyen van, tehát biztosan jelent valamit.

Az interjúalanyom szeme felcsillant, arca kivirult, és máris csak egy kézzel fogta a kormányt, hogy minél látványosabban tudja nekem ecse-

telni a madridi taxikok műhelytitkait. Nem győztem lassítani őt, hogy meg is értem, hogy mit magyaráz... Kiderült, hogy mindegyik betű a hét egy napját, illetve an-



nak a kezdőbetűjét (vagy a hétvégét: szombat és vasárnap együtt) jelenti.

Amelyik kezdőbetű szerepel az autón, a hét azon napján az a taxi nem dolgozhat. Például a „V” a „Viernes” a pénteket jelenti, ezen a napon nem dolgozhat ez az autó. (4. és 5. kép)

Ez azonban csak az egyik korlátozás. A másik szerint mindegyik autónak van egy száma, ahol az utolsó számjegy még azt is korlátozza, hogy páros vagy páratlan napokon dolgozhat a kolléga. (Emiatt az

összes autóban a kesztyűtartó-ra helyeztek egy naptárat is, ahol nálunk általában a tarifatabla szerepel.) Így végül egy héten egy autó maximum 3-4 napot lehet kint az utcán, de akkor akár 24 órán keresztül is. Ezzel próbálják meg szabályozni, hogy az a rengeteg taxi ne egyszerre, egy időben legyen kint az utcán, csak annyian

szabályozásokkal, tudta, hogy szükség van ezekre, és hogy ezek a korlátozások azért születtek, hogy neki és a több ezer társának jobb legyen. Ezzel engem is meggyőzött.

Tetszett, amit láttam. Tetszettek a taxikok, az emberek, de leginkább a taxikok és az emberek közötti viszony. A taxis örül, hogy szolgáltathat, és az emberek is boldogok, hogy szolgáltatnak nekik elérhető áron, megbízható módon és rendezett formában. Ettől jól érzik magukat a



legyenek, amennyinek fuvar is jut.

Taxisom láthatóan elégedett volt a saját magyarázatával, illetve a rendszerrel is. Ez nagyon megdöbbenett. Méghozzá azért, mert biztos voltam benne, hogy panaszkodni fog, hogy mennyire sokan vannak, amit a saját szememmel láttam. De nem ezt tette. Elégedett volt a

bőrrében a taxik

is, és szívesen szállnak taxiba az emberek is. Nem véletlenül úgy köszönnék el egymástól az utazás végén: „Hasta luego!”; „A későbbi viszontlátásra!”

D. B.

Ezúton szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik a tavalyi évben megörvendeztettek számtalan körlevéllel és a „küldd tovább” típusú e-mail-ekkel. Sokat változtattak az életemen!

- Nem iszom Colát, mióta megtudtam, hogy wc-tisztításra is alkalmas.
- Nem járok többé moziba, nehogy véletlenül beleüljek egy AIDS-szel fertőzött tübe.
- Azóta sem használok izzadásgátlót, mivel rákot okoz.
- Nem parkolok többé zárt parkolóban, nehogy elraboljanak.
- A gyerekeimet egyetlen másodpercre sem tévesztem szem elől, nehogy pedofilok áldozataivá váljanak.
- Az összes megtakarított pénzem Amy Bruce-nak ajándékoztam, annak a szegény gyermeknek, aki már legalább a 7000. szervének átültetésére vár. (Ami igazán érdekes, hogy ez a kislány nem öregszik, 1995 óta még mindig 7 éves!)

- Nem kaptam meg az ígért Nokia csodatelefont, ahogy a Disneylandba szóló belépőket sem!
- Nem osztotta meg velem Bill Gates a vagyonát!
- Én is feliratkoztam amellé az 1000 ember mellé, akik a mozambiki törpemókus megmentésén fáradoznak.
- 1700-adszor is megtudtam, hogy a www.freemail.hu azonnali hatállyal törli az összes mailemet és az iwiw is megszünteti a tagságomat, ami azóta sem történt meg.
- Hála nektek, már én is tudom hogy kell megfelelő partner találni.
- De sosem történt velem csodálatos dolog 8 másodpercen belül, amikor 15-200 példányban tovább küldtem Buddha, Mohamed, a Dalai láma stb. gondolatait!
- Viszont legalább 5000 szerencsétlenség kellett volna, hogy érjen, emellett minimum 100-szor kellett volna meghalnom!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az „Autópálya” jelzőtábla alatt egy ilyen kiegészítő táblát helyeztek el. Mely gépjárművekre vonatkozik az útdíjfizetési kötelezettség?

- a) Csak a személygépkocsikra.
b) Csak a tehergépkocsikra és a vonatokra.
c) Az úton közlekedő minden gépjárműre.



2. A „Főútvonal” jelzőtábla alatt egy ilyen kiegészítő táblát helyeztek el. A járművek melyik fajtájára vonatkozik az útdíjfizetési kötelezettség?

- a) Minden tehergépkocsira.
b) Arra a tehergépkocsira, vonatóra, valamint az e járművekből és a hozzájuk kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvényre, amelyeknek megengedett legnagyobb össztelege meghaladja a 7,5 tonnát.
c) A 7,5 tonna összteomeget nem meghaladó tehergépkocsikra, valamint mezőgazdasági vonatokra és lassú járművekre.



3. Mit jelent az ilyen tábla?

- a) Haszonjárművek telephelyei részére kialakított övezet.
b) Korlátozott forgalmú övezet (zóna).
c) Várakozási övezet a közlekedési korlátozás alá eső nehéz tehergépkocsik számára.



4. Mit jelez az ilyen táblakombináció?

- a) Alagutat, a táblán megjelölt felirat az alagút hosszát, a kiegészítő táblán megjelenő felirat pedig az alagút távolságát jelöli.
b) Alagutat, a táblán megjelölt felirat az alagút távolságát, a kiegészítő táblán megjelenő felirat pedig az alagút hosszát jelöli.



5. Lakott területen egy olyan kistehergépkocsit vezet, amelynek megengedett legnagyobb összteomege 3500 kg. Egy ilyen tábla hatálya alatt haladhat-e 70 km/h sebességgel?

- a) Igen.
b) Nem.



6. Egy autóbusz ülésén ilyen jelzést lát. Mikortól kötelező az ott helyet foglaló utasnak a biztonsági öv használata?

- a) 2007. június 1-jétől kezdődően.
b) 2007. április 1-jétől kezdődően.
c) 2008. január 1-jétől kezdődően.

7. Milyen sebességgel közlekedhet a mezőgazdasági vontató, illetve az ilyen járműből és a hozzá kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvény?

- a) Legfeljebb 30 km/h.
b) Lakott területen legfeljebb 30 km/h, lakott területen kívül pedig 40 km/h.
c) Legfeljebb 40 km/h.

8. Szállíthat-e taxijában olyan utast, aki nem csatolja be a biztonsági övét?

- a) Legfeljebb akkor, ha az illető nyilatkozik arról, hogy átvállalja az ilyen mulasztás következtében a taxisra kiszabható bírság megfizetését.
b) Legfeljebb akkor, ha az illető a külön jogszabályban meghatározott, orvos által kiállított igazolással rendelkezik, hogy neki nem kell az övet becsatolnia.
c) Nem.

9. Hol és mikor lesz kötelező a taxiból kiszálló vezetőnek fényvisszaverő mellényt viselnie?

- a) Lakott területen kívül és belül, illetve éjszaka, ha az úttesten tartózkodik.
b) Ha lakott területen kívül éjszaka, vagy korlátozott látási viszonyok között tartózkodik az út úttestjén, leállósávján, illetve útpadkáján.
c) Csak lakott területen belül, ha éjszaka tartózkodik az úttesten.

10. Mikor lép hatályba a fenti feladatban említett fényvisszaverő mellény viselésére vonatkozó szabály?

- a) 2007. június 1-jétől kezdődően.
b) 2007. szeptember 1-jétől kezdődően.
c) 2008. január 1-jétől kezdődően.

11. Taxija első üléséihez légszék tartoznak. Szállíthat-e 3 évnél fiatalabb gyermeket a jobb első ülésen?

- a) Igen, ha a gyermek az üléshez beszerelt biztonsági övvel – testméretéhez igazodóan – biztonságosan rögzíthető.
b) Csak akkor, ha a légszék működésbe lépését előzetesen megakadályozta, és a kis utasát gyermekbiztonsági rendszerben rögzítette.
c) Nem.

12. Taxija hátsó ülésén saját, kb. 140 cm magas gyermeket szállít. Köteles-e fiát (lányát) gyermekbiztonsági rendszerben rögzíteni?

- a) Igen.
b) Ha az üléshez beszerelt övvel – testméretéhez igazodóan – biztonságosan rögzíthető, akkor nem.
c) Nem, mert a taxiban sem biztonsági öv, sem pedig gyermekbiztonsági rendszer használata nem kötelező.

13. Köteles-e a járművezetés gyakorlati oktatását végző személy a jobb első ülésen becsatolni a biztonsági övét?

- a) Igen.
b) Csak az oktatást lezáró gyakorlati vizsgán.
c) Nem.

14. Az alábbiak közül kinek kell éjszaka és korlátozott látási viszonyok között – lakott területen kívül 2007. június 1-jétől kezdődően – fényvisszaverő mellényt (ruházat) viselnie?

- a) A kerékpárt hajtó személynek.
b) A kézikocsival közlekedő személynek.
c) Az úton állatot hajtónak, illetőleg vezetőnek.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2.160 Ft, az egyéves 4.320 Ft,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
 AUDI CAR KFT.
AUTÓALKATRÉSZEK
 1194 Bp., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
 ☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

**ÜZEMANYAGPUMPÁK
 LÉGTÖMEGMÉRŐK**
 ALAPJÁRATI MOTOROK
 Kipufogó rendszerek
 Nyugati, keleti autóalkatrészek
KO-CSI Kft.
 Bp., XXI. Szent István u. 171.
 Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
 Tel.: 278-0198

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

NORDEX TRADE Kft.
 Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
 1196 Bp., Ady Endre út 51.
 Tel.: 280-9739, 280-4567
 Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
 Taxisoknak 10% kedvezmény!

KERTIGÉP JAVÍTÁS
**Kapáló gépek, fűnyírók,
 láncfűrészek javítása,
 karbantartása.**
 Szegszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
 /M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
 Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

Octavia-Fabia alkatrészek
 exportőre várja taxis kollégákat
-10% -20%
 engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

AUTÓSZÁLLÍTÁS
 1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.
 Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
 javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
 Sérült gépkocsik vétele.
 Tel.: 06-209-960-250

Autórugó javítás, készítés
 lengéscsillapítók javítása,
 forgalmazása
Vörös Attila
 autórugó javító
 Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
 Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
 3 Diamonds Kft.

Skoda alkatrészeket az importőrtől!
 Taxis kollégáknak speciális árak!
 24 órás kiszállítás az ország területén!
 Ehavi akció: 10W40 GM motorolaj 5L 3250 Ft
 Többi termékünkrol a
www.skodacarparts.hu-n
 Nagykereskedelmi kód: EXTRA 2007
 Tel.: 1/306-4313 Mobil: 70/209-7896

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!
 Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
 Nyugdíjprogram
 Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
 Kollégád: Manhertz István

Ez az Ön
 hirdetésének a helye

**PDA-k, PNA-k,
 GPS vevők**
www.pdapark.hu
Tel: 70/621-6498

**Üdülés Hévízen
 a Majerik
 Gyógyszállóban**



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható) szobákban. Többgyermekes családok esetén családi szobában.

1 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 7.500 Ft/fő/éj
 2 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 13.000 Ft/2 fő/éj
 Apartman, svédasztalos reggelivel 17.500 Ft/éj

Kedvezmények gyermekek számára:
 0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%



A gyógyszálló a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön belül.
 A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
 1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

Mercedes Alkatrész
 Az Ön igényeinek megfelelő ár és minőségi kategóriában
 Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek raktárbázisa
 Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
 1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
 Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

ICI AUTÓFESTÉK
 Azonnali SZÍNKEVERÉS
 színkód és színazonosítás alapján,
 bármilyen mennyiségben, minden típusú autéhoz.
 - 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
 - Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés
 - 1 Komponensű festékek - Fényviselő segédanyagok
 Budapest XIV., Postya u. 5.
 Telefon: 06-30 982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók
 2000,- Ft/fő/éj áron
 Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
 Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17
 ☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

A BTI kínálata
Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda
 1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
 E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
 Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	1.500.-
Könyvelés, adatrögzítés*	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások*	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest (házsámos) és környéke (40 település) atlasz	2.450.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	2.950.-
Magyarország atlasz	2.450.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

A *-gal jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek vagy kedvezményesek. Az árak az áfa összegét tartalmazzák.

Elszámolható üzemanyagárak, 2007 (Ft/liter)

Időszak	98	95	gázolaj
Január	266.00	259.00	260.00
Február	269.00	259.00	265.00
Március	259.00	248.00	243.00
Április	269.00	259.00	250.00

Az APEH havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

Forrás: www.apeh.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – 2006.09.25	7,25%
2006.09.26 – 2006.10.24	7,75%
2006.10.25-től	8,00%

Forrás: www.mnb.hu

Azt mondta, nem engedhetjük meg magunknak a sört, és le kell szoknom róla. Aztán rajtakaptam, hogy 65 dollárt költ sminkre. Megkérdeztem, hogy van az, hogy ne-

kem le kell mondanom dolgokról, neki meg nem.

Azt mondta, a smink azért kell, hogy szépnek lássam.
Mondtam, hogy a sör is erre kel-

lene. Nem hiszem, hogy megbo-csát.

* * *

- Hogy hívják a kigyópásztort?
- Anakondás.

Fizetendő járulékok 2007. **ÁPRILIS** hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 65 500 Ft	Járulékalap 15%-a 9825 Ft	Járulékalap 29,5%-a 19 323 Ft	Járulékalap 21,5%-a 14 083 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5240 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2620 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 5240 Ft	A járulékalap 21%-a 13 755 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

MINIMUM JÁRULÉKALAP ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 131 000 Ft	Járulékalap 15%-a 19 650 Ft	Járulékalap 29,5%-a 38 645 Ft	Járulékalap 21,5%-a 28 165 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 480 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Minimálbér 4%-a 2620 Ft A vállalkozói járulékra nem vonatkozik a minimum-járulékalap
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 8%-a 10 480 Ft	A járulékalap 21%-a 27 510 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2620 Ft

- Szomszéd, használhatom a

Teljesítem egy kívánságodat, kérj

fűnyíróját? - Persze, csak ne vigye ki a kertemből.

Kovács kifog egy aranyhalat a tóból, mire az megszólal: -

bármit! - Jó! - mondja Kovács. - Ne legyen benned szálka!

- Egy almát kérek.

- Kettő lett, maradhat?

Lézerek, radarok, video-rendszerek

SEBESSÉGMÉRŐK ÚTON, ÚTFÉLELEN

Jelentős technikai fejlesztésbe kezd 2007-ben a rendőrség a gyorsajtások visszaszorítása érdekében. Információk szerint 27 darab lézeres és 14 darab új, fix telepítésű sebességmérő készülékkel igyekeznek elejét venni a száguldásnak.

Előző számunkban részletesen beszámoltunk az M1-es autópályán elhelyezett sebességellenőrző készülékek kedvező hatásairól. Ezen pozitív tendenciáknak köszönhetően a rendőrség tárgyalt az autópályafenntartókkal és – információk szerint – megállapodásra jutottak, miszerint közbeszerzési eljárás után 98 millió forintot szán az üzemeltető a közlekedésbiztonság fokozására, sebességmérők telepítésére. A meg egyezés komolyságát igazolandóan már a telepítendő helyszíneket is kiválasztották, így az M1-es autópályára öt jut majd ezen eszközökből, az M3-ra négy darab, míg az M7-es sztrádán szintén öt darab mérési pont kialakítása várható. Oberling József ezredes, az autópálya-rendőrség parancsnoka ezzel szemben mindezt április tréfának minősítette, mondván ő nem tud erről, márpedig ekkora beruházásba csak bevonták volna egységét az üzemeltetők, mint ahogy tették ezt az idáig is. Mindez hamarosan elvállik.

Ezenkívül a rendőrség további 27 darab lézeres sebességmérő beszerzését is tervezi, amelyek egy részét a központi egységek használnák, míg a fennmaradókat azok a területi szervek kapnák meg, ahol a kedvezőtlen baleseti statisztikák jellemzően a gyorsajtásra vezethetők vissza.

A radar és lézeres elven működő sebességmérő eszközök ellen azonban számos radardetektor szereshető be, illetve aktív radar- és lézervárok vethető be. Ezek használata hazai viszonylatban engedélyezett. Arra azonban ügyelni kell, hogy megítélésük nem egységes az unión belül, és a földrajzi Európában sem. Úgyhogy külföldi túrázás előtt nem árt tájékozódni: hol, mennyire veszik szigorúan ezek pusztán létezését vagy éppen használatát. Egy biztos, Svájcban a radardetektorok és lézervárok használata tilos, mint ahogyan a fixen telepített radarokra riasztani képes GPS-ek használata is jogszabályba ütköző. Arról ugyan nincs tudomásunk, hogy a kézi GPS-ekkel mi a helyzet, hiszen ezek egy része ugyancsak e szolgáltatással is rendelkezik.

Viszont Tell Vilmos jogtudor utódai most azon töprengenek, hogy a sebességmérésre figyelmeztető rádióadásokat is betiltsák vagy sem. Úgy tűnik, indulás előtt az adott ország viszonyairól érdemes tájékozódni, ezen eszközök telepítésekor pedig nem szabad sajnálni a pénzt sem az univerzális eszközök beszerzésére, sem pedig a megfelelő elrejtésükre.

Ez persze egyfajta macska-egér játék. Talán ennek apropóján gondolkodtak el a hazai közlekedésbiztonsággal foglalkozó szakemberek azon, hogy az épülő M6-os autópályára egy más rendszerű eszközt telepítenek, amelyek a technikai kijátszása újabb trükköket igényelhet majd a gyorsajtóktól. A rendszer lényege: kért mérési pont között rögzítik az elhaladó gépjármű-

nél szintén kontrollálja az elhaladó gépjárművek adatait. A kamerák képeiből származó adatok egy szerver adatbázisában összegződnek, így amely járművek esetében a gyorsajtás megállapítható, azokkal szemben rendszám, gépjármű típus, idő és helyszín alapján eljárást kezdeményezhet a rendőrség. Azt, hogy mekkora sebességtűl lépést figyel és rögzít a video-rendszer, azt az üzemeltetője állíthatja be. Tehát nem fotózásra, hanem folyamatos figyelésre állítják be a kamerákat. Többsávú rendszer esetén pedig minden sávot egy-egy kamera figyel belépéskor és kilépéskor is, amelyek adatai közös bázisban jelentkeznek, így kilépéskor bármely sávban is halad el a jármű, a kamerák rögzítik.

Persze már most felelhető e rendszer kijátszhatósága is. Ugyanis, ha valaki ismeri a kilépési helyet, ott, ha szerencséje van és a követési távolságot nem tartva egy teherautó, netán kamion takarásában érkezik a kontrollpontra, akkor a kamera nem tudja a rendszámát leolvasni és rögzíteni, így a gyorsajtás ténye sem lesz dokumentálható. Hasonló a helyzet akkor is, ha két gyorsajtó egymond egymás farában haladva suhan át a kamera látószögén, a hátul haladó gépjármű a rendszer számára nem lesz felismerhető. Annyi bizonyos, hogy e módszer ellen a radardetektorok nem lesznek hatásosak, de a leleményes magyar autós majd kitalál helyettük másokat.

Addig is visszatérve az M1-es autópályára telepített sebességmérőkre, megtudtuk: nem csak a személygépkocsikra, hanem teherautókra is „figyelnek” a műszerek. Számukra a KRESZ alacsonyabb sebességet engedélyez. A rendszer viszont úgy működik, hogy előbb rögzít minden gyorsajtót, majd amelyik nem felel meg a beállított kritériumnak, azt törli is a memóriájából. Közérthetőbben: ha a műszert beállították 110 km/óra sebességre és elhalad előtte egy személygépkocsi, ami ugye 130 km/órával haladhat, akkor a műszer rögzíti a személygépkocsi sebességét, majd felismerve, hogy ez más gépjármű-kategóriába tartozik, vagyis nem teherautó vagy kamion, így a memóriájából törli ezt az adatot. Éjjel a szabályosan haladó autó vezetője még azzal is szembesülhet, hogy a vörös infravaku villan is, holott nem lépte túl a megengedett sebességet. Nincs ok a pánikra – hangoztatják az üzemeltetők –, a rendszer automatikusan törli az így felvett képeket. Ettől persze a sebességhatárokat illik betartani. **k.z.t.**



vet, majd az adott út (távolság) és eltelt idő ismeretében, egy fizikai képlet alapján kiszámítható a sebesség. S amely gépjármű esetében az átlagsebesség magasabb értékre jön ki a megengedettnél, ott eljárást indítanak a gyorsajtóval szemben. Mint azt dr. Szabadfi Árpád rendőr dandártábornoktól, az Országos Balesetmegelőzési Bizottság (OBB) elnökétől megtudtuk: a rendszer bevezetéséhez, alkalmazásához és szankcionálásához jogszabályt kell módosítani, addig ezzel a lehetőséggel nem tudnak élni a közlekedés biztonságáért felelős hatóságok sem. A rendszer működéséről pedig többféle elképzelést hallani az Országos Rendőr-főkapitányság közlekedésrendészeti főosztályán is. Egyes elképzelések szerint az átlagsebesség mérésén alapuló ellenőrzéshez szükség lesz egy olyan video-rendszerre, amely egyrészt a mérési pont belépésekor rögzíti a figyelt gépjármű forgalmi rendszámát és típusát, majd a kilépő rész-

Egységes antennahossz, behatárolt rádióteljesítmény

Szigorú ellenőrzések a Citynél

Az elmúlt időszakban sikerült a City Taxinál kiszűrni azokat a rádiókat melyek – meg nem engedett műszaki megoldások igénybevételével – tisztességtelen előnyhöz juttatták tulajdonosaikat. Az első napon a taxisok szinte suttogva mesélték a módszerről, mellyel nagyon hamar kiderítették az illetékesek, ki is dolgozik tiltott eszközökkel. Az akcióról Tamás Miklóst, a City taxi Szövetkezet elnökét kérdeztük.

– Az antennaszabályozás – egy év távlatából most már nyugodtan kijelenthetjük – bejött, sikerült – mondta az elnök. – Nem titok, hogy a szigorítás bevezetésekor kollégáink ellenérzéseiket is megfogalmazzák. Elsősorban azért, mert a már megvásárolt komolyabb antennák nagyon sokba kerültek, ám a szabályozásnak köszönhetően egy csapásra feleslegessé is váltak. Ennek ellenére – a közösség érdekében – a szigorítás mellett döntöttünk és elsőként a piacon, egységesítettük antennáink hosszát. Semmi egyéb elv nem vezérelt minket, mint az egyenlő esélyek biztosítása minden kollégánknak. Egyébként nem titok, az egyre bonyolultabb műszaki megoldások az egész szakmának problémát okoznak, nem csak a City Taxinak. Kezd az ellenőrzés kicsúszni a cégek kezéből. A helyzet kézben tartására, első lépésként, az antenna méretének meghatározását határoztuk el. A kollégák belátták, elfogadták és be is tartják az új rendet.

Azonban a problémát nem sikerült teljes mértékben felszámolnunk. A jelenlegi megnehezített gazdasági helyzet, a beszűkülő piac kiélezte a címeért folytatott versenyt. Néha bizonyos „műszaki megoldások” beépítésével szerettek volna áthidalni nehézségeiket. Kollégáink sorozatban jelezték, hogy a Citynél „felhúzott” rádiók sokasága jelent meg. Ezért a rendszeresen végzett URH-ellenőrzéseket a Reklamációs és Etikai Bizottság segítségével

megerősítettük. Minden jogszabályt, minden igényelt anyagi és tárgyi eszközt a REB rendelkezésére bocsátottunk. Ennek meg is lett az eredménye. Kiszűrtük a nagyobb teljesítményű rádiókat, és egy pár kollégánktól meg is kellett válnunk. A szövetkezet vezetése tisztában van azzal, hogy mindenhol vannak nehézségek a címfelvételnél, de erre nem az a válasz, hogy a rádió teljesítménye révén előnyt szerezzünk társainkkal szemben. Az tény, hogy az érintettek viszonylag új kollégának számítottak. 1-2-3 éve itt működő citysek voltak. Mindössze egy olyan taxis volt az elküldöttek között, aki ennél hosszabb ideje dolgozott nálunk. Ez azonban ilyen esetekben nem érdem! Nem tudunk kivételt tenni senkivel, nagyon szigorú szabályok szerint él és dolgozik a City Taxi! Ez esetben is ragaszkodni kellett ehhez, a közösség többi tagja érdekében. Nem beszélve arról, hogy másfél éve, amikor az ún. antenna-szabályokat behoztuk, az URH-berendezésekre még szigorúbb szabályokat alkottunk. Tudott róla mindenki. A négy nagy rádiószerelőt is értesítettük azokról a műszaki elvárásokról, amelyek a City Taxi forgalmazását szabályozzák. Ebben az akkori – másfél évvel ez-

előtti – műszaki állapotokat leírtuk és megfordítottuk azt a szokást, hogy mindent szabad, ami nem tilos. Ehelyett mi azt mondtuk, hogy most mi leírjuk, hogy mit szabad és azon kívül minden fejlesztés és átalakítás tilos a City Taxinál rendszeresített rádiókban. A négy szerelő annak idején aláírásával is jelezte: elfogadja és visszaigazolja döntésünket. Ez alatt a másfél év alatt így is dolgoztunk. Negatív visszajelzést nem kaptunk.

Ez – nem is tudnék jobb hasonlatot találni erre – olyan, mint a fegyverkezési verseny. Itt is vannak ügyesebbek, akik korábban ébrednek, investálnak, fejlesztenek, hogy jobbak legyenek társaiknál. Am azt is mindenki tudja, hogy ez csak addig előny, ameddig a többiek nem mennek utánuk és ugyanazeket a lépéseket meg nem teszik. Csak idő és persze sok-sok pénz kérdése a felzárkózás. Van e téren is rengeteg tapasztalatunk. Ugyanígy kezdődött egyébként – az antennákra visszatérve – a normál méretű antennától a 3 méteresig „felldő” technika megjelenése is a piacon. Vagy a rádióknál a kódkeresőtől a térérőmérőn át az a számtalan fejlesztés, amelyekkel a legnagyobb baj az, hogy nagyon súlyos és egyben végül

is teljesen felesleges anyagi megterhelést jelent a kollégáknak. Mondhatnám, hogy ebbe a fejlesztésbe, investálásba belemenni magányügy. De egyből közösségi ügy lesz belőle, amikor az egyén ezekből előnyöket szerez társaival szemben. Úgy is mondhatnám: aki ebből a pénzügyes fejlesztési folyamatból kimarad, komoly hátrányt szenved, tehát ő is kénytelen előbb-utóbb investálni. Ez már láthatóan nem magányügy, hanem közösségi. Ráadásul semmire sem megoldás, vagyis egy feneketlen kútba hordják a taxisok kerestetük egy részét.

Végül az erőteljes ellenőrzéssel a tervünk – divatos szóval – a prevenció, a megelőzés volt. Néhány kollégánk ezen fennakadt, amin már túl vagyunk. Viszont a többi kollégában tudatosult, hogy nem csak beszélünk évek óta a szabályaink betartásáról, hanem a továbbiakban is vaskézzel fogjuk visszaszorítani ezeket a „fegyverkezéseket”! Az ellenőrzéseket ezért mindennaposá tesszük! Am hangsúlyozom: itt nem öncélú pizskálódásról van szó, hanem a citys közösség érdekében végzett tevékenységről, mellyel tagjaink döntő többségben egyetértenek.

– **Köszönöm a tájékoztatást!** – **kó** –

Rendeletváltozás!

Újabb igazolvány kell?

Szaktanárs „alaptörvénye” a 89/1988. MT rendelet immár sokadszor, legutóbb idén március végén változott. Az 54/2007. (III.28.) Korm. rendelettel módosított rendelet elsődleges oka ezúttal is az Európai uniós jogszabályokkal való jogharmonizáció volt, de ezúttal a taxis szakmát is érintő fontos változásokat tartalmaz.

Jelen számunkban csak kivonatossan, mintegy figyelemfelhívás céljából érintjük a változásokat, a részletes elemzésre majd a jogszabály egységes szerkezetű megjelenése után kerítünk sort.

A rendelet első paragrafusa szabályozza, hogy a rendelet hatálya kire terjed ki. Itt egy változás történt, a bekezdés kiegészült egy c) ponttal, amelyben pontosítja az áru- és személyszállítás kategóriáit. A 11-es és 24-es paragrafusok szintén szövegpontosítást tartalmaznak. Ahol a dolog „érdekessé” kezd válni, az az 1. számú melléklet. A „vizsgát kell tenni” kifejezés „szolgáltatói képesítéssel kell rendelkeznie”

kifejezéssé módosult. Mielőtt még valaki ezt is csak szövegpontosításnak vélné, felhívom a figyelmet, hogy egy megszerzett vizsga, hasonlóan az iskolai bizonyítványhoz, állandó, azt nem lehet „visszavonni”. A szolgáltatói képesítést azonban igen. A szolgáltatói képesítéshez szükséges „tananyag” nem változott: taxi-gépkocsivezetőknek közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretekből, vezetésméltélemből, elsősegélynyújtási ismeretekből, vezetési gyakorlatból, a taxi tartozékainak kezeléséből, idegenforgalmi és városismeretből fuvarvállalásból, utasfelvételtől kell ismereteket szereznii. A taxis vállalkozó ezenkívül munkaügyi, pénzügyi és adózási ismeretekből és személyszállítási szerződések szabályai-ból is vizsgát tesz. Egyelőre csak bizhatunk benne, hogy a taxisok már megszerzett tudása és vizsgái elegendőek lesznek az új előírásoknak való megfelelésre is. Az egységes szerkezetű jogszabály megjelenése után a témára visszatérünk.

APEH-közlemények és információk

A nem biztosított magánszemély egészségügyi szolgáltatási járulék fizetési kötelezettségével kapcsolatos egyes eljárási kérdések

A társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló 1997. évi LXXX. törvény (továbbiakban: Tbj.) 2007. április 1-jétől hatályos 39. § (2) bekezdése szerint aki nem biztosított, és egészségügyi szolgáltatásra sem jogosult a jogszabályban meghatározott esetekben, 9 százalékos mértékű egészségügyi szolgáltatási járulékot köteles fizetni. A járulékfizetés alapja a minimálbér, illetve a belföldi személy családjában az 1 főre jutó havi jövedelem, de legalább az öregségi nyugdíj mindenkori legkisebb összege, ha a települési önkormányzat polgármestere az 1993. évi III. törvény 54/A. §-a alapján hatósági bizonyítványt állított ki a belföldi személy családjában az 1 főre jutó havi jövedelemtől.

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény (továbbiakban: Art.) 20. § (6) bekezdése értelmében a magánszemély a Tbj.

39. § (2) bekezdése alapján keletkezett fizetési kötelezettségét és annak megszűnését 15 napon belül jelenti be az adóhatóságnak. A bejelentés alapján az adóhatóság a fizetési kötelezettséget előírja, a befizetéseket nyilvántartja.

A magánszemélynek tehát (amennyiben nem éri el az egy főre eső havi jövedelem a minimálbért) **elsőként az önkormányzat polgármesterét** kell megkeresni, a hatósági bizonyítvány kiállítása céljából. Ezt követően a hatósági bizonyítvány birtokában lehet a bejelentést az állami adóhatósághoz megtenni. A bejelentési kötelezettség teljesítésére a 07T1011 számú, míg a változásbejelentésre a 07T1021 számú nyomtatvány szolgál.

A bejelentési kötelezettséget akkor is teljesíteni lehet az említett adatlapon, ha a magánszemély még nem rendelkezik adóazonosító jellel. Ez esetben a bejelentés alapján az adóazonosító jelet az állami adóhatóság megképzí, és az adóigazolványt az adózó által megjelölt címre megküldi a magánszemélynek.

Az Art. 20. § (6) bekezdése szerint a be-

jelentés alapján az adóhatóság a fizetési kötelezettséget előírja, a befizetéseket nyilvántartja. Ebből következően tehát **ez esetben a magánszemélynek az egészségügyi szolgáltatási járulékkal kapcsolatban bevallási kötelezettsége nincs**, kizárólag a befizetési kötelezettségeket kell teljesítenie első ízben a bejelentést követő hó 12. napjáig, ezt követően a tárgyhót követő hónap 12. napjáig az Art. 2. számú melléklet 1. Határidők fejezet 5. D) pontja alapján. Amennyiben a járulékfizetés időtartama 30 napnál rövidebb, a bejelentkezési kötelezettséget ezen időszakra is teljesíteni kell, ekkor – értelemszerűen – a fizetendő járulék összege az egy hónapra fizetendő járulék harmincadrésze szorozva az időszakban szereplő napok számával.

A fizetési kötelezettség teljesítését az adóhatóság az adóév utolsó napját követő 60 napon belül az adózó adószámláján megvizsgálja, és az elmulasztott járulék-kötelezettségből eredő tartozás megfizetési kötelezettségéről határozatban rendelkezik.

www.apeh.hu 2007.04.04

Sárkányok a földön

SsangYong terepnap Piliscsén



A képből nem derül ki, de messze még a lejtő alja

Néhány hete a SsangYong terepjárók hazai forgalmazója nagyszabású bemutatót rendezett a piliscségi motokrossz-pályán. Délelőtt a sajtó, délután a márkakereskedők és az egyéb meghívottak próbálhatták ki igazán ideális terepviszonyok között a SsangYong kínálatában megtalálható Actyon, Actyon-Sport, a Rexton, illetve a Kyron modelleket. A problémák elkerülése érdekében autónként egy-egy kiképzett „segédpilótát” is biztosítottak a „jobb egyen”, aki segített, ha kellett, illetve vigyázott, nehogy az esetleg túl magabiztos meghívottak kárt tegyenek a járműben, vagy szerencsétlenebb esetben saját magukban. Na most, ha valaki néhány próbóra gödörre, kissé poros földútra, esetleg egy kis sárra gondol próbapályaként, az nem ismeri a piliscségi pályát. Ott ugyanis megtalálható a motokrosszosok által is tisztelt „siratófal”,

de vannak szakadékszerű lejtők és igencsak megdöntött kanyarok. Ráadásul egy előre jól felvizezett agyagos „dagonya” is várta azokat, akik elhitték, hogy az akadályokat a SsangYong terepjárók le is győzik. Jömagam ezek közé tartoztam, bár a négy személlyel terhelt terepjáróban a „siratófal” előtt kissé elbizonytalanodtam. Mert ugye mi lesz, ha mégsem megy fel? Akkor visszafelé csú-

szunk, gurulunk, esetleg zuhanunk?! Ráadásul, mintegy kisebb tréfaként, az elején úgy gondoltam, sokkolom kicsit a számunkra kijelölt segítőt, aki a „jobb egyen” ült. Nos, amint beültem az automataváltós autó kormányra mögé, ártatlan mosollyal érdeklődtem a harmadik pedál hollétéről. Ez azért hatott. Indulás után vi-gyázónk szinte hangosan mormolta az ilyenkor elengedhe-

de vannak szakadékszerű lejtők és igencsak megdöntött kanyarok. Ráadásul egy előre jól felvizezett agyagos „dagonya” is várta azokat, akik elhitték, hogy az akadályokat a SsangYong terepjárók le is győzik. Jömagam ezek közé tartoztam, bár a négy személlyel terhelt terepjáróban a „siratófal” előtt kissé elbizonytalanodtam. Mert ugye mi lesz, ha mégsem megy fel? Akkor visszafelé csú-



A belocsolt agyag néha kifejezetten vendégmarasztalónak tűnt

Tájékoztató

Felhívjuk az egyéni vállalkozók figyelmét a következőkre: A társadalombiztosítási nyugalmasról szóló 1997. évi LXXXI. törvény és a végrehajtása tárgyában kiadott 168/1997. (X. 6.) Kormányrendelet előírásai szerint szolgálati időként kell figyelembe venni az egyéni vállalkozóként eltöltött időnek azt a tartamát, amelyre az egyéni vállalkozó nyugdíjjárulékot, 1996. január 1-jétől nyugdíjbiztosítási és nyugdíjjárulékot fizetett.

A fenti rendelkezést a hivatkozott rendelet 35. §-a tartalmazza.

Amennyiben

az egyéni vállalkozó a nyugdíjbiztosítási és a nyugdíjjárulék-fizetési kötelezettségének a biztosítási idő tartamán belül **nem tett eleget**, a járulékfizetéssel nem fedezett időtartam a törvény 38. § (2) bekezdésében foglaltak szerint **szolgálati időként nem vehető figyelembe.**

www.apch.hu 2007.03.30

**Az ifjú férj hazaérkezik munkából és látja, hogy sűrű füst gomolyog ki a bejárati ajtón. Bekiabál:
– Drágám, főzöl vagy vasalsz?**

Aranyköpések

- Adj Uram türelmet – de azonnal!
- Depressziós ember az, aki virágil-
latot érezve körülnéz, hogy hol a ko-
porsó.
- Mondottam ember, küzdj és bizva
bizzál, rollerozz, hogy el ne hízzál.
- Minden lehetséges, kivéve forgó-
ajtón átsielni.
- A strand az a hely, ahol a szépség
revansot vesz az okosságon.
- Mindenütt jó, de mindig elzavar-
nak.
- A számfűl az origami legegyszerű-
bb változata.
- A bank egy olyan hely, ahol pénzt
adnak neked kölcsön, amennyiben
bebizonyítod, hogy nincs rá szüksé-
ged.
- Barátok: olyan emberek, akik jól
ismernek és mégis szeretnek.
- Az élet akkor kezdődik, mikor a
gyerekek már kirepültek és végre a ku-
tya is megdöglött.
- Megszabadultam a gyerektől, a
macskám allergiás volt rá.

- A biztonság az a veszély, amit nem
érezkelünk.
- Én nem lehetek pesszimista, ne-
kem az úgy se menne.
- Aki utoljára nevet, az gondolkodik
a leglassabban.
- Tetteink következményét, ha kell,
neveljük fel!
- Szabadságra mentem! Kérem,
hagyjon vizeletet...
- Tévedni emberi dolog, de isteni ér-
zés.
- Mikor a vitában már elbizonytala-
nodtál a saját igazadban, akkor ne
mondj semmit. Csak üss!
- A mazsola rémült arcú szőlőszem.
- A tapasztalat jó iskola, csak a tan-
díj magas.
- A disznónak is két oldala van,
mégsem egyenlet.
- A fáraó a múmia alapanyaga.
- Csend legyen, mert olyat mondok,
hogy dolgozat lesz belőle!!
- Ha nem tudod megjegyezni, ta-
nuld meg!

tetlen imát. Éppen addigra oldódott a feszültség, amikor egy szakadékszerű lejtőhöz értünk. Na, innen nekem támadt „zab-

tomatika azonnal old, és bizony a fékezés még „terep egygel” kiegészítve sem biztos, hogy elegendő lett volna a biz-

külön e célra várakoztatott csörlős-autó segített ki. Ez azonban kizárólag vezetés-technikai problémát jelzett, nem járműhibát.

Mindenesetre az szinte biztos, hogy a terepjárgyártók és a forgalmazók hamarosan tapasztalják majd, hogy nagyon komoly konkurenciájuk támadt. Árban, minőségben, stílusban egyaránt. A SsangYong név –

ahogy mondják – ikersárkányt jelent. Nos, a négy testvér közül kettő véletlenül visel is az ikrekre jellemző jegyeket, legalábbis részben. Hiszen a SUV kategóriába sorolt platós változat az Actyon Sport csak hátul tér el a „tesótól” az Actyontól. De a másik két sárkány, a Rexton és a Kyron is nehezen legyőzhető ellenfél lesz a piacon már jó ideje jelen lévő márkák számára.

Ebben segít majd az is, hogy a SsangYong importőr Ganxsta (Döglég) Zolee-t kérte fel arra, hogy segítsen a márka népszerűsítésében. Márpedig ez egy jó párosításnak tűnik...



Zana Zoli a márka arca

szem-problémám”. Megállás után ugyanis segítők bekapcsoltatta a „lejtővezérlő-automatikát” és kérte, amíg le nem érünk, csak a kormányhoz nyúljak, a fékhez még véletlenül se. Érdekes érzés, hogy bár majdnem függőlegesen megy lefelé az ember, de még véletlenül sem fékezhet, mert az au-

tó biztonságos lejutáshoz. Viszont az elektronika mesterien, szinte lépésről lépésre levitte az autót. Hallani lehetett, ahogy a különböző oldali fékpofoák fognak és engednek. Aztán az előre alaposan felvizezett agyagos dagonnyával nehezített kanyaron simán átjutott az Actyon, bár voltak szép számmal, akiket a



Egy problémamentes lejtő

Többszintes épület, magasabb szintű kiszolgálás

ELKÉSZÜLT AZ ÉLMÉNYÁTADÓ SZALON

A Pappas Autó Hunyadi János úti telephelyén, egy öreg gázgyári épületből sikerült egy impozáns, korunk Loft-ház divatjának megfelelő, nagy belsőterű élményátadót varázsolni. A minden igényt kielégítő környezetben exkluzív kiszolgálással várják – többek között – a taxis vásárlókat is.

A kétszintes épület földszintjén az átadásra váró autók találhatók. Az első emeleten a tuning szerelmeseinek egy Tuning Centert alakítottak ki. Itt egy különlegesen felszerelt autót is megcsodálhatnak az érdeklődők.

A második emeleten pedig szinte családias légkörben várakozhatnak a vevők. Itt most már adott egy szép terasz dunai panorámával, adott egy Mercedes-Benz Boutique ajándéktárgyakkal, és mindezt kávé, üdítő fogyasztása mellett lehet élvezni.

A Jahreswagen-vásárlók számára is készült meglepetés. Az alig használt járműveket választók is új épületben intézhetik az ügyeiket. Erről már sok taxis is meggyőződött, hiszen sokak közülünk az autövásár-

lást eleve a Hunyadi János úti Pappas-Auto nem csak Mercedes-Benz autókat lehet vásárolni. ahol egy ideje már



Az élmény-átadó szalon kíváncsiskodókat is vonz

Utazás 2007 – Buda Kft.



A képen Dudás Barbara és Dudás Zoltán (hátsó sor), Prokk Anna és Balogh Julianna (első sor)

A Buda Kft. az idei évben - fennállása óta először - kiállítóként vett részt a 2007-es UTAZÁS KIÁLLÍTÁSON azért, hogy az utazni vágyók körében még ismertebbé tegye magát. A részvételt hosszas előkészítő munka előzte meg. Igyekeztünk valami újat, valami igazán érdekeset mutatni, olyat, amiért odajönnek a standunkra

a vásárra kilátogatók. Ez többszörösen is sikerült! Egyrészt a jó helyválasztásnak, a kínálatnak köszönhetően nagyon sokan kerestek meg minket. Másrészt egy igazi különlegesség-



A Budapest Taxi standja a kiállítás más helyszínén volt megtalálható



Az autó nagyon népszerű volt

get is sikerült bérelnünk, egy 1922-ben gyártott, gyönyörű, 4 literes, fakerekes BUIČK-ot. Az autó osztatlan sikert aratott, sokan szerettek volna beülni, amit persze nem engedtünk, de arra bátorítottuk vendégeinket, hogy az autósodát fényképezzék le emlékének, és utazásaikhoz válasszák taxi-cégeinket.

*Reif Zoltán
Buda Kft.*



Megújult épületben nézelődhetnek a Jahreswagen-vásárlók is



Egy AMG Mercedes

Egy fiatal szőszke kismama bemegy a dokihoz ultrahangvizsgálatra.

A csaj megkérdezi a dokit:

- Minden rendben, doktor úr?

A doki ezt feleli:

- Igen, mind a ketten egészségesek, a baba is és ön is, és lassan meg is fog születni a gyermek.

- Rendben, doki - mondja a csaj -, de mi

lesz, ha otthon vagy a munkahelyemen szülök?

A doki ezt feleli:

- Helyezze magát abba a pózba, ahogyan a gyermek fogant, így könnyen megszüülheti.

- Oké, doki - válaszol a csaj -, akkor az egyik lábam kilógatom az ablakon, a másikat pedig beleteszem a kesztyűtartóba.

Tiszta, megbízható forrásból

csak a Pappas Auto Magyarország Kft.-től



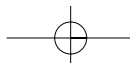
Mercedes-Benz C 200 K	Mercedes-Benz E 220 CDI	KIA Carens 2.0 CRDi EX	Mercedes-Benz E 220 CDI T	Mercedes-Benz E 200 CDI	Mercedes-Benz E 200 CDI
2001. 10. 03. 110 000 km fehér/feke szövet indításra automatikusan bekapcs. fényszóróvilágítás, gyerekülés, ablaktörlő esőérzékelővel, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, fém kartervédő lemez, elektromos roló a hátsó szélvédőnél, riasztó, klímaautomatika, Audio 10 RDS kazettás rádió, handy előkészítés, ülésfűtés az első üléseken, belsejtérvédelem, elegance kivitel	2004. 12. 08. 61 228 km ezüst metál/feke szövet Automata váltó, CD váltó, vonóhorog, Elegance kivitel	2003. 04. 03. 50 455 km kék metál/szövet ABS, klíma, 4x elektromos ablak, 4 légszák, metálfény	2004. 03. 26. 106 652 km ezüstsziürke metál/antracit szövet fém kartervédő lemez, elektromosan behajtható külső tükrök, riasztó, CD-cserélő a kőzepső konzolban, EASY-PACK fixkit, metálfény, paraméterszabályzás, PTS, oldallégzsák, pohártartó, handy előkészítés, 5 fokozatú automata váltó tempomattal, Avantgarde kivitel	2005. 04. 14. 6 442 km ezüstsziürke metál/páris antracit szövet parkolás és tolatássegítő rendszer, szisák, osztottan dönthető hátsó üléstámla, 5 fokozatú automata nyomatékvtó tempomattal, dizel részecskesziürő, elektromosan behajtható külső tükrök, kanyart bevilágító Bi Xenon fényszórók mosóberendezéssel, fűtött szélvédőmosó-berendezés és fűvókák, növelt üzemyanyagrtartály, Elegance kivitel	2006. 12. 01. 7911 km feke/feke szövet tetőantenna, 5 fokozatú automata nyomatékvtó tempomattal, Taxi csomag - vészriasztó nélkül, dizel részecskesziürő, ISO-FIX gyerekülés rögzítő pontok, ülésfűtés az első üléseken, taxi kommunikációs eszköz, kihangosító előkészítés, taxi kommunikációs eszköz előkészítés
3 999 000 Ft	6 990 000 Ft	2 690 000 Ft	6 990 000 Ft	8 375 000 Ft	9 690 000 Ft

- ▶ Kevés kilométerrel.
- ▶ Kedvező lízinglehetőségek.
- ▶ Átvizsgált járművek.
- ▶ Keresse fel telepeinket, vagy hívja munkatársainkat!



Mercedes-Benz

Pappas Auto Magyarország Kft., 1117 Budapest, Hunyadi J. út 6. • Tel.: 463 7400, fax: 463 7431



Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Most próbálunk meg egy kicsinykét lazítani – elvégre tavasz van (olyan, amilyen, de mégis...). Fordítsuk el tekintetünket egy szusszanásnyira Honunk összegyűlt gondjairól – mert így tett időnként költőgeniuszunk, *Vörösmarty Mihály* is. Szózat-unk költője roppant termékeny volt: írt ő nemzetet serkentő eposzt, bordalt, nem is egyet, sírverseket olyanokról is, akiknek emlékezetét ma már csak az őrizte meg, hogy ő írta róluk az emléksorokat...

A nagy filozófiai kérdésekkel telített lírai munkássága mellett kapásból firkantott tökéletes verssorokat „öregecskedő” feleségek, szépasszonyok és serdülő leánykák emlékkönyvébe, az új divat, a lövőverseny győztesének díszserlegére, színházmegnyitásra, és még számlálatlan egyéb eseményre.

Hát bizony – mondjon bárki bármit – ez volt az igazi reformkor: mindenben, kicsiben és nagyban egyaránt tökéleteset alkotni! Az irodalomban is...

Korának költőfejedelmétől, a kikezdetetlen tekintélytől (akinek a mi peckesen magabiztos Sándorunk – Petőfi – is

a megtiszteltetéstől reszkető kézzel nyújtotta át addig összegyűjtött verseit megítélésre) közlünk most két kis aranyos falusi portrét – a korszak közkedvelt népi stílusában. Maradhat a rovatcím, mert hiszen valójában egy verset olvashatunk, noha kettőnek látszik. Mindkettőt egy időben, 1829-ben, tehát 29 évesen írta:

ANDOR PANASZA

Kis lány, nagy lány,
Mít ér, ha hamis?
Főlebb is, alább is,
A szomszédban is.

A kis lány ostoba,
Más elcsalhatja;
A nagylány agyafúrt,
Megcsal szózatja.

Ily gonosz világban,
Én azt gondolám,
Ne legyen soha is
Egyhez kötve szám:

Csókolok, ölelek
Kettőt, hármat is,
S ha ezek közt sincs jó,
Akárhányat is.

S majd azt viszem haza
Víg szüret után,
Aki nem néz vissza
Legények után;

Kinek szeme nem jár
Minden szem után,
Kinek lába nem fut
Minden zaj után;

Aki nyomot nem hagy
Kis lába után,
Megy is, otthon is van,
Mégsem boszorkány.

Ügyes. Már mint az Andor legény. Mielőtt döntene, néhány leányzót csak kipróbál: „Kettőt, hármat is... Akárhányat is.” Aztán a házába viszi a vélhetően legkezelhetőbbet...

Ez meg itt a vers párja, az előbbi téma leányszemmel:

ILUS PANASZA

Nagy hiba az nálunk
Egy ily faluban,
Hogy ennyi ember közt
Legény alig van.

Kit nátha nyomorít,
Kit meg a keh bánt,
Peti balra sántít,
Bandi jobbra szánt.

Egyik szőke volna,
S tüzes a haja.
Másik barna volna,
S borzas, mint boglya.

Aki józan, hideg,
Mint a jégverem;
Aki boroz, orrán
Bibircsó terem.

Hordja el a tatár
Leányságomat,
Én maholnap férhez
Adom magamat;

Bükkfából vágatok
Férjet magamnak,
A sarokba vetem,
Jó lesz cobornak.

Egyébként a cobor régi derék jó magyar szó, és cölöpöt, oszlopot, rudat jelent. Namármost azt nemigen firtatnám, hogy mit is kezdett Ilusunk férj helyett a bükkfából vágott, sarokba vetett coborral. Bízunk abban, hogy e tűzrólpattant, ámde meglehetősen kritikus szemléletű és válogatós leány végül is megtalálta élete párját. Ha máshol nem, hát a szomszéd faluban...

SAP-ART Hiteles hírek MA MESSZE A LEGKEDVEZŐBB AJÁNLATUNK: HBÉ 90%-ig MINIMÁLBÉR NÉLKÜLI SZABADFELHASZNÁLÁSÚ HITEL!

Jelenlegi legkedvezőbb kondíció:
10M 20 évre 63.570 Ft az első 8 évben.
Ezen kívül közel minden magyarországi ingatlanhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban.

Lízing önerő nélkül is! (Új lakásnál)

Szoc-pol. (LÉK) ügyintézés! Ha hitelt szeretnél, vagy családod ingatlanát vásárol, feltétlen gyere el ingyenes tanácsadásra döntés előtt!

Nem baj, ha:

ügy érzed, nem vagy hitelképes.

APEH és egyéb végrehajtás sem akadály.

MIKROHITEL: (támogatott forint hitel)

Nincs devizakockázat!

Bíró László (volt) City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

1138 Bp., Esztergomi út 12.

Tel: 70-3838-767; 70-316-2071

Fax: 1-788-8295; sap-art@chello.hu



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

10%

SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

20%

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

COMPUTER PLUS

Számítástechnikai
Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

Az alábbi írás a hallotaxi.hu internetes újság fórumán jelent meg. Szerzője elküldte a Taxisok Világának is, vitanindítóként. Dudás Zoli pedig vállalta, hogy a levélre elsőként reagál. A bevezetés az internetes olvasóknak szól, ám a szerző kérte, írása változtatás nélkül jelenjen meg. Íme:

Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

A Horváth Pali igen nemes szándékkal nyitott annak idején egy fórumot azért, hogy ott szakmai kérdésekről lehessen beszélgetni. Ez az elképzelése sajnos kudarcba fulladt. A több mint 4200 hozzászólásból nincs 5, amelyik ténylegesen a szakmánk jobbításával foglalkozna.

Javaslatot tenne arra nézve, hogyan és merre tovább. Volt ott a köpködéstől a szülözésig minden. Sajnos. Én nagyon remélem, nem csak „ennyik” vagytok! Teljes szívemből remélem, ennél sokkal többre is képesek tudtok lenni. Szeretném, ha az alábbi dolgozatmról elmondanátok a véleményeteket, meglátásaitokat és saját elképzeléseiteket. Az lenne igazán jó, ha fel is mernétek vállalni saját magatokat. Tudom, ez hiú ábránd a részemről! Egyben szeretném megkérni a tulajdonosokat és igazgatókat, ők is fejtsék ki az álláspontjukat. Talán akkor kiderülhetne, hogy a Pásztor Gyuri támogatása ellenére miért nem lehet minket, illetve engem, meghívni azokra a tanácskozássokra, amiken minket igen súlyosan érintő kérdések kerülnek szóba? Tehát kérek MINDENKIT, szóljon hozzá!!! Igérem, a felmerülő kérdésekre megpróbálok válaszolni is. Legyenek itt ütköztetve az érdekek, az ok-okozati összefüggések! A Horváth Palit pedig, igen nagy tisztelettel arra szeretném kérni, hogy Ő az én e-mail címemre írja meg a válaszát. /taxi-maxi@duinakanyar.net/ Ezt azért kérem, mert én kíváncsi vagyok az Ő válaszára is. Viszont, sajnos megvan annak a veszélye, hogy újból indulna a herótozás a hozzászólása után. Íme az én kis köszönetem!

Köszönöm szépen!

A gondolat megszületésétől, a „VI-SZONTLÁTÁSIG”!

Csrrrr...

– Halló XY taxi, jó napot kívánok. XY vagyok, miben segíthetek?

– Jó napot, kérek egy taxit a Dohány utca 20 elé, Jóska Pista névre, a telefonszámom: 1234567.

– Igen. Kérem, tartsa a vonalat.

– Keresek hetedik Dohány utca 20-hoz kettővel, öttel.

– 200-as. Hetedik, Dohány utca 20, Jóska Pista. Mennyi idő lesz?

– 3 perc.

– Kösz.

– Jóska úr, 3 perc múlva ott van Önért egy ezüstsínű Mercedes Vitó taxi. Kérem, addigra legyen ott Ön is, 3 perc múlva a kollegám már indítja a taxióráját. Köszönjük a megrendelését, viszont hallásra, kellemes utazást kívánok!

Na, ezzel nem is érdemes tovább foglalkozni. A munka elindult, hagyjuk, had folyják a maga medrében. Az ördög a részletekben rejlik, állítólag!

– Legyen tisztázva a pontos cím, ne engedjék el a megrendelőt addig, amíg nem kapott pontos információt az általa megrendelt szolgáltatásról. Kiállási idő, autó típusa és színe.

– Ha már nincs kiállási díj, akkor a vállalási időtől járjon az óra! Természetesen az alatt az idő alatt oda is kell érnie a kocsinak!

– Az utas fizethet kézpénzben, kártyával, és csekkal. Én nem a csekkes fizetés ellen vagyok, hanem az elvtelen, más terhére történő osztogatást nem tudom elfogadni. Legyen olyan az a csekk, amit minden cég egyformán bevált, és ne tartozzon hozzá a legkülönbféle kedvezmény.

Lehessen akár a trafikban is megvásárolni, mint a buszjegyet, és egy 1000 Ft-os csekk, 1100 Ft utazásra jogosítsa fel az utast. Legyen mindegy az, hogy Ő azt a sarki fűszeresnél vette, vagy a multi cége adta a számlára! És itt jön az egyik sarkalatos probléma: A TARIFA!

Ma már a telefonos tarifák megközelítik a nappali maximumot, ez igen csak jó dolog. Főleg abban a tekintetben, hogy az üzemanyag ára is nagyon hasonló. Tehát ahhoz, hogy a meghatározott maximált tarifákat elérjük, nem kell eget – földet, rengető változtatást végrehajtani. Én a magam részéről még azt is megkockáztatnám, hogy elég jól el lehet dolgozni. Amin én változtatnék, az alapdíj. Ezt én 1 000 Ft-ra emelném fel. Pontosan a kétszaroknyi utazások miatt. Nem hinném, hogy azt az utast kellene „büntetni”, aki a belvárosból elmegey Rákospálmetesre. A gond inkább a „ne féljen, nem megyünk messzire” típusúval van. Tudniillik, szerintem ma kétféle ember taxi-

zik: Az egyik, akinek vagy kifizetik, vagy elszámolja az utazást. A másik pedig, aki lusta. A harmadik típus, amelyik a Balesetibe kér autót –, mert eltörte kezét-lábát –, az igen ritka.

Természetesen nekünk semmi közünk nincs hozzá, ki és miért ül taxiba, de azt viszont ki kell jelenteni: A TAXI NEM SZOCIÁLIS JÁRANDÓSÁG, HANEM EGY LUXUS-SZOLGÁLTATÁS! Ez akkor is így van, ha ezzel sokan nem értenek egyet. A lakosság 98%-nak a költségvetésében nem szerepel ez a kiadás. Nekem is vannak olyan szolgáltatások, amik elérhetetlenek. Senki sem tart pisztolyt a fejemhez, azért hogy igénybe vegyem ezeket a javakat.

Viszont ha igénybe veszem, akkor el is kérik az árát! A legkülönbféle taxis cégeknek nem az árakkal kellene versenyeznük, hanem a szolgáltatásukkal! És itt jön egy másik probléma: A KATEGÓRIZÁLÁS! Ma a KPM csak taxikat vizsgáztat. Nem tesz különbséget a Suzuki, és a Mercedes között. Nem is tehet, hiszen azt negatív diszkriminációnak hívnák! Mivel a KPM lényegesen magasabb jogi fórum, mint bármely taxi társaság vezetése, ezért ők, a taxitársaság vezetése sem tehetnek ilyet. Aki oda befizetett, az egyenjogú! Azt megteheti és megmondhatja, hogy mondjuk 2008. 01. 01-től csak bizonyos feltételekkel lehet az adott cégnél dolgozni, de addig nem különböztetheti meg az ugyanannyi pénzt, fizetőket egymástól! Versenyezhet a megrendelőért, például azzal, hogy nála csak Mercedesekkel dolgoznak. Vagy nála minden sofőr öltönyben szolgálhat. Ez csak két példa, lehetne még tovább sorolni őket. A bent lévőeknek adnia kell némi haladékot /2008. 01. 01/, és addig, illetve utána csak az általa felállított feltételek-

A barátságatlan Barát Taxi

Interneten megrendeltem a Barát Taxi reptéri transzfer szolgáltatását 2007. 03. 27-én reggel 5 órára. A taxi kiállt, Ferihegyen kértem, hogy visszafelé is küldjenek értem autót. A sofőr egy kis sárga cetlit adott, amin szerepelt a járat-szám, az érkezési dátum és az idő. Valamint kért plusz ezer forintot. Kifizettem a 3700 Ft-ot, és a cetlire ráírtam, hogy még 1000 Ft-ot fizetek majd a visszaútkor. 29-én késett a gép, éjfélkor érkezünk meg, 0.18-kor felhívtam a 20/5200-200-at, ahol egy úr közölte,

nem tud arról, hogy rendeltem volna ekkorra taxit, biztosan nem adta át az üzenetet a kolléga, és kocsit sem tud küldeni. Ekkor felháborodva kérdeztem, milyen szolgáltatás ez? Mire ő kikérte magának, hogy ne kiabáljak, és közölte legfeljebb máskor nem őket hívom. Majd azt mondta, menjek haza Zóna Taxival, másnap pedig visszaküldi az 1000 forintomat. Amit valóban meg is tett, ugyanazzal a sofőrrel, aki állította: az üzenetet átadta, és kocsit is tudtak volna küldeni.

Ekkor ismét szóváltásba keveredtünk a telefonos úriemberrel, mert a sárga cetli átadását követelte tőlem a sofőrnek. Ezt nem tettem meg, mert bizonyítottam gyanánt megtartottam. Elnézést tőlem senki nem kért, a hangnem megengedhetetlen és felháborító! A gyanútlan utas a gépet is lekészheti, és esetleg egy félmilliósi utazást veszíthet el miattuk, ha hirtelen nem tud másik taxit keríteni. Mindezt mások okulására tesztem közzé.

Gáspár Erika

nek megfelelő emberekkel és autókkal dolgozik. Az utas pedig majd tudja, neki milyen autóra vagy sofőrre van szüksége, és azt el is fogja mondani! Szerintem ma már nem az árakkal kellene versenyezni, hanem a szolgáltatások színvonalával. Igazából az árakban nincs is verseny, mert nagy különbségnek nem lehetne nevezni a mai tarifák közötti eltérést. Semmilyen drámai esemény sem következne be, ha egységesek lennének a viteldíjak! Attól félni, hogy holnapról az utasok majd a BKV-t részesítik előnyben, balgaság. Ma a cégek azért járnak taxival, mert rájöttek arra, sokkal olcsóbb taxiztatni az embereket, mint autóparkot fenntartani. Tehát nem azért, mert a fuvarszervezők beszerverték őket! A fuvarigényük az adott. Csak teljesíteni kell! Kedvezményt pedig felőlem kérhetnének, én biztosan nem adnék egyetlen fillért sem! Sem nekik, sem másnak! Egyetlen portás, pincér és még a Jóisten tudja ki mindenki is, hiába tartaná a mancsát! Ha nem tetszik neki, vigye el a hátán a kedves utast! Ugyanez vonatkozik a céges megrendelésekre is. Egyetlen fillért sem, pörgetnék vissza semelyiknek sem. Higgyétek el, ettől még nem dőlne össze a világ, és a megrendelések száma sem csökkenne egyetlenegy sem. Az a bizonyos torta lehet, talán fordulna valamelyest, de még ez sem biztos. Ha a munkánkkal eddig meg voltak elégedve, akkor ezután is minket választanának. Ahányan pedig dachból átmennének egy másik céghez rendelni, na, attól nem fordulna fel a világ. A TORTA ETTŐL SEMMIVEL SEM LENNE KISEBB!

Azt pedig, hogy a torta méretváltoztatásait kevésbé érezzük meg, a következő probléma megoldásával lehetne orvosolni. Ez pedig a LÉTSZÁM! Ha eddig nem is, de ez után biztosan sokan meg fogják köpködni. Én a továbbiakban semelyik cégnél sem alkalmaznék semmilyen „bérloket”! Sem rendszám, sem autó, sem engedélybérloket. /Nem azokra gondolok, akik vért izzadva fizetik a lizingdíjakat! / A CITY például tudomásom szerint igen jól elboldogul nélkülük. Sajnos azt tapasztalom, hogy a cégeknél még egyelőre fontosabb a napi bérlet kifizetése, mint a közösségi érdek. Amíg ez nem változik meg, addig szerintem nincs helye az új és újabb droidoknak. Hangsúlyozom, az

újabbaknak! Egyelőre még mindig sokan vagyunk erre a tortára. Ez is csökkenthetné a különböző elbocsátásokból várható beáramlást. A cégekhez, pedig legalább kétéves taxis gyakorlattal, és két ajánlóval lehetne próbaidőre bekerülni. Mint régen is volt! A tanfolyamok pedig nálam úgy néznének ki, hogy a 23 kerületet 23 hónap alatt lehetne megtanulni. Havonta egyet, havi 100 000 Ft-ért. Aztán a 24. hónapban, naponta egy kerületből vizsga, napi 10 000 Ft-ért. Van már itt annyi pék, ki sem látszunk a sok kifliből, NEM KELL TÖBB! És itt lehetne némi szerepe a DROSZT-engedélyeknek! Annak kiállítása már nem alkotmányi kötelezettség! Aki jelenleg bent van, annak van és jár! Aki ezután akar bekerülni, annak ezt meg kellene vásárolnia valakitől, aki már megunta a taxizást és abba akarja hagyni. Na, ekkor lenne ennek az engedélynek értelme és súlya is! Jelenleg az égardta egy világon semmi egyéb értelme nincs, mint még egy csekk a polcon. Abból pedig van bőven mindenkinek!

A végére még talán annyit, ma már szerintem nem igazán a tarifa emelésével tudnánk többletbevételhez jutni. Inkább az elvett kedvezmények megszüntetésével. Gondolok itt olyanokra, miútt például az utashoz járó, kézipoggyásznak nem nevezhető „csomagok” elszállítása. Igazán nem tudom felfogni azt, amikor berendezzi valaki a lakását az IKEA-ból, én, pedig vigyem haza az ágyat, a szekrényt kedvezményes tarifával. Nálam az utas két olyan poggyászig normál megrendelő, amíg azt saját maga egyszerre el tudja vinni.

– Aztán, nem azért vagyok taxis, hogy ingyen váraokozzak, mint ahogy ezt egyik nap a fejemhez vágta.

– Aztán, a taxiórát azért találták ki, hogy megmutassa, mennyit is kell a fuvar végén fizetnie a Kedves Utasnak! A transzferes fuvarozás nem igazán szabályos mutatóvány!

– Aztán, amelyik utas „megégeti” valamelyik kollégát, annak az utasnak az adott telefonszámát legalább két napra tiltólistára tenné a számítógép. Valahogy neki is éreznie kell, hogy egy szerződést megszegett, és ez másnak költségebe kerül.

– Aztán, nem hiszem, hogy versenyeznem kellene a motoros futárral a csomagszállítás

árában. Főleg, hogy az engedélyem egészen másra szól!

– Aztán, a taxinak tudomására kell hozni minden olyan információt, amit a központ a megrendelőtől, vagy a számítógépes rendszertől megtud.

– Aztán, a kedvezmény szerintem nem átruházható. Tehát ha nekem van, azzal én utazhatok, és nem a barátom!

– Aztán, a fuvarszervező iroda szolgáltatását nem csak én a taxis veszem igénybe, hanem az utas is. Tehát fizesse Ő is a tagdíj egy részét. Erre találtam ki azt, hogy legyen emelt-díjas a központok száma! Egy fix összeg telefonhívásonként, amit mindig levonnak a havidíjunktól. Így az utas is könnyebben vonalban tartható, hiszen mindegy meddig beszélnek vele, az neki mindig ugyanannyiba kerülne.

ÉS A VÉGÉRE A LEGFONTOSABB: MINDENKI CSAK A SAJÁT PÉNZTÁRCÁJA TERHÉRE ADJON BÁRMILYEN KEDVEZMÉNYT BÁRKI RÉSZÉRE! EZ VONATKOZIK A MELLETTEM ÁLLÓ KOLLÉGÁRA ÉS A FUVARSZERVEZŐ IRODÁRA IS!

Tudom, rebellis és eretnek is az a gondolkodás, ahogy én látom a taxizást, de én úgy gondolom: EZT A ZENEKART MÉG EGYELŐRE ÉN A TAXIS FIZETEM, TEHÁT A NŐTÁT IS ÉN RENDELEM! Nagy örömmel venném, ha a Berkó Károly esetleg kimásolná ezt a cikket innen /esetleg ha el is kéri, küldöm neki/, és megjelentetné az újságjában. Van még olyan kollégák, akiknek nincs internet-hozzáférésük. Ettől azért még Ők is kollégák! Nagyon szépen szeretném megkérni a fuvarszervező cégek tulajdonosait, igazgatóit, reagáljanak az általam felvetett gondolatokra. Szerintem nem csak az ismertek reagálásaira lennének kíváncsiak, hanem azokra is, akik csak csendben olvasgatják az itt folyó diskurzusokat, és elraktározzák magukban az információkat. Esetleg jó lenne, ha vállalnák is önmagukat! Amint látjátok, én most is, már nem először mettettem, tudva azt, hogy a legtöbbjük még véletlenül sem venne fel a cégéhez. Pedig higgyétek el, mindegyikötök cégében van nálam rosszabb taxis is!

Tisztelettel:

Kovács Zoltán
(Rádió Taxi 200)

Kovács Zoltán (Rádió Taxi 200), az internetes Halló Taxi fórumon megjelent vitaindítónak szánt írása – mely most ebben az újságban is megjelent – készített arra, hogy ismét írjak a taxisok és fuvarszervező irodák kapcsolatáról.

Tiszteletben tartva, hogy erről a témáról sokan sokféle képen gondolkodnak és nyilvánulnak meg, igyekszem csupán a tényekre szorítkozni a cikk tartalmával kapcsolatban, a minősítés legyen az olvasó feladata.

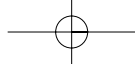
A cikk számomra egy, az írója által ideálisnak elképzelt állapotot ír le a taxis szakma több problémáját kiküszöbölendő.

„Az ördög a részletekben rejlik”. Bölcs gondolat, amelyet ez a régi mondás tartalmaz! Ezért nézzük a részleteket:

A működés. Amennyiben a taxitársaságok azt szeretnék elérni, hogy a cikkirő elképzelésének megfelelően a megrendelővel közöljék, mennyi idő múlva, milyen autó megy érte, valamennyi telefo-

nálót vonalban kellene tartani mindaddig, ameddig talál a diszpécser egy kollégát, aki elvállalja a fuvar. Ez bizonyos időszakokban persze megkérhető, ez alatt az idő alatt a telefonos vagy szóval tartja a megrendelőt, és addig másik fuvar nem tud felvenni, vagy „parkolóba” teszi a vonalat, kockáztatva, hogy a telefonáló elunva a várakozást leteszi a telefont. Mindkét esetben jelentős fuvarvesztés következik be. Az elsőben azért, mert a telefonkezelők lényegesen kevesebb bejövő hívást tudnak fogadni (egyébként pontosan ez történik, ha leesik a hó, vagy baleset van), a másodikban pedig feleslegesen keresi a diszpécser az autót, mire megtalálja, meg is állíthatja, mert már nincs megrendelő a vonalban.

A napi gyakorlat éppen ezért természetesen nem ez. A telefonos igyekszik minél több címet felvenni, hogy a kollégáknak legyen mit elvinni. Ezért nem várhatja meg, ameddig a diszpécser talál valakit a címre, hanem egy várható érkezési időt mond a megren-



delőnek. Azt, hogy 5-10, csúcsidőben 15 percen belül megérte a kocsit. Amennyiben mégis felveszi egy kolléga 3 perccel a címet, az utas a mi rendszerünk pontatlansága miatt fog kifizetni plusz 2-300 forintot. Ha viszont a kollégák érdekében mindig leküldjük 3 percre és csak 15 perces autót van, vajon milyen hangulatban fogja találni az érkező taxi a ronggyá ázott vagy megfagyott „kedvest”?

Az „elvtelen **kedvezmények**” visszatérő motívum a cikkben.

A minden taxitársaság által beváltható csekk, amely a trafikban is kapható, azt feltételezi, hogy csak egy kibocsátó van, tehát csak egy TÁRSASÁG létezik! Ez persze nagyban leegyszerűsítene a dolgot, de sajnos az idő kereke nem forogtható vissza.

A kedvezmény, amit a taxitársaságok adnak az utasoknak nem elvtelen, hanem egy logikai rendszer.

Utcái tarifa – ezt az az utas kapja, aki csak úgy leint az utcán, valógatás nélkül, csak mert véletlenül éppen én mentem arra.

Telefonos tarifa – annak jár, aki már vette a fáradságot és a telefonos költséget és felhívott éppen bennünket.

Törzsutas tarifa – a többször pont nekünk telefonáló magánmegrendelők számára.

Szerződéses, csekkes tarifa – a cégeknek, amelyek nagy számú megrendelést adnak le hozzánk rendszeresen.

A RENDEZŐ ELV, minél többet fogyasztasz nálunk, annál kedvezményesebben teheted. Ez a világon mindenütt így működik, ahol piacgazdaság van!

A **tarifa** rendszerhez hozzá kell nyúlni, de nem hiszem, hogy jó világ lenne az olyan, ahol ha én bemennék a fodrászhoz egy bauszigazításra, és a végén felszámolnának nekem komplett hajvágást mosással, zselével.

Az 1000 Ft-os alapdíj nagyon jól hangzik, csak vélhetően ennek bevezetésével a „kétsarkos” fuvarok el is tűnnének, de még talán a „négy-sarkosak” is!

Lehetne gondolkodni olyan rendszerben, amelyben egy magasabb alapdíj tartalmazna 1-2 megtett kilométert is, azonban ehhez minimum a taxiórak 90%-át le kellene cserélni a vállalkozóknak. Mérlegelni kell, megéri-e egy ilyen fajta beruházás? Természetesen, csak akkor, ha az Önkormányzat is jóváhagyta a tarifarendelet ilyen irányú módosítását.

Az **1 liter = 1 km elv** bevezetése esetén csak egy kérdés marad nyitva, melyik heti 1 liter ára, az e heti vagy a jövő heti? A kollégák az évi két tarifaillesítés költségeit is sokallták tavaly, mit szólnának, ha hetente kellene menni?

A tarifák meggondolatlan, érzelmi alapon történő emelése igen komoly veszélyekkel járhat, az egyszerűen demagóg duma (finomabban fogalmazva önámítás), hogy bármilyen áremelést követően ugyanannyian fognak taxival utazni, mint annak előtte.

Nézzük csak meg, **ki utazik manapság taxival?** Hosszú lenne felsorolni, hiszen a cikkíró is mindjárt hármát csinált a kettőből.

Azért én is hozzátennék néhányat, a teljesség igénye nélkül: aki síet; aki olyan helyre megy, ami tömegközlekedéssel nehezen megközelíthető; akinek több csomagja van, mint amennyit elbírt; aki nem akar elázni; aki már elázott (ittas) stb. Egy részük magánmegrendelő, számlát sem kér, másik részük vállalkozó és számlára utazik, költséget gyártva ezzel vállalkozásának, megint mások nagyobb cégek alkalmazottaiként szintén számlára utaznak.

Tudjuk, hogy a magánmegrendelő a „legárérzékenyebb”, ő kopik ki leghamarabb, el is veszítettünk sok tizezret a rendszerváltás óta, nekik maradt a BKV.

A vállalkozó is csak addig engedheti meg magának a taxizást, ameddig a vállalkozása árbevétele ezt lehetővé teszi. Ha továbbra is mobilnak kell lennie, vagy vész egy autót, vagy keres egy olyan fuvarost, aki nem taxitarifával számol neki.

A nagyobb cégek költségkeretek alapján dolgoznak, ha nekik emelkedik meg a taxi tarifájuk oly mértékben, ami túllépi a felhasználható keretet, egyszerűen kiszervezik a taxiszolgáltatást, például buszokat állítanak be a dolgozók szállítására, vagy egyszerűen szűkítik a taxi felhasználók körét a cégnél. Egy biztos, az éves keretet a taxi-költségvetésben nem fogják átlépni, mert az a beszerzési igazgató prémiumába kerülhet!

Ilyen módon az a bizonyos torta folyamatosan kopik, ha a tarifaelemek nem a piac vevőoldali elvárásainak és lehetőségeinek megfelelően történnek!

Az sem igaz, hogy a cégek azért járatják taxival a dolgozóikat, mert olcsóbb, mintha saját autókat tartanának fent. Soha ennyi cégautó nem futott az országban, mint napjainkban! Igaz, van egy szint a cégeknél, ami alatt már nem jár a cégautó, de ez nem elsősorban a pénzen, hanem a cégek személyzeti politikáján múlik. Magyarul: van, akinek cégautó, van, akinek taxi, van, akinek meg a BKV jár egy cégnél, ezzel is jelezve a cégnél elfoglalt pozícióját.

Gondolkodt-e valaki azon, hogy az elmúlt év végén és az év elején, az enyhe időjárást leszámítva, miért volt olyan gyenge az üzletmenet szempontjából? Lehet, hogy a két éven belül végrehajtott négy tarifaeemelést jelezte vissza a piac?

A taxi valóban nem szociális járandóság, mivel ilyen fogalom nincs, a szociális juttatások(!) pedig ingyenesek, de talán nem is luxus szolgáltatás. Az Alkotmánybíróság állásfoglalása szerint: a taxi a tömegközlekedés egyénileg választható része.

Már csak azért sem nevezném luxus szolgáltatásnak, mert utasaink jó része ma már jobb autókkal járkal, mint amivel mi szolgáltatunk.

A Magyar értelmező szótár szerint egyébként a luxus szó jelentése: Fényűzés, dísz; valakinek anyagi erejét meghaladó kiadás, költsékezés.

Jogszerű-e és szükséges-e kategorizálni a taxitársaságok szolgáltatói körébe tartozó autókat? Kizárhat-e egy fuvarszervező iroda

Idézetek rendőri jegyzőkönyvekből:

„Lecsaltam az alagsorba, és megvalósítottam vele homoszexuálisan azt, amit éreztem iránta...”

„Négyen támadtak rám, három fiatalok és két kutya.”

„Felszólításomra az előállított azt válaszolta, hogy azt csinál, amit akar, majd szoknyáját felkapta, lekuporodott a lépcsőre, és újra az utcára folytatta vizeletét. A szabálysértés ténye több méter hosszasan csordogált.”

„A nő elmondása szerint férje nem tudta otthon teljesíteni férfi kötelezettségeit, ezért késősel támadt rá, levágásilag, hogy máshol se tudja azt használni. A mozdulat közben a kés kicsit

felcsúszott, így hasba szúrta a férfit.”

„A sértett szerint támadója legudvariasabb cselekedete az volt, hogy csak egyszer verte meg.”

„Nevezett nő csak erőteljes felszólításomra volt hajlandó benyúlni a szoknyája alá, ahonnan is a lába közül elővette a három csomag, előzőleg eltulajdonított kávé.”

„Verekedéshez küldtek ki, ahol a számbeli fölényben lévő gyanúsítottak elküldtek melegebb éghajlatra. Én elmentem, majd az erősítéssel visszatértem a helyszínre.”

„Tetten értem, amint az inté-

zeti szökevény a padon fekvés savargott.”

„A bejelentő szerint hátulról megnyomták a feleségét a köruton.”

„A helyszínt biztosítottam, ahol a bizottság egy emberi belszárral szennyezett nadrágot, valójában szaros gatyát talált.”

„A feljelentő szerint a meztelenül napozó nudistákat körbevették, és jól megruházták.”

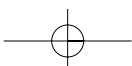
„A szomszédok szerint a hulla még reggel összeveszett a feleségével, majd az egész napot kocsimázással töltötte.”

„A baleset idején a szabálysértő sofőr mellett a gépkocsiban egy idegen nő is tartózkodott. A helyszínen megjelent a balesetet okozó férfi felesége,

aki tudomásul vette, hogy a férfit könnyű sérülésekkel szállították kórházba, majd azt mondta, ha hazajön, otthon súlyos sérülései lesznek.”

„Gyanúsított a husáng felemelése által elkövetett hivatalos személy elleni erőszak kísérletének vétségét követte el, tekintetbe véve, hogy a szolgálati sapka kétséget kizáróan a hivatalos személy fején helyezkedett el, ami a felemelés következtében a földre esett. Ezek után a helyzet gumibot alkalmazásával megnyugtatóan rendezésre került.”

„Az elkövető vékony, csenevész, nagyfejű, a sértettek elmondása szerint leginkább E. T. re emlékeztető, fiatal férfi.”



egy autótípust abból a körből, amelyet a nála rendelő utasoknak kínál? Ez olyan, mintha azt kérdezném, miért nem engedi a Hilton Hotel, hogy használtruha-kereskedő nyisson üzletet a földszinti pavilon során. Egyébként pedig ha a cikkírónak a másik oldalról az az igénye, hogy a társaságok a szolgáltatás színvonalával és ne az árakkal versenyezzenek, akkor a kettő ellentmondásban van egymással.

Az **árverseny** sajnos nem fog megszűnni, ahogyan az élet más területein sem szűnik meg, és aminek az előnyeit a taxisok fogyasztóként ugyanúgy élvezik, mint mások.

El kellene már oszlatni azt a TÉVHITET, hogy a fuvarszervező irodák tartják alacsonyan a taxitarifákat! Ezt ugyanis a PIAC szabályozza a KERESLET-KÍNÁLAT függvényében!

Egyébként a fuvarszervezési díjakat is a PIAC szabályozza, a VE-VŐ taxisok oldala. Ahová a legnagyobb a taxisok áramlása, mert ott tűnnek a legkedvezőbbnek a feltételek, ott a legmagasabb a tagdíj (lásd City).

A **létszám** magas, ez a kollégák megállapítása, és ez részben igaz is. Magas azokban az időszakokban, amikor megáll a bolt, mert a potenciális megrendelők valamilyen titokzatos oknál fogva a munkahelyeiken vannak, dolgoznak és nem taxiznak. Rádadásul a korábban ezeket az időszakokat kitöltő ügyintézős fuvarok is jócskán kopnak a futárcégek áldásos tevékenysége folytán. Pedig van közöttünk olyan, aki szereti ezeket a fuvarokat, szívesen teljesíti, és ameddig ő ezzel van elfoglalva, mások nyugodtan nyomkodhatnak a klasszikus taxifuvarokra. Kevés a taxi a reggeli és délutáni csúcsidekban, és nem csupán azért, mert a nagy forgalom megfogja a kocsikat, ez csak részben ok. Részben ok az is, hogy sokan már nem is dolgoznak ilyenkor, mert a család szállításával vannak elfoglalva, vagy éppen a csúcsforgalom elől menekülnek el. (Az éjszakások egy része meg ki sem jön.)

Ez a 22-es csapdája, amikor nincs megrendelés, a „tutikban” fűrtökben lógnak a taxik, amikor lenne munka, egyszerűen felszívódnak.

Összességében folyamatosan fogy a fővárosi taxisok száma, a szakma átlag életkora pedig nő. Kevés az új, a kezdő taxis, inkább régi visszatérők vannak, akik kipróbálták magukat az élet más területén, de valamiért visszatértek ide. A „droidok” kategorikus elutasításával én azért óvatosan bánnék, részben azért, mert nem tudhatjuk, miért alkalmazott valaki (beszélgetni kell velük és kiderül, hogy mindenkinek más a története), részben azért, mert sok alkalmazott különbséget szolgáltatást nyújt, mint egyes „vállalkozók”. Azon pedig megint csak érdemes lenne elgondolkozni, hogy miért nem tud talpon maradni a piacon egy klasszikus értelemben vett, alkalmazottakat foglalkoztató taxitársaság!

A **piacra lépés feltételeinek szigorítása** jó ötlet, csak az a baj vele, hogy sajnálatos módon automatikusan magával hozza a bent lévő szakmai továbbképzésének szükségességét is.

Emelt díjas telefon manapság a nyereséggel kecsesítő szavazások esetén adható el. A szolgáltatók inkább a kedvezményes tarifás (40-es) vagy az ingyenes (80-as) számmal hirdetik magukat. Realitás akkor egy emelt díjas telefonszám bevezetése? Az utas egyébként ma is kifizeti a tagdíjat (nem egy részét) a fuvardíjban!

A cikkíró sommás összegzése: **„Ezt a zenekart még egyelőre én a taxis fizetem, tehát a nótát is én rendelem!”** Erre az érvelésre a hasonlóan tömör válasz csak az lehetne, hogy ebben a városban minimum 13 zenés szórakozóhely van, oda kell betérni, ahol azokat a nótákat húzzák, amik tetszenek! Az ilyen sarkos válasz helyett én inkább azt javaslom az olvasóknak, mindenki tegye fel magának azt a kérdést, hogy a fuvarszervező irodák nélkül vajon könnyebb lenne-e? Próbáljatok erre reális választ adni magatoknak. A gondolkodáshoz csak annyi segítséget hadd adjak, hogy '82-ben, amikor a magántaxit engedélyezték, néhány hónap alatt a maszek taxisok két társaságot is szerveztek, pedig senki sem kényszerítette őket!

A szakma válságból kikerülése kizárólag a kollégák kezében van, illetve abban, hogy képesek legyenek azon a tévhiten túllépni, hogy a társaságok vezetői nekik csak rosszat akarhatnak.

Tudomásul kell venni, hogy megváltozott a világ, ma már nem úgy működnek a társaságok mint 15-20 évvel ezelőtt. Az volt a hőskor, szép volt, jó volt. Persze a megszépítő messzeség erejét ne feledjük. És ismét egy kis lelkiismeret-ébresztő: panaszkodunk manapság a kapitalizmus farkastörvényei miatt. De kik is voltak azok, akik a Fótaxi és a Volán Taxi hegemoniáját megtörve kikövetelték a piaci versenyt a taxizásban? Csak nem mi taxisok, amikor feketén kezdtünk taxizni szabadnapjainkon? Jelentkezzen, aki emlékszik a „Felszab”-téri taxiállomáson a péntek délutáni taxit váró sorokra, és az odasorjázó szabadnapos taxisokra, akik saját autójukon vitték el a saját kollégáik elől a fuvarokat! Mi voltunk azok is! A piaci verseny a mi jóvoltunkból ma odáig jutott, hogy ezt már talán nem kérjük?

Hát sajnos ez nem így működik. Aki szelet vet, vihart arat! Már nincs visszaút, a kesztyűt fel kell venni, a piacon ma naponta meg kell küzdeni az életben maradásért, taxisnak és taxitársaságnak egyaránt!

EZ A KÖZÖS PONT, AMIN ÉRDEMES LENNE ELGONDOLKODNOTOK NEKTEK, TAXISOKNAK!

Mi legfeljebb segítséget tudunk adni ahhoz, hogy ezt hogyan csináljátok.

Dudás Zoltán

MORFONDÁRIÁK

Felkaptam a fejem egy érdekes hírre. Azt mondja, hogy „Könyvet ír a taxisokról a Tanár úr. Havas Henrik a média nagy egyénisége, és több sikerkönyv szerzője. Állítólag egy taxis „cég” kérte fel erre a feladatra. Szerintem ott fent Horger Antal úr lázas keresésbe kezdett József Attila után, hogy bocsánatot kérjen tőle. Havas úr nem is titkolja, hogy nagyon megkéri az árát a művének. Sőt, ahogy olvastam „nem tudott ellenállni az ajánlatnak. El is kezdte gyűjteni az élményanyagot. Paróka, álruha, meg ami kell. Csak az volt a baj, hogy lépten-nyomon felismerték. Miért? Na ugyan miért? Azért mert amikor a szemüvegét fogpiszkálóként kezdte üzemeltetni, akárki is rögtön rájött, hogy csakis Ő lehet a volán mögött. El is terjedt a városban a híre. Ettől kezdve a kalandvágyó, vagy csak a kíváncsi utasok tömege reménykedett, hogy összehozza a jó sorsuk vele a taxijában. Milyen menő is elmesélni, hogy „képzelték a Havassal utaztam.” „Jattot is adtam rendszeren, sőt még egy sztorit is elmeséltem neki.” Meg is ígérte, hogy benne lesz a könyvében. Na, ilyen érdekes dolgok történnek mostanában a taxizás környékén. Meg a szokásos egyéb nehézségek. Persze a változásokra érdemes felkészülni. Hiába néz úgy ki, hogy a taxizással kapcsolatban jó ideje nem változik semmi, ez nem igaz. Változnak például a követelmények. Meg a módszerek. A fuvarszervezés például. Ma már sokkal komolyabb kapcsolatok szükségesek egy piaci szegmens „törvényes, és jogszerű pályázaton való elnyeréséhez,” mint az eddig megszokott volt. Még talán időben fogtak össze a „cégek”. Amennyiben sikert érnének el a reptéri helyzet rendezésében, akkor nem kell abbahagyni! Jöhetnek a további helyek, pályaudvarok, közlekedési csomópontok. Akkor talán meg tudna indulni egy kis pozitív változás, aminek a taxis vállalkozó is hasznát venné. Mert amit például a székszárdi taxisokról olvastam, azt eddig elképzelni sem mertem. Igaz ez egyáltalán? Hihetetlen! Manapság, amikor vizitdíjat kell fizetni az orvsnál. Sőt! Most már figyelmeztetik azt a személyt, akinek nincs rendben a betegbiztosítása. Ezt egyébként én helyesnek tartom. Nem azokra gondolok, akik helyett a munkaadójuk nem fizetett! Azokra, akik tudatosan nem fizettek eddig. Nevetséges, vagy inkább felháborító, hogy közel az egyharmada a vállalkozóknak nem fizeti a járulékokat. Kíváncsi vagyok, hogy fogja a lebetegedett személy rendezni az eddig felhalmozott tartozását. Már hallottam olyat is, hogy talán az APEH is felelős a kialakult helyzetért. Miért nem végezte a feladatát az APEH? Miért csak most? Persze jobb későn mint soha. Nem győzöm hangsúlyozni: a kapitalizmus a

tönkrementésről is szól. Sajnos ez nem csak a taxisokra igaz. Egyre többen vannak, akiknek ki kell szállni az ő „kamatmentes” hitelre vásárolt autójukból. Na meg az egyéb vállalkozások. A teherfuvarozók, például. Nekik állítólag ötévenként újlag kell vizsgáznai egy csomó tárgyból. Jó sok pénzért természetesen. Erre mondják azt, hogy „pénzcsinálás”. És még mennyi ilyen és ehhez hasonló trükköknek vagyunk kitéve. Nem is lenne baj, ha ennek a sok tanulásnak lenne valami látszata. Sajnos a napi közlekedési hírek nem ezt tükrözik. Súlyosabbnál súlyosabb tragédiák történnek utjainkon. Gyorshajtás, szabálytalan előzések és egyre többször tilos kanyarodások, megfordulások. Úgy néz ki, hogy a rendőrség is kezdi megenni ezt a káoszt, és lépéseket tesz. Traffipaxokat telepít. „Fokozza a jelenléte”. Csak sajnos ez mind nem elég. Vagy nem eléggé visszatartó. A jogi hátteret kellene szigorítani.

Természetesen következetesen alkalmazni is. Kíváncsi vagyok, a jóval fegyelmesebb Ausztriában hány jogosítványt vonnak be egy évben. Vagy mekkora a kiszabott bírságok összege. De ugyan mit várok én, amikor egy népszerű közlekedési műsorban a műsorvezető hölgy szinte ötpercenként kéri az autósokat MOTOROSOKAT, hogy telefonáljanak SMS-ezzenek. Tudtommal a közúti események más csatornákon is elég jól kommunikálhatók. Egyszóval nem egyszerű életet élnek a taxisok. Ahogy mondani szokás, őket még az „ág is húzza”. Azért vannak apró örömeik is. Nagyon megörültem, hogy találtam egy verset is e lapban. Üzeném a rovat szerkesztőjének: ne hagyja abba! A sok okosság mellett kell egy kis szépség is.

Tisztelettel:

Kapitány

Márciusi számunk 32. oldalán a Tisztelt Szerkesztőség rovatban jelent meg kollegánk levele, benne sok-sok felvetéssel, javaslattal. Most az egyik megszólított, a FTFSZ főtitkára válaszol a levélre.

Tisztelt Kolléga!

Először is szeretném félelmeidet eloszlatni abban a tekintetben, hogy a nemrégiben megalakult Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /FTFSZ/ a taxis vállalkozók ellehetlenítésére jött létre.

A Szövetség legfontosabb célkitűzései között éppen az szerepel, hogy a taxisok tevékenységének megítélése, amely napjainkban a közvélemény szemében a mélyponton van, ismét az elismert foglalkozások körébe tartozzon, mind erkölcsi, mind anyagi szempontból.

A munkaadói oldal megfogalmazás pedig azért helytálló, mert a fuvarszervező irodák számos dolgozót foglalkoztatnak a diszpécser-központokban és az irodákban. Természetesen tisztában vagyunk vele, hogy a taxisok döntő többsége egyéni vállalkozóként végzi tevékenységét, és csupán együttműködési megállapodás köti őket a fuvarszervező irodákhoz.

Azzal az aggodalmaddal kapcsolatban is szeretnék megnyugtatót, hogy a Szövetség márciusban tartott közgyűlése határozott arról is, hogy meg kívánja alkotni a saját etikai kódexét, amely a tisztességes piaci magatartás és verseny alapelveit hivatott rögzíteni. Azzal kapcsolatban, hogy az a kódex tartalmazni fogja-e a szabadság esetén fizetendő kedvezményes fuvarszervezési díj intézményét, már nem tudok számodra megnyugtató választ adni, tekintettel arra, hogy ez a kérdés minden fuvarszervező cégnek a saját üzletpolitikáján múlik, hiszen a fuvarszervező irodák is költségvetés alapján dolgoznak. A fuvarszervezési díjak ennek függvényében vannak megállapítva, jelenleg 12 hónapra elosztva.

A címről késő kolléga esetében az eljárás alapja a taxis vállalkozó és a fuvarszervező iroda között érvényben lévő megállapodás, amely rögzíti, hogy a vállalkozó tudomásul veszi és elfogadja a fuvarszervező iroda érvényben lévő etikai szabályzatában foglaltakat.

Ugyanennek a szerződésnek az aláírásakor veszi tudomásul a taxis vállalkozó, hogy a fuvarszervező iroda milyen tarifákkal közve-tít fuvarokat a vele szerződésben álló vállalkozók számára, ide tartoznak a transzfer árak is.

A szakma elnevezés általános érvényű fogalom, azt azonban valamennyien tudjuk, magad is leírtad, hogy egy tanfolyam elvégzése még nem ad szakmunkás-bizonyítványt. Kicsit meglepett, hogy a GPS megjelenésével a taxisok képzését a továbbiakban értelmetlennek tartod. Én úgy gondolom, hogy ma sem alapvetően az a gond, hogy a kollégák nem ismerik a várost, hanem az, hogy nagyon sokan nem tudják, mit jelent SZÖL-GÁLTATNI!

Az esztergályos hasonlatod tetszett, de amennyiben ez az eredeti szakmád, akkor pontosan tudod, mi a különbség az esztergályos és a betanított esztergályos között! A képessé kapcsolatban még annyit, hogy manapság szinte minden szakmában szükség van továbbképzésekre, a tudás szinten tartására a versenyképesség megőrzése érdekében.

Szeretném látni, ki választja ezt a pályát a fiatalok közül, hogy napi 12-14 órát dolgozzon a megélhetése érdekében. Én is szeretném látni, melyik az a foglalkozás, ahol manapság nem kell az embernek inaszakadtáig

dolgozni a boldogulása érdekében. Az önfoglalkoztató egyéni vállalkozó, legyen bármilyen szakmáról is szó, a saját munkaejét adja el. Aki pedig nem egyéni vállalkozó, hanem alkalmazottként ül egy autón, vajon miért keresne többet, mint egy betanított munkás? A szocializmust szidtuk, le is cseréltük, mert kellett a szabadság, a lehetőség most itt van. Csak az a baj, hogy vele eljött a vállalkozás szabadsága is és a piaci versenyé. Kérdés, mi a jobb?

Aggódsz, hogy most majd a fuvarszervező irodák tulajdonosai, vezetői fogják képviselni a taxisok érdekeit, holott szerinted az érdekeink homlokegyenest ellenkezők. Szerintem alapvető tévedésben vagy több más kollégával együtt. Mi tisztában vagyunk vele, hogy a taxisok fontosak számunkra, hogy a megrendelőket kiszolgálhassuk, én inkább úgy látom, hogy ti nem vagytok tisztában azzal, hogy a megrendelőket csak a mi közreműködésünkkel tudjátok hatékonyan kiszolgálni.

Ez az egymásra utaltság és az a szakmai tapasztalat, amelynek birtokában vagyunk, ad esélyt arra, hogy elmozdulhasson a „szakma” a holtpontról.

Dudás Zoltán
főtitkár, FTFSZ

GÖRDÜLŐK2000™

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfától szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsértelt vagy kitörött kerekű gépjárművet (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál INGYENESEN (!)*,

a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizetjük ki!

24 órás telefonos ügyeletünk:
+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880

szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

Csökkentse üzemanyag-költségeit!

Az ECO-TAK készülék

10% körül csökkenti a fogyasztást
(taxis-referenciával is rendelkezünk)

Fogyasztói ára: 20.000.- Ft (bruttó)

visszavásárlási garancia: 1 hónap

Megvásárolható a Kerflex Kft.-nél
1106 Budapest, Porcelán u. 3-9.
Tel./Fax: 216-5437
www.eco-tak.com

K-TERMO BT.

AUTÓKLÍMA

**AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS**

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.
☎ 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

Tömegosztatás babzsákkal és szivacs-golyóval

TÜNTETŐBARÁT KÖNNYGÁZ

Hatásbemutatóval egybekötött sajtótájékoztatón mutatta be legújabb tömegosztató eszközeit a Rendészeti Biztonsági Szolgálat (REBISZ) a közelmúltban. Az eseményen jelen volt magazinunk is, így lőtávon belülről ismerkedhettünk a fejlett Nyugat rendzavarásain alkalmazott eszközökkel.

Március 23-án délelőtt szakadt az eső, ám ez a hazai média képviselőit nem zavarta, ugyanis mindenkit érdekelt az új, humánusabb arzenál, amit a rendőrség az elmúlt hónapokban beszerzett. Mint ismeretes az október 23-ai rendzavarások során a rohamrendőrök gumilövedékeket is használtak, amelyek kis távolságban és lágy testrészeket érve bizony súlyos sérüléseket, esetenként maradandó fogyatékossgot okoz-



Dr. Garamvölgyi László a külföldi példákat sorolta



Simonyi Ottó kezében a babzsák (jobbról) és a szivacs-lövedék (balról)

Emiatt számos kritika érte a rendőrséget, akik erre is igyekeztek mihamarabb megoldást találni. Ennek köszönhetően új, humánusabb eszközöket szerzett be a testület. Mint azt *Simonyi Ottó* rendőr alezredes magazinunknak elmondta: a sörétes puskák és a 40 milliméteres gránátvető továbbra is használható különféle rendőrségi feladatokra, ám a különbség ezen túl az alkalmazott lőszerekben lesz. A legutóbb beszerzésnek köszönhetően a magyar rendészeti arzenálban megtalálhatók az úgynevezett humánusabb lőszer, lövedék is. Ezek közé sorolható a babzsák, amellyel 15-16 méterig lehet célzott lövést leadni, akár végtagra célozva is. A babzsák egy sárga 8-10 cm nagyságú szövet zacskó amibe granulátumot vagy kvarchomokot töltenek, és ezt lövik ki a rendzavarókra. A megfelelő

tolerót biztosító töltetnek köszönhetően a babzsák a célszemélyt eltalálja, tompa, igen erős fájdalmat okoz, de nem hatol be a testbe, így annak a célnak, amely rendészeti szempontból szükséges, megfelel, pillanatig képes blokkolni a rendzavarót, ugyanakkor közel sem okoz olyan egészségkárosodást, mint amilyet a gumilövedék.

A másik újdonság a

A hatásbemutató jelen volt *dr. Garamvölgyi László* rendőr ezredes is, aki kérdésünkre elmondta: az október 23-ai események után a REBISZ munkatársai Franciaországban jártak tapasztalatcserén, míg a német rendőrség hasonló egységeinek vezetői Magyarországon osztották meg a tömegbiztosításokkal kapcsolatos gyakorlati elveiket. Mindkét országban rendszeresen fordulnak elő tömegdemonstrációk, s ezek nem minden esetben nevezhetők békésnek, így az ott szerzett tapasztalatokat és kiképzési módszereket átvette a magyar rendőrség is. A szivacs-golyó és a babzsák mellett vannak olyan rendfenntartó erők, ahol fagyolyót vagy egyéb szivacs, illetve lágy műanyag alapú lőszerket használnak a tüntetők ellen – osztotta meg ismereteit a rendőrség szóvivője.

Végül az új kiserelésű, de annál hatékonyabb könnygáz emberi szervezetre



A 40 milliméteres gránátvetőből különböző hatású eszközök lőhetők ki

szivacs-lövedék, amelyet szintén a 40 milliméteres gránátvetőből lehet kilőni. Ez az eszköz 35-40 méterig biztosít alkalmazójának lehetőséget célzott lövés leadására. Hatásmechanizmusa ugyanaz, mint a babzsáké. Pontosabban lehet vele lőni, és az eltalált személynél ugyancsak kifejti azt a hatást, amely az elfogáshoz, esetleges kiemeléséhez szükséges – tudtuk meg a többszörös világbajnok céllövőtől.

A bemutatón saját szemünkkel is meggyőződhattünk arról, amíg a gumilövedékek a céltáblát kilyukasztották, addig ezt a hatást sem a szivacs-golyó, sem pedig a babzsák nem érte el, miközben hasonló körülmények és feltételek között alkalmazták. A szivacs-golyóról megtudtuk, az Amerikai Egyesült Államokban 9 millió dollárba került a kifejlesztése, mire végleges formáját elérte. Ezek az úgynevezett humánusabb rendészeti lőszer viszont jelentősen drágábbak, mint a gumilövedékek. Konkrét árákról azonban vendéglátóink igen szűkszavúan nyilatkoztak.

gyakorolt hatását élvezhették a jelen lévők. Mint megtudtuk: az újfajta gránátok egy műanyag burkolatot kaptak, így alkalmazásukkor, amennyiben el is talál bárkit, egyrészt nem üt akkorát, mint a korábban alkalmazottak, másrészt nem jár akkora hőleadással a gázképződés, így nem égeti meg azt, aki netán hozzáér, és csak azt követően indul be a gázképződés, ha földet ért. Viszont ingerlő hatásában erőteljesebb, mint az októberben bevetettek, így hatékonyabb, mint a korábban alkalmazott hasonló eszközök.

Az új könnygázgránátokat március 15-én este már alkalmazta a rendőrség, míg sem a gumilövedékek, sem pedig a babzsákokra, illetve a szivacs-lőszerre nem volt szükség a rend helyreállításához.

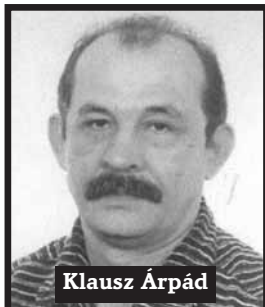
Abban csak bízhatunk, hogy csupán ilyen és hasonló bemutatókon szerzhettünk testközeli élményt ezen eszközökről.

k.z.t.

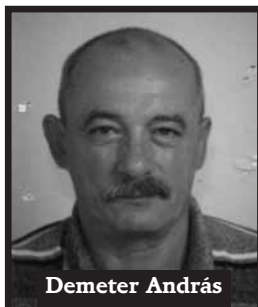
Néhány nap alatt három kollégát veszítettünk el!

Erre most már tényleg nincs megfelelő szó! Mikor lesz vége ennek a rémálomnak? Néhány nap alatt, - csak mi „kockások” - három kollégát veszítettünk el! Közülük ketten autójukban haltak meg, munka közben! Pörgünk, hajtunk, küzdünk, és ez a vég! Van, akinek a szíve mondja fel a szolgálatot, van, akinek a teste fárad el és van, aki önkézevel vet véget életének...

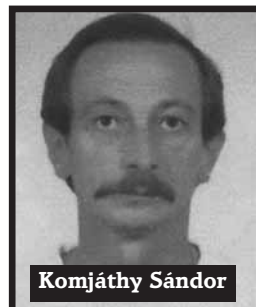
Mókuserékben robotolunk hajnaltól napestig, vagy kora délutántól pirkadatig. Utána 2-3 sör, rövid alvás, és kezdődik minden előlről! Mindhárom kolléga fiatalember volt, életerős, jókedvű, dologszerető!



Klausz Árpád



Demeter András



Komjáthy Sándor

Őket ragadta el a halál, akik még évtizedekig élhettek, dolgozhattak volna! Búcsúzunk tőlük, megadjuk a végtisztességet, de közben nagyon szomorúak vagyunk. Miért ilyen kö-

nyörtelen az élet? Barátaink, kedves kollégáink: emléketeket kegyelettel megőrizzük!

Juhász Péter
Főtaxi Zrt.

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz.

Az ilyen úton közlekedő valamennyi járműfajta vonatkozik az úthasználati díj megfizetésének a kötelezettsége.

2. Helyes a „B” válasz.

Arra a tehergépkocsira, vontatóra, valamint az e járművekből és a hozzájuk kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvényre vonatkozik az úthasználati díj megfizetésének a kötelezettsége, amelynek megengedett legnagyobb össztelege meghaladja a 7,5 tonnát.

3. Helyes a „B” válasz.

A tábla jelentése: „Korlátozott forgalmú övezet (zóna)”. A tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztelegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.

4. Helyes az „A” válasz.

A tábla jelentése: „Alagút”, a rajta lévő felirat az alagút hosszát, a kiegészítő táblán megjelenő felirat pedig az alagút távolságát jelöli.

5. Helyes a „B” válasz.

Ha a „Sebességkorlátozás” tábla lakott területen 50 km/h-nál nagyobb sebességet jelez, a 2500

kg megengedett legnagyobb össztelege nem meghaladó gépkocsival lehet a jelzőtáblán megjelölt sebességgel közlekedni.

6. Helyes a „B” válasz.

Az ábrán látható jelzés 2007. április 1-jétől kezdődően teszi kötelezővé az autóbusz utasainak a biztonsági öv becsatolását.

7. Helyes a „C” válasz.

A mezőgazdasági vontató, illetve az ilyen járműből és a hozzá kapcsolt pótkocsiból álló járműszerelvény lakott területen kívül és belül, legfeljebb 40 km/h sebességgel közlekedhet.

8. Helyes a „B” válasz.

Nem kell becsatolni a biztonsági övet annak a személynek, akinek erről külön jogszabályban meghatározott, orvos által kiállított igazolása van.

9. Helyes a „B” válasz.

A lakott területen kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó személynek éjszaka és korlátozott látási viszonyok között fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

10. Helyes a „C” válasz.

2008. január 1-jétől lép hatályba a következő szabály: A lakott terület-

ten kívüli út úttestjén, leállósávján, útpadkáján tartózkodó gyalogosnak/személynek (aki akár lehet a taxiból korábban kilépő vezető, vagy a gépkocsit elhagyó utas is) – éjszaka és korlátozott látási viszonyok esetén fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

11. Helyes a „B” válasz.

Ilyen esetben a légzsák működését előzetesen meg kell akadályozni, és a gyermek csak gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítható.

12. Helyes a „B” válasz.

Ilyen esetben legalább a biztonsági öv használatára van szükség, mert a szabály csak a taxi üzemmódban tesz kivételt a gyermekbiztonsági rendszer alól.

13. Helyes az „A” válasz.

A járművezetés gyakorlati oktatását végző személy ilyen vonatkozású kivételes helyzete a szabálmódosítás következtében megszűnt. Az oktatás során jó példát kell mutatnia.

14. Helyes az „A” válasz.

2007 június 1-jétől kezdődően erre a kerékpárt hajtó személyek vannak kötelezve. A b) és c) válaszban említett személyek további haladékok

A Főnix Taxi kollektívája tudja, hogy taxisunk, kollégánk, barátunk:



Szentesi Imre

(Főnix 83),

2007. március 30-án tragikus hirtelenséggel, életének 46. évében elhunyt.

Nagyon egyszerű, de annál udvariasabb és segítőkész kollégát veszítettünk el fiatalon. Többnyire éjszaka dolgozott, önzetlenül segítette munkánkat. A munkával kapcsolatban voltak jó ötletei, észrevételei, amit gyakran felhasználtunk. Mindig nyitott szemmel járt. Nagyon szerette, amit csinált, élete a családjáról és a taxizásról szólt. Halála egy rosszullet után, munka közben érte. A barátok, kollégák és mindenki nevében, aki szeretett és tisztelt, búcsúzik tőled a Főnix Taxi kollektívája.

Nyugodj békében!
Emléked megőrizzük!