

taxisok világa

NISSAN NV200 COMBI

MÁR 5 ÉS 7 SZEMÉLYES
VÁLTOZATBAN IS!

2 OLDALI TOLÓAJTÓVAL, BENZINES-
ÉS DÍZELMOTORRAL IS ELÉRHETŐ!

AKÁR 3100 LITERES
CSOMAGTÉRREL!

7,99% THM



NISSAN NV200 COMBI

MÁR 4 168 215 FT-TÓL



Az akció 2011. október 1-től visszavonásig érvényes. Nissan Finance finanszírozás igénybevétele esetén, minimum 50% önerő mellett megkötött vevőszervezőkre érvényes. Forint alapú pénzügyi lízingkonstrukció, mely egyedi hitelképesség vizsgálat függvényében változhat. A THM meghatározása az aktuális feltételek, illetve a hatályos jogszabályok figyelembevételével történt, a feltételek változása esetén a mértéke módosulhat. Jelen hirdetésben közölt adatok és tények kizárólag tájékoztató jellegűek, nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A hirdetésben látható képek illusztrációk. Összevont üzemanyag-fogyasztás: 5,0–9,4 l/100 km, összevont CO₂-kibocsátás: 139–177 g/km.

DUNA AUTÓ
az autóváros

Duna Autó Zrt. Nissan márkakereskedés és szerviz
1037 Budapest, Zay u. 24. • Tel.: +36 1 801-4111 • Fax: +36 1 801-4134
e-mail: nissan@autovaros.hu • www.autovaros.hu/nissan
Nyitva tartás: H-P: 8⁰⁰–18⁰⁰ Szo.: 10⁰⁰–13⁰⁰
Vagy telefonon előre egyeztetett időpontban.

Duna Autó Zrt. Nissan márkakereskedés
8000 Székesfehérvár, Szent Flórián krt. 9.
Tel.: +36 22/801-042 • Fax: +36 22/801-043
e-mail: nissanfehervar@autovaros.hu
Nyitva tartás: H-P: 8⁰⁰–17⁰⁰ Szo.: 9⁰⁰–12⁰⁰



XXI. évf. 10. sz.

2011.

Október

Vannak, akik tudják, hogy:

- A BTI több mint 20 éves tapasztalattal rendelkezik taxis szakmai területen.
- A Taxisok Világa adózási szakcikkeit és táblázatait mi készítjük.
- Adószakmai munkákért felelősséget vállalunk.
- Nálunk nem kell előre bejelentkezni. Nyitvatartási időben akkor jössz, amikor tudsz (egyéb időpontot meg megbeszélhetünk telefonon...)
- Anyagleadás éjjel-nappal lehetséges az irodaház portáján elhelyezett postafiók útján.
- Választhatsz, hogy csak az elektronikus bevallásaidat szeretnéd ránk bízni, vagy komplett szolgáltatást kívánsz. Te határozhatod meg, mennyit szánsz ügyviteledre.
- A teljeskörű díj teljeskörű szolgáltatást takar. Nálunk nincsenek rejtett költségek.
- Bármikor naprakész felvilágosítást adunk adófolyószámlád állásáról. Rendelkezésedre állunk akkor is, ha csak kérdezni akarsz...
- A köztartozások befizetése parancsoló szükségletté vált. Segítünk elkészíteni a fizetési könnyítésre irányuló kérelmeket, beadványokat
- Ma már a táppénzes napok bejelentése is csak az ÁNYK programmal kezelhető elektronikus nyomtatványon lehetséges – kitöltjük neked
- Egy főfoglalkozású taxis vállalkozónak évente minimálisan 15 különböző bevallást kell beküldenie, túlnyomó részét elektronikusan. Ha Budapesten dolgozik, de nem itt lakik, akkor 16-ot. Ha tételes adózó akkor 18-at, vagy 19-et. Ha emellett alkalmazottat is tart, akkor 31-et...
- Jövőre biztosan változik a minimálbér. Változik a járulékalap. Változik a járulékok százaléka. Az adó- és TB törvény. Meg még sok minden más... - mi követjük a változásokat

*Vannak, akik mindezt nem tudják.
Nekik készítettük a hirdetést...*

**Könyvelés * Elektronikus bevallások * Járuléknnyilvántartás * Iparüzési adó
Cégautó adó * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel * Non-stop anyagleadás
Csekkes, átutalásos fizetési lehetőségek**

bti@taxicentrum.hu

1119 Budapest, Vahot u. 6. * Tel.: 06-1-229-3736

Mobil: 06-30-989-4279 * Nagy Zoltán * Nyitva tartás: H-Cs 10-17-ig, P 10-14-ig

BTI **TAXI** CENTRUM

TARTALOM

Demonstráció	4.
Nem játék a pénzügy!	4.
Már sok helyen 400 forint a benzin!	9.
Miért (nem) jó a fix ár	10.
A főváros területén végzett személytaxi (fuvarozói) szolgáltatásokról	11.
A maximált tarifa emelésének lehetséges mértéke és annak közgazdasági alátámasztása	12.
Taxi 24 Székelyudvarhely	18.
Kinyomták a „Nagy testvér” szemét	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Kombinált térfigyelőkamera	23.
Biztosítás – biztonság	24.
Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban	24.
Színek és jellemek	25.
Zéró tolerancia	31.
Reménytelen	32.
Fótaxi – MTK 5-1 (1-0)	32.
Változások a fővárosi közterületek elnevezésében	34.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	34.
Találtunk egy verset	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
Megnyugodtam...	39.
Mélygarázsba is behajthatunk a gázautókkal	40.
Velencei-tó kerülés a City Taxi SE bringásaival	40.
Megfelel taxinak?	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Van vállalkozásod?

Persze hogy van! – jöhet azonnal a válasz. Itt a vállalkozási igazolványom, a taxi-engedélyem, fenn a szabadjelző, megy a taxióra, dolgozom. Persze hogy van vállalkozásom!

Igen, valóban úgy tűnik. Kívülről semmi gond, a látszat tökéletes. Az autó frissen mosva, jó esetben a vezetője is, világít a szabadjelző, szól az URH. Kicsit közelebről megvizsgálva azonban már láthatóvá válnak a problémák: néhol kezdődő rozsdafoltok, csikorog a fék, csúszik a kuplung. A kopott nyári gumikat is ideje lenne lecserélni. A kesztyűtartóban szomorúan kuksolnak a befizetési határidőn már rég túl lévő gyűrt csekkek. Aztán teletankolni is kéne már... De hát miből? Nem jut mindenre!

Egy működő vállalkozás alapvető ismérve, hogy saját maga teljes körű fenntartása mellett tulajdonosának normális megélhetését is biztosítja. Ha e mondatot kissé részletezzük, a következőkre jutunk: vállalkozásod van, ha:

- Munkaeszközödet, jelesül a taxinak használt személygépkocsit maximálisan rendben tudod tartani, beleértve a kötelező átvizsgálásokat, a gumik és egyéb kopó alkatrészek megfelelő állapotát, a tisztaságot, az üzembiztonságot.

- Eszközöd lecserelésére rendszeresen félretesz a vállalkozásod nyereségéből, az eszköz cseréjét néhány év után hitel nélkül tudod lebonyolítani.

- Adóidat és járulékaidat rendben és naprakészen fizeted, köztartozásod nincs.

- Vállalkozásod annyi legális jövedelmet hoz, amennyiből gond nélkül el tudod tartani magadat és családot.

- Fentieket napi 8-10 óra munkával, öt napos munkahéttel tudod teljesíteni.

- Évente 2-3 hét szabadságot tudsz kivenni, anélkül, hogy gazdasági helyzeted megrendülne.

- Tartalékolsz nehezebb napokra, váratlan eseményekre.

- Félre tudsz tenni magadnak, hogy nyugdíjas éveidben már ne legyél rákényszerülve a munkára.

Hát, körülbelül ennyi. Ezeknek a feltételeknek kellene megfelelnie egy igazi vállalkozásnak. Gyanitom, egyikünknek sincs ilyen. Pedig törekedni kellene az ideális állapot elérésére. Ellenkező esetben nagyon gyorsan ott találhatjuk magunkat, amit úgy nevezhetünk:

A borotva éle

Keveseknek adatott meg, hogy rendben legyen a szénája. Úgy értem, teljesen. Hogy minden be van fizetve, az autó kifogástalan, a jövedelem és a tartalék megvan. Ami a mai gazdasági helyzetben inkább jellemző, az a következő:

- Nem karbantartjuk az autót, hanem javíttatjuk. Értve ezalatt azt, hogy szerelő nem látja, csak akkor, ha valami már véglegesen elromlott.

- Autócserenél családi segítséget kérünk az önrész kifizetésére, aztán felvesszünk egy jó kis 5-6 éves hitelt a többire.

- Adó- és TB-csekkjeinket tologatjuk, halasztgatjuk, vagy egyáltalán nem törődünk vele. Azzal vigasztaljuk magunkat, hogy míg egy villany- vagy gázszámla be nem fizetésénél előbb-utóbb kikapcsolják a szolgáltatást, a köztartozásnál nem „kapcsolhatják ki” a vállalkozásunkat (pedig nemsokára igen).

- Napról napra élünk, hol több, hol kevesebb bevétel van, amiből elvehetünk magunknak. Nem rendszeres, nem biztonság-

Havi aforizma
A hülyeség nem pók, mégis behálózza a világot.

gos a jövedelmünk.

- 12-14 órát dolgozunk naponta, szabadnapról nem is álmodva. Ha már nagyon „kivagyunk” kiíratjuk magunkat táppénzre.

- Évek óta nem voltunk nyaralni. Ha mégis, az olcsóbb és rövidebb lehetőségeket keressük.

- Egy fillér megtakarításunk sincs, szinte tönkremegyünk anyagilag, ha bármilyen okból három-négy napig nem tudunk dolgozni.

- Megalázóan alacsony nyugdíjat kapunk, és mivel semmi tartalékot sem képeztünk, kénytelenek vagyunk tovább dolgozni

Egy nem várt kiadás, vagy hosszabb betegség alapjaiban rendíti meg anyagi helyzetünket. A köztartozások befizetésének tologatását sem folytathatjuk sokáig, mert a hatóság mostanában ráállt a hátralékok intenzívebb behajtására. Ha több száz ezer, vagy több millió forinttal tartozunk az adóhivatalnak, ma már nem dughatjuk homokba a fejünket. Mostantól kezdve kénytelenek vagyunk véresen komolyan venni a helyzetet. Borotvaélen táncolunk.

Letiltás, inkasszó, foglalás

Kisebb összegű tartozásnál a végrehajtó letilthatja a bankszámlánkból a hátralékot. Igen, a lakossági számlánkból is. Az elmúlt hetekben jó néhány kolléga szembe-sült azzal, hogy amikor fizetni akart az üzletben, bankkártyája „nem működött”. A hatóság nem köteles előre értesíteni arról, hogy milyen végrehajtási intézkedéseket foganatosít. Banki számláról tiltja le követelését, jelzalogot jegyez be, vagy

házhöz megy ingó foglalásra. Egyik dologgal sem valami kellemes szembesülni...

Azt hiszem, az utóbbi években elkényelmeseztünk, sőt kissé talán el is felejtettük, hogy vállalkozóként milyen kötelezettségeink vannak. Mivel évekig senki sem kérte számon, hát nem figyeltük adófolyószámlánk állását. Jó esetben, ha volt pénz, fizetgettünk, ha szűkösebb idők jöttek, akkor meg nem. Csak kocsicserénél kezdtünk el kapkodni, rohagáltunk fűhöz-fához kölcsönért, vagy megállapodtunk az adóhatósággal, hogy majd részletekben fizetünk. Aztán persze ezt sem tettük...

Nos, a jó világnak, úgy tűnik, vége. A hatóság bekeményített, minden elképzelhető eszközt bevet a tartozások behajtása érdekében. Ha aránylag csekély mértékű a hátralékunk, akkor kezdjük el törleszteni, mielőtt még kezelhetetlen méreteket ölt. Ha már kissé több, próbáljunk megállapodni az adóhivatallal halasztást, mérséklést vagy részletfizetést kérve.

Ha viszont már komolyabb, akár millió feletti köztartozásunk van, ráterhelhetik az ingatlanunkra, és meg is teszik. Akkor is, ha abban lakunk. Amennyiben banki jelzálog is terheli a lakást, vagy házat, a bank azonnal fel fogja mondani a szerződést, hiszen nem látja biztosítottnak, hogy visszakapja a pénzét. Ha a bank felmondja a szerződést, elárverezheti az otthonunkat. Hamarosan nem lesz hol laknunk! Ekkor aztán kereshetünk két jó erős teszkós szatyrot, hogy legyen majd miben hordani „értékeinket” amikor megyünk „háza” a kiserdőben összetákolat „házunkba”...

Valóban van vállalkozásod?

Fizeted a nyugdíj járulékot, egészségügyi járulékot, személyi jövedelemadót, iparűzési adót?

Be tudsz hajtani a reptérre utasért? Ha igen, aláírtad a szerződést. Ha aláírtad a szerződést, van taxiengedélyed. Ha van taxiengedélyed, van drosztengedélyed is. Ha van drosztengedélyed, bejelentkeztél a fővárosi iparűzési adó hatálya alá, és fizeted is, továbbá bármikor tudsz a többi közterhekről is nullás papírt produkálni.

Ha azonban csak sodródsz, dolgozgatsz egy kicsit, a holnappal nem törődve és remélve, hogy legalább a mai betevő meglesz, ha remegve bontod fel az adóhivatali leveleket és bújkálsz az ellenőrök elől, ha köztartozásaidat nem fizeted, kocsidat elhanyagolod, akkor neked nincs vállalkozásod.

Helyzeted nehéz. Esetleg kritikus. Vagy reménytelen...

Nagy Zoltán

Angol segélykiáltás magyarul: HELP! – Hozz Egy Liter Pálinkát!

* * *

– Tudtad? – A teve egy hétig tud dolgozni úgy, hogy közben nem iszik.

– Nagy dolog! – Én egy hétig tudok úgy inni, hogy közben nem dolgozom...

Demonstráció

2011. szeptember 21. Fontos dátum a taxis társadalom életében. Ezen a napon közülünk több mint félezen önként döntöttek úgy, hogy kinyilvánítják összetartozásukat, szót emelnek a jövőnkért és egységet mutatnak mások számára.

Több mint másfél évtized céltalan útja talán a végéhez közeledik. A problémánk közös, egységet és egyetértést kíván. Szeptember 21-én a TGFSZ szervezésében a FIX tarifáért és a létszámszabályozásért tüntettünk. Azon szabályozási elemekért, amelyek a fontossági sorrend első helyein állnak. Azon elemekért, amelyeken ismételtelen nem kíván változtatni a főváros vezetése! Azon elemekért, amelyek a vállalkozások anyagi és erkölcsi hátterét megalapozhatnák.

A Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete előre bejelentett – rendőrségi engedéllyel és biztosítással – demonstrációval egybekötött nagy-

gyűlést tartott a Felvonulási Téren. Meghívta a tárgyalásokra a főváros képviselőire delegált dr. Komáromi Endrét, hogy tájékoztassa a taxis társadalomban résztvevőket, miként gondolja a jelenlegi városvezetés a munkakörülményeiket „megkönnyíteni” és szabályozni. Ő a felkérést politikai felhatalmazás hiányában nem fogadta el!

Hatalmas médiaérdeklődés mellett a szakszervezet elnöke, Farkas



Nem játék a pénzügy!

Rengeteg idő van beszélgetni a drosztokon. Bárcsak több lenne a munka és kevesebb idő a beszélgetésre...

Beszélgetünk mindenről. Családról, politikáról, munkáról. És pénzügyekről. Nem vagyok se adószakértő, se pénzügyszakértő, de azt látom, néhány kolléga a pénzügyek tekintetében bajban van. Nagyon nagy bajban. Ez nem játék! Íme három példa az elmúlt napokból:

APEH 1.

Vagy most NAV. De hát nem ez a lényeg. Kollégánk bölcs ember. Egy bizonyos összeget betett a bankszámlájára, félretette, tartalékként a rosszabb időkre. Ahhoz nem nyúlt, csak akkor, amikor baj volt. Például kellett egy váratlan kiadásra. Ezt történt a napokban is, szétesett a kuplung, ami nem olcsó mulatság. Rohant a bankba. Ott azonban döbbenet hallgatta meg a valóságot: TB-tartozása miatt a NAV leemelte a teljes összeget...

Figyeljünk arra, mennyi pénzt tartunk a folyószámlánkon!

APEH 2.

Másik kollégánkat nem az eszéért szeretjük.

Most sem tudta elmondani mi is történt vele tulajdonképpen. Neki is komoly adótartozása van. Milliós nagyságrendű... Neki a rendszámát vették el! Az autója megmaradt, de a vállalkozását nem folytathatja!

Most bérel egy autót, úgy taxizik, közben az autója ott áll a háza előtt!

Rendőrség

Két kézzel szórja a rendőrség a közlekedési bírságokat! A 30 000, az 50 000 forintos bírságok is megrendítik a kollégák pénzügyi helyzetét, de itt vannak százezres büntetések is. Ha összejön két darab 300 000 forintos büntetés, az már több mint félmillió forint. Gyakorlatilag meg- és befizethetetlen. A rendőrség is megunta a behajthatatlan csekket. Közigazgatási eljárásban elveszik a rendszámot. Kivonják az autót a forgalomból. Sajnos járt már így nem egy kolléga is.

Összefoglalva az eseteket, nagyon vigyázzunk a pénzügyekre. Ne meneküljünk, ne bújjunk el. Ha tartozásunk keletkezik, próbáljunk inkább egyezkedni, megállapodni. Legalább a kocsinkat, a munkaeszközünket ne vegyék el!

Horváth András



Zsolt és a vezetőség tagjai tartották meg a tájékoztatást a feltételezett terveze-ről. A TGFSZ nyilvánította, hogy érdekvédelemként a tagjai és a szakmában

részt vevők érdekeit kell szem előtt tartania, és ehhez minden alkotmányos eszközt igénybe fog venni! Fontosnak véli a szakszervezet, hogy a későbbi szabályozásoknak csak úgy lehet megfelelni, ha van megfelelő anyagi és erkölcsi háttér. Ehhez pedig átfutási idő kell, fix tarifa és létszámszabályozás elsősorban. A magyar taxis társadalom tagjai eddig is megfeleltek a támasztott kritériumoknak, de mára ellehetetlenültek, szociálisan kiszolgáltatottá váltak, sebezhetőek lettek. Érdekvédelemként a TGFSZ nem engedheti, hogy a szakmát végérvényesen tönkretegyék, megmaradt értékeit kihasználják. Ezért bejelentette, hogy ha a Főváros rövid idő alatt nem határoz a FIX tarifáról és a létszám korlátozásáról, akkor további demonstrációkat



2011. szeptember, egy tüntetés margójára

Ülök a „Kárpát droszton”. Egyszer csak kopognak. Kapok egy szórólapot. Másnap tüntetés, a Dózsa György úton! Tiltakozás az önkormányzat taxisokat érintő intézkedéseivel szemben,

követelések a fix tarifa bevezetésére, a létszám rögzítésére... stb. A régi nóta, a régi „négyes javaslat” haladéktalan beveze-

tésének követelése.

Jól hangzik! A Magyar City Taxisok Szövetségének (MACITOSZ) is ezek voltak a zászlajára tűzve. A kérdés az, hogy idősebb és jó módszer-e a demonstráció, vagy nem?!

Sokan eljöttek. Minden társaságtól láttam taxikat. Olyanok is tiltakoztak, akiknek az oldalán ott „búzlótt” a 150 Ft/km-es taxisnyúzó tarifa. Ez jó kis ellentmondás, de most hagyjuk!

Jól elbeszélgettünk. Egymás közt. Az önkormányzatot ugyanis senki nem képviselte. Mit lehet erre mondani? Mi ez? Szerintem arrogancia. A jelenlegi hatalom tisztában van az erejével. A sajtó munkatársai kb. félidőben már távoztak. Fárbas Tibor bevezetője hatásos volt. Jóarcú, rokonszenves ember. Jól beszél, van kiállása, és sok kolléga szimpatizál vele. Ezt látni lehetett a helyszínen. A szakszervezet elnöke, Farkas Zsolt logikusan, bátran beszélt. Sajnos hibákat is követtek, követtünk el. Eddig még nem sikerült összefognunk. Mindig van valami, amin acsarkodni lehet. Sokszor ugyanazt a célt elveszítjük, mert a megoldásokban meglévő különbségeken jól összevitkozunk. Most is az OTSZ és a TGFSZ közötti feszültség, nézetkülönbség, egymásra mutogatást, ellenségeskedést szült, holott együttműködésre volna szükség!

Az biztos, hogy a Fővárosi Önkormányzat intézkedési terve köszönő viszonyban sincs a miniszterelnök kiszállalkozásokat érintő ígéreteivel! Mi taxisok nagyon vártuk a váltást. Az előző adminisztráció cseles, hazug trükközései után úgy éreztük, most eljön a mi időnk. Nos eljött...

Tovább folytatódik „legyilkolásunk”! Az adminisztráció csökkentéséről, a kiszállalkozások támogatásáról, kedvezményekről, a piac érdekeink szerinti korlátozásáról beszélt Orbán Viktor! Vagyis bevétel növelésről! Ezzel szemben a Főpolgármesteri Hivatal taxizást érintő intézkedései a miniszterelnök ígéreteivel szemben kiadásról, költségnövekedésről szólnak. Tehát van mi ellen tiltakozni, van miről tárgyalni!

A ti felelőségeket az eredményes eszközök kiválasztása. Én láttam bennetek az erőt. Tudom, jogos a követeléseitek. Azt is látom, tudom, az erők összegzése nélkül nem lesz igényeink szerinti változás! Nem azt akarom sugalmazni, hogy most is folytatódik a hazudozás. Ellenkezőleg. A miniszterelnök őszinte, jószándékú ember. Ezt sok más területen bizonyította. Az a baj, hogy távol van tőlünk. Tárgyalni kell! Természetesen jól, következetesen. Az érveket megfellebbezhetetlen tekintélyű szakértői véleményekkel kell alátámasztani. A jelenlegi széthúzás nem hoz eredményt. Rendezni kell a nézetkülönbségeket! Mindannyiunk érdeke egy erős szakmai érdekvédelem.

Üdvözlettel:

Polinger S.

hajtanak végre, forgalomlassítással egybekötve!

A beszámoló és a lelkesítő beszédek után a feltett kérdésekre válaszok is érkeztek. A demonstráció végén mindenki egyszerre fejezte ki az egységét és az elégedetlenségét, hosszú és igen hangos dudaszó kíséretében. A látványos összejövettel békés jellegű volt, szervezett és rendkívül sikeresnek értékelhető, amely igen hosszú idő eltelte után végre talán meg hozza gyümölcsét...

Üdvözlettel:

Fárbás Tibor
alelnök - Szóvivő



Volt értelme a tüntetésnek!



Júniusban tüntettünk a repülőtérért. Szeptemberben meg a FIX tarifáért, az állandó ellenőrzésért, a létszámkorlátozásért.

A reptér ügyében végre sikert értünk el. Ismét európai módon lehet megállni a kettős terminál érkezési oldalán. Nem kell száz métereken ke-

resztül vonszolni a csomagokat, nem kell szakadó esőben menni a taxihoz.

Volt értelme tehát a tüntetésnek, és köszönet a rendért az illetékeseknek! Nincs más hátra, harcolni kell a FIX tarifáért és a létszámkorlátozásért is! Van értelme!

Ferenczy P. Károly

MÉG NEM KÉSŐ!

Nem baj, ha az előző akcióról lemaradtál.
További 100 vásárlónkat ajándékozunk
meg Castrol-os kulcstartóval,
öngyújtóval, vagy tollal.

Siess, mert ezek már tényleg az utolsó ajándékaink!

Árainkról érdeklődj a 06-1-347-8067, vagy a 06-1-347-8061-es
telefonszámon, pénztári nyitva tartási időben.

PÉNZTÁRUNK NYITVA TARTÁSA:

Hétfő: 08.00-16.00
Kedd: 08.00-16.00
Szerda: 11.00-21.00
Csütörtök: 09.00-16.00
Péntek: 08.00-13.30



+361 2-111-111



1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tisztelt Taxis Kolléganők, Kollégák!

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet közgyűlési döntésének értelmében a jövőben azon taxisoknak akik szövetkezeti tagsága, és ezzel egyidőben alvállalkozói státusza is megszűnik a City Taxi "delegálási jogot" biztosít. A delegálási jog lehetőséget nyújt a kollégának arra, hogy maga helyett alvállalkozói státuszra jelöljön olyan kollégát, akit érdemesnek tart a City Taxis alvállalkozói tagságra, és a kolléga megfelel az általános felvételi elvárásoknak.

Jelenleg két nyugdíjba vonuló kolléga helyére várjuk jelentkezéseket.

Általános elvárások:

- stabil vállalkozói háttér,
- minimum 3 éves, Budapesten szerzett taxis tapasztalat,
- maximum 8 éves, nagyméretű légkondicionálóval felszerelt gépkocsi,
- angol nyelvtudás előnyt jelent,
- sikeres helyismereti vizsga tétele,
- belépési díj bruttó 125 000 Ft,
- kaució 230 000 Ft, mely több részletben befizethető, és a kilépés esetén természetesen visszafizetésre kerül!
- EGYÉNI MEGÁLLAPODÁS A DELEGÁLÁSI JOGGAL RENDELKEZŐ KOLLÉGÁVAL.



Érdeklődni lehet irodaidőben:

Poesz Andrea titkárság vezetőnél a 06 70 38 38 006-s számon.

taxi2000



A megnövekedett lakossági és szerződéses fuvarállomány miatt azonnali, kedvezményes belépési lehetőség a Taxi 2000-nél:

- 0 Ft belépési díj!
- Csökkentett kaució díj!
- Csökkentett havi tagdíj!
- Csökkentett, kedvezményes másodállásos tagdíj!

Belépés korlátozott számban, megfelelő esztétikai állapotú gépkocsival!



facebook.com/taxi2000

Információ:
taxi üzletág vezetőnél,
telefon: +36-1-398-9219,
+36-30-563-5140
www.taxi2000.hu

Már sok helyen 400 forint a benzin!

Kész, nincs tovább, a taxis szakmának befellegzett. Vagy mégsem?

Amikor 300 forint lett a benzin ára, akkor azt mondtuk: ez a lélektani határ, innen már nincs tovább. Most 400 forint a benzin, és most is azt mondjuk, nincs tovább! Talán most már hozzátehetjük, hogy a – becsületes – taxis szakmának befellegzett! Nézzünk meg egy átlag, 150 forintos kilométerdíjjal járó taxis életét. Naponta megy 200 kilométert, ebből jó, ha 100 kilométert utassal, így a bevétele mondjuk 15 000 forint. Hozzájön az alapdíj meg a jutt, talán felmegy 20 ezerre.

De! Most jönnek a kiadások. A taxitársaság 60 000 forintja naponta 2000 forintot jelent. A 200 kilométerre naponta eltan-

kol 8000 forintot. A 60 000 forintos autórészlet újabb 2000 forint naponta. Az éves taxiállomás engedély 37 000 forint, egy napra – kerekítve – egy százas. Egy normál gumi kibír 60 000 kilométert, és darabját meg lehet venni 15 000 forintért. Így 60 000 kilométerenként 60 000 forint a kiadás, ez a napi 200 kilométerrel napi 200 forintot jelent. Félre kell (kellene) tenni szervizre is. A kis szerviz, egy olajcsere kijön 15 000 forintból, a nagy szerviz, a vezérmű-szijas, belekerül 90 000 forintba is. Tehát 15 000 kilométerenként – átlagosan – 45 000 forint a szerviz. Kilométerenként 3 forint, 200 kilométerrel számolva, egy napra 600 forint.

A havi nyugdíjbiztosítás,

egészségügyi biztosítás körülbelül 30 000 forint, naponta egy ezres. Az olcsóbb könyvelő 3000 forintért dolgozik, ez naponta egy százas. Ha a személyi jövedelemadó havonta 9000 forint, akkor naponta 300 forint. Évente kell a kocsit vizsgáztatni, esetleg még egy megbontásos vizsga, ez összesen 40 000 forint, kerekítsünk lefelé, napi 100 forint. Jön még a magasabb bevétel esetén fizetendő általános forgalmi adó, a 20 000 forint napi bevételnél, ez napi 4000 forint. Naponta csak egyszer mosassunk kézi mosón, ez is egy százas naponta. Az apróságokat nem is veszem figyelembe, mint a számlatömböket, a nyomtatványokat, az íróeszközöket, a kezes-biztosítást. Összegezzünk. Az itt fel-

soroltak az alanyi áfamentes körbe tartozóknál napi 15 000 forint kiadást jelentenek 20 000 forintos bevétel mellett!

A taxisnak napi 3-5 000 forintból kell megélnie, ebből kellene fizetni az – esetleges 50 000–60 000 forintos albérletet, a gázt, a villanyt! Ebből kellene eltartani a családját! Ez fizikai képtelenség! Marad a variálás! Mindenki tudja, miről van szó! Variál a bejelentett bevétellel, a kiadásokkal! Egy szakmát kényszerítenek csalásra, hazudozásra! Egy szakmát kényszerítenek életveszélyes manőverekre! Nem cserél gumit, nem cserél olajat, nem szervizel! Mindaddig, amíg az autó, vagy a vezetője bele nem rokkan!

F. P.

* TAXIS KÓTYA-VETYE ÉS APRÓHIRDETÉSEK *

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető **06 70 620-2222**

Előfizethető a Taxisok Világa!

A hálós előfizetői díj 2670 Ft, az egy éves 5340 Ft, amit postautóvályonon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!



GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK

www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27,
Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Ez az Ön
hirdetésének helye

Maxxon URH
térerőmérővel,
antennával eladó.
Árnyára 40 ezer forint.
Tel: 30/856-1844

2 db nagy Tele5-ös
szabadjelző jó
állapotban, 7 ezer
forint/db áron eladó.
30/6639-124

Dunaharaszti, telekárban,
2 generációs, felújítandó családi ház,
aszfaltotolt utcában,
részben berendezett eladó.
2 szoba, fürdőszoba, konyha + étkező,
előszoba, mellékhelyiség.
Cserépkályha, gyűrűs-kút. Gáz és
csatorna az utcában. Árnyár: 11,5 millió
forint. Ért.: 06/70/363-8772

AZONNAL BEKÖLTÖZHETŐEN ELADÓ!

XII. kerület, Németvölgyi úton
lévő jó állapotú, földszintes,
28 m²-es, tehermentes,
összkomfortos lakás kis
rezsivel – gázfűtéses,
beépített konyha háztartási
gépekkel.

Ára: 11,5 millió forint

Érdeklődni lehet:
06-30-9310-517

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

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

**Budapest Főváros
Főpolgármesteri Hivatal
Tarlós István Úr
Főpolgármester részére**

Tárgy: kérelem egységes rögzített hatósági taxitarifa bevezetésére

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A budapesti taxiipiacon legalisan és tisztességesen tevékenykedő taxisok jövedelemtermelő képességének megtartása, a fogyasztók, az utasok korrekt átlátható és kiszámítható taxi használatának és igénybevitelének növekedése érdekében kérem Önt, Budapesten szíveskedjék intézkedni, a jelenlegi – 1998.óta érvényben lévő – maximum hatósági ár, **alapdíj 300Ft/, Km-díj 240.Ft, Várakozási díj 60 Ft, ún. rögzített hatósági ár 2012. január 1. bevezetéséről, a jelenlegi hatósági ár változtatása nélkül.**

A helyi önkormányzatok, Budapesten a Fővárosi Önkormányzat számára „az árak megállapításáról” szóló 1990. évi LXXXVII. törvény lehetőséget ad a személytaxi-szolgáltatás során érvényesíthető árak egyedi szabályozására. E jogszabály 7.§ (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján Budapest Főváros Közgyűlése a legmagasabb hatósági árat, annak alkalmazási feltételeit, valamint az egyes díjelemek közötti aránybeli összefüggéseket a 17/2000 (IV.27.) és a 35/2000 (VII.21) számú rendeletekkel módosított 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. Rendeletben írta elő.

A piacon sokan és tisztességtelenül az utasok sérelmére átláthatatlanná tették a tarifák közötti tájékozódást. Ma egy Budapestre látogató külföldi, aki nincs tisztában a helyi viszonyokkal, többször a szerencséjének is köszönheti hogy éppen milyen taxiban, milyen tarifával szállítja a taxi. Az utóbbi hónapokban ismét sokasodnak azok az utas-panaszok, amik ezeket a problémákat bizonyítják és jutnak el szövetségünkhöz telefonon és írásos formában, amit rendszeresen megküldök az Ön Hivatalának.

Egyértelmű, átlátható, kiszámítható és ami a legfontosabb, egyszerűen ellenőrizhetővé válna az utasoknak, azaz a fogyasztók és a Hatóságok számára is az egységes hatósági rögzített ár használata. Ennek eredményeként fokozatosan visszanyerné a fogyasztó a bizalmát a taxiszoolgáltatás irányába, ami növelné a taxisok jövedelemtermelő képességét, ezáltal a város is több bevételhez jutna a megfizetett adók formájában.

A fogyasztóknak így nem kellene áremelésről tartania, hiszen egy 13 évvel ezelőtti már bevezetett árat rögzítené hatósági árként a Főváros. Budapest, 2011. szeptember 12.

Tisztelettel

**Metál Zoltán
elnök**

Egy kisgép három embert szállít – egy tibeti lámát, a világ legokosabb emberét, és egy hippit. Hirtelen a pilóta bejelenti három utasának: – Rossz híreim vannak. A gép rövidesen le fog zuhanni! Most rögtön ki kell ugranunk. Sajnos, csak három ejtóernyőnk van. Mivel én vagyok a pilóta, az egyik engem illet. Sok szerencsét! – szól, és kiugrik a gépből. Ezután a világ legokosabb embere szólal meg: – Mivel én vagyok a világon a legokosabb, és nagyon értékes vagyok a civilizációnak, én veszem el az egyik ejtóernyőt, és megmentem magam. Ezzel ő is kiugrik a gépből. A láma szelíden csak annyit mond a hippinek: – Hosszú és gyümölcsöző életet éltem, nemsokára úgyis eljutok a nirvánába. Vedd el nyugodtan az utolsó ejtóernyőt. – Nyugi, öreg! – mondja a hippit, miközben felcsatolja az ejtóernyőt a láma hátára. – A világ legokosabb embere épp az előbb ugrott ki a hátságokkal.

Miért (nem) jó a fix ár

Napjainkban fontosabb a mai vacsora, mint a holnapi lakoma. Ezért aztán egyre olcsóbb és olcsóbb – látszólagos – tarifákkal próbálják némi csapatok magunkhoz vonzani a fizető utasokat, ezáltal a taxisokat. A verseny sokkal keményebb és erőszakosabb, mint akár néhány évvel ezelőtt. Ma már nem a dicsőség a fontos, ma már nem számít, hogy én vagyok a legjobb, a legszebb, a legnagyobb, hanem az egyszerű fennmaradás a tét. A másik társaságból előbb versenytárs lesz, majd ellenfél. Később ellenség. Az ellenséggel szemben pedig bevethetők olyan eszközök is, amik nem felelnek meg semmiféle versenyszabálynak: csalás, hamisítás, agresszió.

A taxis csapdahelyzetben érzi magát. Utcáról megélni nem tud, kénytelen csatlakozni valamelyik társasághoz. A régi „nagyok” erősen szelektálnak, nem biztos, hogy befér. Választási lehetősége ennek ellenére széles – csakhogy majd’ mindenütt 200 Ft-os kilométerdíj alatt kell dolgoznia. Kényszerből csatlakozik, de elégedetlen. Bár időnként úgy tűnik „jól keres”, mégis, valahol homályosan érzi, hogy nem jó a bevétel a jövedelemmel összekeverni. Az autó is mintha jobban kopna. Néhány „kevésbé fontos” csekk befizetése elmarad. – Nem lehet ennyiből kijönni! – kiált fel, és lázad. Magasabb díjakat szeretne alkalmazni, ezért akár demonstrál, tüntet. A hatalmi szervektől várja gondjai megoldását. Fix tarifát akar!

Ebbéli törekvésében érdekes módon társakra talál olyan kollégákban is, akik pedig „normális”, vagy legalábbis az ő tarifájához képest jóval magasabb áron dolgoznak. Érthető, hiszen, míg ő magasabb tarifát akar, a másik meg több fuvar, amit nem kap meg, hiszen nála olcsóbban is szolgáltatnak. Ördögi kör, amit csak a hatósági fix tarifa oldhat fel. Vagy mégsem?

Az árak megállapításáról szóló, többször módosított 1990. évi LXXXVII. Törvény 7.§

(3) pontja így szól: „A taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a fogyasztóvédelmi hatóság és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével

Kommentár nélkül



Kommentár nélkül küldte be szerkesztőségünknek ezt a képet Szakáll Béla kollégánk a VIII. kerületi Szigony utcából. De milyen kommentár is lehetne mellette? Mit lehet ehhez még hozzátenni?

Az áll meg a taxiállomásokon, aki akar, akár útépítő géppel is. Itt volt hely, tehát itt állt meg. Más országokban a taxiállomás legalább annyira tabu, mint a tömegközlekedési eszközök megállója. Senkinek nem jut eszébe ott megállni. Nem úgy nálunk, ahol nincs számottevő ellenőrzés, és ezt tudják a szabálytalankodók is, mint a kép is mutatja...

vel 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 határozhatja meg.”

Mint tudjuk, a fővárosban a maximált ár van jelenleg is hatályban a taxisolgáltatásban. Kilométerenként 240 Ft-nál több nem lehet (nappal), kevesebb azonban igen. Ezt használja ki a legtöbb taxitársaság, és kommunikációjában csábítóan alacsony árakat hirdet meg, és mint fentebb jeleztük, a „kényszerhelyzet” miatt erre talál is jócskán taxivállalkozót. Gondolhatjuk, hogy ha nem csak a felső határ van megszabva, hanem az alsó is (vagyis e kettő ugyanaz), akkor majd nem lehet nevétségesen olcsón, szinte (vagy nem is csak szinte...) önköltség alatt szolgáltatni.

Az idézett törvény a rögzített hatósági ár (esetünkben fix tarifa) megállapítására két lehetőséget ad:

„9. § (1) A hatósági ár megállapítása történhet tételesen vagy a hatósági ár kiszámítására vonatkozó előírásokkal.

(2) A hatósági árat alkalmazási feltételeivel (pl. a minőség, a határidő, a szállítások ütemezése, a megrendelés nagysága, a teljesítés helye, a fizetési feltételek) együtt kell megállapítani.”

Vajon hogy fog dönteni a hatóság? Kezdjük a minőséggel: Suzuki, vagy Mercedes? Egyéves, vagy húszéves? Benzin vagy dízel? Aztán a megrendelés nagysága, esetünkben a kihasználtsági százalék. Ötven százalék, netán kevesebb? Csapattag, vagy mezítlábas? Rengeteg a kérdés, óriási az eltérés. Mindenki a gazdaságossági számításokkal jön. Vegyük már észre, hogy ebben a heterogén típus- és évjáratörszetételben nincs ilyen! Ennyire eltérő „gurulók” és egyéb feltételek esetén nincs ilyen! Nincs általános önköltségi számítás „a” taxira!

Attól tartok, ha sokáig kérjük, még a végén megkapjuk a fix árat. Az ártörvény 10.§-a lehetőséget ad mind saját kérésre – akár értjük a szakmát ezalatt –, mind hivatalból való szabályozásra:

„10. § (1) A hatósági ár megállapítása – ideértve az alkalmazási 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.

(2) A hatósági ár megállapítójának megkeresésére az országos gazdasági kamara tájékoztatást ad a kérelemmel érintett termékekkel, szolgáltatásokkal kapcsolatos forgalmi és árviszonyokról.”

Szerintem itt megint súlyos bajok lennének! Milyen forgalmi és árviszonyokról adhatna tájékoztatást bármiféle gazdasági szervezet? Hogy a taxi 140 és 240 közötti kilométerdíj dolgozik? De az általános inkább a 200 Ft alatti fuvarozás? Majd jól megkapjuk a fix tarifát, mondjuk 180 forintos kilométerdíjra, ha sokat ugrálunk...

Régi vesszőparipám, és most is megismétlem: Budapesten jelenleg is van fix tarifa! Nappal 240, éjszaka 336 forint kilométerenként. Senki nem tiltja meg, hogy akár az összes taxis ennyivel járjon! Semmiféle jogszabályt – beleértve a versenytörvényt is – nem szegünk meg az engedélyezett maximális tarifa alkalmazásával. Nem kell hatósági intézkedésre várnunk, mert az már megtörtént 11 évvel ezelőtt! Ja, hogy csapatunk kisebb tarifával jár? Hát hassunk oda, hogy ne így legyen! Minden társaságnál vannak fuvarszervezők. Világosítsuk fel őket, hogy az nem fuvarszervezés, ha csak azt mondják: mi vagyunk a legolcsóbbak. Az a fuvarszervezés, ha mi egy kicsit drágábbak vagyunk, de mégis minket hívnak! Ha csak az ár számítana, akkor ma Budapesten egyetlen taxitársaság működne: mégpedig a legolcsóbb.

Persze tudom én, hogy fuvert szervezni rohadt nehéz melő! Ha kevés az eredmény, a vezetés és a taxisok is a fejedet akarják, ha meg sikeres vagy még többet kívánnak. Ugyanakkor elérni azt, hogy a szerződött tagok ne csak bizonyosfajta félreértelmezett „kényszer” miatt fizessenek tagdíjat, hanem azért, mert jól érzik magukat a csapatnál –, nos, az nagy kihívás.

Társasági és vállalkozói fejjel is rövid távon gondolkodunk, pedig a rövid távú előny hosszú távon biztosan veszteséghez vezet. Társasági és egyéni szinten egyaránt... **-oli-**

Az utóbbi hetekben sok taxis megdöbbsen azon, hogy nincs érvényes taxiállomás-használati engedély, ami miatt eljárás alá vonták. Az ügyben a Taxiállomás Kft.-hez fordultunk segítségért. A tájékoztatást ezúton is köszönjük, a taxis kollégáknak pedig javasoljuk, nézzék meg engedélyüket: érvényes-e? Az alábbi tájékoztatóból egyértelműen kiderül, hogy ezt 365 napra adják!

A főváros területén végzett személytaxi (fuvarozói) szolgáltatásokról

A fővárosi személytaxi-szolgáltatás speciális szabályait jelenleg a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.), 2012. január 1-től az azonos című 39/2011. (VII.07.) Főv. Kgy. rendelet szabályozza.

A 2012. január 1-ig hatályos jogszabály rendelkezésének megfelelően a főváros területén világitó szabadjelzővel utasfelvételre való felkészülés érdekében taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomáson várakozhat. (12. § (5) bekezdés) **(tehát: a főváros területén személytaxi-szolgáltatást végezni csak a fővárosi érvényes engedély megléte esetén lehetséges, ebből következően érvényes szerződés hiányában nem.)**

A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak az a taxigépkocsija várakozhat a kijelölt taxiállomáson, amelyre vonatkozóan a taxiállomás-használati megállapodást (szerződést) megkötötték, és ezzel együtt az előírt taxiállomás-használati díjat befizették, a taxiállomás használatához szükséges, az önkormányzati rendeletben meghatározott jelzést (matricát és kártyát) kiadták és azt (a matricát) a taxigépkocsin

az előírt módon elhelyezték. (12. § (2) bekezdés) **(tehát: érvényesnek kell lenni a rendszámhoz és a konkrét vállalkozáshoz tartozó szerződésnek. A lejárt (érvényességi időn kívüli) szerződés nem érvényes!!!)**

A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet (a taxiszoolgáltató vállalkozók felé éves időszakra vonatkozó taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díjat érvényesít. (9. § (2) bekezdés) **(tehát: a szerződéskötéskor, vagy azt követően a szerződés alapján lehet az éves díjat megfizetni)**

Az engedély a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezettel kötött megállapodásból, a kiadott engedélyből (kártya), valamint a sorszámmal ellátott öntapadós címkéből áll. (9. § (3) bekezdés)

Annak érdekében, hogy az előzetes vagy időszakos járműminősítő vizsgálat során a fővárosi engedély meglétét és az éves díj megfizetését az arra kijelölt hatóság a rá vonatkozó más jogszabály alapján ellenőrizni tudja, a vizsgálatot megelőzően szükséges az engedély megszerzése. (9. § (4) bekezdés) **(tehát: a hatóság vizsgálatát megelőző-**

en bármikor megszerzhető, amikor az előző lejár.)

Az engedély meglétéről (szerződés megkötéséről) és a díj megfizetéséről a főváros közszolgáltatója igazolást állít ki. A taxiengedélyt más jogszabály alapján, és a járműminősítő vizsgálatot szintén más jogszabály alapján ezen igazolás birtokában végzik a kijelölt hatóságok.

A szerződés érvényességi idejét maga a szerződés rögzíti. Kezdőnapja a lejártó (vagy lejárt) szerződés lejáratát követő nap. Lejáratát ideje a kezdőnaptól számított 1 év. Kelte a szerződés megkötésének napja. Érvényesség kezdete a díjfizetés jóváírása.

A nem teljesített szerződésre eső díjhányad a járműszolgáltatói körből történő kivonása esetén visszatérítésre kerül. (9. § (4) bekezdés) **(tehát: ha fehér visza-rendszámozás fellelhető a forgalmi engedélybe jegyezve, vagy érvényes adásvételi szerződés esetén.)**

A 2012. január 1-jétől hatályos norma rendelkezéseinek megfelelően a 2011. december 31-ig megkötött szerződéseket az érvényességi idejükig a főváros érvényesnek tekinti. (39/2011. (VII.07.) Főv. Kgy. rendelet. 15. § (5) bekezdés)

A maximált tarifa emelésének lehetséges mértéke és annak közgazdasági alátámasztása

Elérendő cél:

A budapesti taxiipiacon legálisan tevékenykedő taxisok jövedelemtermelő képességének javítása, a fogyasztónak előnyös, és a szolgáltatókat innovációra kényszerítő piaci viszonyok korlátozása vagy megszüntetése nélkül.

Jelenlegi áralkalmazás:

A budapesti taxiipiacon 2010-ben 10 olyan személytaxi fuvarszervező társaság működik, melyek legalább 100 taxi felett rendelkeznek. Összesen kb. 4300 taxis tartozik e csoportba.

A társaságok közül csak a City Taxi és a Főtaxi az, melynek nyilvános tarifájában nincs 200 Ft/km-es útdíjnál alacsonyabb tarifaelem. Ennek ellenére nekik is vannak ennél alacsonyabb összegre szóló céges szerződéseik, csak ezt ők a teljes állományon szétterítve, a beszedett fuvarszervezői díjból kompenzálják taxisaiuknak. Ennek következtében e két társaság szedi a legmagasabb fuvarszervezői díjakat a taxisoktól.

A budapesti telefonos taxiipiac többségét jelentő másik 8 személytaxi fuvarszervező társaság (TaxiPlus, 6x6 Taxi, RT5 Taxi, Taxi4, Taxi 2000, Budapest Taxi, Mini Mobil, Max Taxi) állandó utasainak és a cégeknek adott kedvezményes tarifaként nyilvános tarifátáblájában is feltünteti a 200 Ft/km alatti útdíjait. Ezen tarifa cégenként változó, lényegében a 150–190 Ft/km-es tartományba található.

A fuvarszervező társaságokhoz tartozó taxisok a megengedett legmagasabb nappali tarifát szinte kizárólag az utcai, beülős utasoknál használhatják. Ez alól csak néhány társaság kivétel, ahol pl. a 6+1 fős autók rendelkezésénél is a maximális nappalos tarifával szállítanak.

A fuvarszervezőkhöz nem kötődő kb. 1500 taxis a jelenleg megengedett legmagasabb nappali és éjszakai tarifát használja, kedvezményes tarifaelemek náluk nincsenek.

Különleges helyzet alakult ki ugyanakkor a nappali alapidj használatában. Gyakorlatilag minden társaság, mind az olcsóbb, mind a magasabb tarifájánál egyöntetűen az érvényesíthető legmagasabb 300 forintos alapidjat használja.

Éjszakai tarifa használata vegyes képet mutat, nem állítható fel általános szabály. Vannak olyan cégek, melyek még kommunikációs szinten sem használják éjszakai tarifát, de van olyan is, amelyik az éjszakai tarifa maximális értékét kéri útdíjként.

A taxisok egyik legtöbbet emlegetett panasza, hogy jelenleg nagyon alacsony hatékonysággal dolgoznak. Ennek okára többféle magyarázatuk is van. A probléma megoldásáért azonban elsősorban a lelkiismeretes fuvarszervező irodák tudnának tenni a

Tarifaosztály	Alapidj (Ft)	Útdíj (Ft/km)	Idődíj (Ft/perc)
I. normál	300.-	240.-	60.-
II. emelt (22:00–06:00)	420.-	336.-	84.-

legtöbbet, mivel ők képesek lennének saját hatáskörükben szabályozni a hozzájuk kapcsolódó taxisok számára a megfelelő fuvararányt. Ezért a hatékonyság növelés kérdéskörét ezen anyag csak az egyedi fuvarokra vonatkoztatva vizsgálta.

I. Budapesten jelenleg hatályos maximált taxiárak és viszonyszámok

A helyi önkormányzatok, Budapesten a Fővárosi Önkormányzat számára „az árak megállapításáról” szóló 1990. évi LXXXVII. törvény lehetőséget ad a személytaxi-szolgáltatás során érvényesíthető árak egyedi szabályozására. E jogszabály 7.§ (3) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján Budapest Főváros Közgyűlése a legmagasabb hatósági árat, annak alkalmazási feltételeit, valamint az egyes díjelemek közötti aránybeli összefüggéseket a 17/2000. (IV.27.) és a 35/2000. (VII.21) számú rendeletekkel módosított 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. Rendeletben írta elő.

(Az R. szóhasználatában a „távolsággal arányos egységdíj” nálam útdíj.)

(Az R. szóhasználatában az „idővel arányos egységdíj” nálam idődíj.)

A R.3.§-a az alapidj maximális összegét az útdíj arányában a következő képen határozza meg:

3.§ Az alapidj a távolsággal arányos egységdíj mindenkori mértékének kétszeresénél nagyobb nem lehet, és nem haladhatja meg az R. 6.§ (1) bekezdésében meghatározott legmagasabb alapidj mértékét.

A R.4.§-a az idődíj maximális összegét az útdíj arányában a következőképpen határozza meg:

4.§ Az idővel arányos egységdíj a távolsággal arányos egységdíj mindenkori mértékének egynegyedénél nagyobb nem lehet. Ez az arány 15 km/óra határsebesség értéket határoz meg.

A R. 5.§-a a szolgáltatás teljesítésének időpontja alapján kétféle tarifaosztály kialakítását teszi lehetővé, azzal a megkötéssel, hogy az ezekben érvényesíthető egységdíj elemeinek egyike sem haladhatja meg a 6.§ (1) bekezdésében meghatározott mértéket.

a) Normál tarifa (I-es tarifa): a 6.00 órától 22.00 óráig megkezdett szállítási megrendelések teljesítése esetén.

b) Emelt tarifa (II-es tarifa): a 22.00 órától 6.00 óráig megkezdett szállítási feladatok teljesítése esetén.

A R 6.§ (1) bekezdése alapján a jelenlegi legmagasabb egységdíjak mértéke a következők:

II. Maximált tarifa javasolt új értékeinek közgazdasági meghatározása

A budapesti taxiipiacon meghatározandó új legmagasabb tarifa (maximált tarifa) optimális értékét kétféle módszer alapján lehet meghatározni. A tényleges átlag bevételek és üzemeltetési költségek adatainak hatékonysági mutatóval korrigált számítása, illetve egy korábban meghatározott bázisárnak a felhalmozott inflációs veszteségekkel történő módosítása alapján. Jelen anyag minkét számítási módot megvizsgálja.

A) Tényleges átlag bevétel és üzemeltetési költség adatainak hatékonysági mutatóval korrigált számítása

Azt már az elején szükséges tisztázni, hogy egy ilyen számítás szakmailag megalapozottnak csak a múltbeli piaci folyamatokat tudja megmutatni, az árak jövőbeni optimális értékének meghatározásához szükséges jövőbeni eseményeket csak korlátozottan képes figyelembe venni. Ennek oka, hogy alapadatokként legjobb esetben is csak a megelőző teljes évi, jelen esetben a 2010. évi tényleges adatokra tud támaszkodni. Mivel a taxikereslet igen érzékeny az időjárás (pl. eső, hó, hideg, meleg, stb.) és a szezonális (pl. nyári szabadságok, decemberi bulik, karácsony körüli koncentrált bevásárlási időszak stb.) változásokra, így az átlagos üzemi hatékonyság korrektté és szakmailag megalapozott értékek meghatározásához éves időviszonylatnál rövidebb adatsorok nem elégségesek.

Jelenleg azonban nem hogy 2010-re, de még korábbi időszakra vonatkozó korrektté és megalapozott adatok sem léteznek a piaci szereplők egészére vonatkozóan. Inkább becslés, illetve bizonyíthatóan nem reprezentatív összetételű merítésből származó adattöredékek érhetőek el. Ezért először a taxisok és munkaeszközök tényleges, statisztikailag feldolgozható összetételét kellene begyűjteni, majd csak ezután lehetne a piac különböző szegmenseiből (az eltérő árak miatt a fuvarszervező irodák taxisaitól külön-külön, plusz irodához nem csatlakozott taxisok) reprezentatív merítéssel kor, nem, foglalkoztatási forma és az autó adatai szerint kiválasztottól részletes üzemi adatokat kérni. Így már elegendő lenne piaci szegmensként 10-10%-os reprezentatív összetételű létszámot lefedő adatszolgáltató által biztosított valós adathalmaz. Az így begyűjtendő adatok a következők lennének:

Általános összegző adatok:

a) a budapesti piacról élő taxisok (piaci szereplők) létszáma és összetétele fuvar-

Folytatás a 15. oldalon

**Kezdő kollégákat
is várunk!**

Trend of the YEAR 2011
TAXI4[®]
Tel.: 4-444-444

Jelentkezés minden kedden 9 órakor.

- **belépési díj nincs!**
- **kaució, letét nincs!**

Amit a
TAXI4[®]
biztosít

- **URH rádió**
- **Szabadjelző**
- **POS terminál**

számokra:

Bővebb információ: Pólya Sándor 06-20-4444-661 (hétköznap 9-17 óráig)

Zóna TAXI  +36 ¹₂₀₃₀₇₀ **365-5555**

ELINDULT!

Belépési díj nincs!

Kaució nincs!

**TAXIS FELVÉTEL
MUNKANAPOKON REGGEL 9 ÓRAKOR**

Regdij: 20.000,-Ft +Áfa

www.zonataxi.hu | www.zonataxi.eu

Jelentkezés személyesen: 1141 Bp., Németpróna utca 35.

DIGITAXI

Taxióra 35 ezer forintért elvihető!

Újra kapható az EÖRDÖGH papagája.

Praktikus pótkijelző
kódkiíróval, térerőmérővel.

Érdeklődjön!
www.eordogh.hu
06/1/282-4280/101m.
06/20/959-0098

EÖRDÖGH TRADE KFT.
DIGITAXI-SZERVIZ
1196 BUDAPEST
Vas Gereben u. 113.



Országos szervizhálózat.



CITROËN C5 1.6 HDi Prestige, 5.499.000 Ft, 2010.június, Dízel, 31000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, intelligens kipörgésgátló rendszer ITC, Derék támasz a vezető oldalon, állítható magasságú utasülés. Bluetooth, CD-s/MP3 lejátszó é hangszóróval. Szilágut.



CITROËN C5 2.0 HDi Prestige, 5.699.000 Ft, 2010.május, Dízel, 29000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Intelligens kipörgésgátló rendszer, Kormányoszlop légszák, Derék támasz a vezető oldalon, Bluetooth telefon kihangosító, MP3 rádió é hangszóróval.



CITROËN C8 2.0 HDi Collection, 6.999.000 Ft, 2010.május, Dízel, 38000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automatikusan sávjelző belső tükör, állítható hátsó ülések, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, csomag rögzítő háló, digitális kétszínű klíma, EBD/EBV (elektronikus féker-elosztó), elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolató, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékesítés rögítő, 7 személyes kivétel: 3. sorban 2 ülés, Vészfékesítés rögítő, Eső esetén bekapcsoló ablaktörlő, Tetőcsomagtartó sínek, mozogatható keresztvágókkal.



CITROËN C4 PICASSO 1.6 Vti+LPG Dinamix, 4.699.000 Ft, 2010.szept., Benzin+gáz, 20000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automata klíma, automatikusan sávjelző belső tükör, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékesítés rögítő, Intelligens kipörgésgátló, Hill Assist funkció, Automata elektromos kézifék, állítható hátsó szellőzés, automata ablaktörlővel és világítás kapcsolóval, MP3/CD-s rádió kormányról vezérelhető, Nyitható csomagteret ablak, Derék támasz, Repülőgépj szatók az első ülések háttámláján, Nagy látószögű panoráma szellőző.



CITROËN C5 2.0 HDi Exclusive Automata, 5.999.000 Ft, 2010.február, Dízel, 45000 km

ABS (blokkolásgátló), automata (6 fokozatú) sebességváltó, automata klíma, állítható kormány, bőr-szövet kárpit, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, fűthető ülés, guminyomásmérő rendszer, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kanyarkövető fényezés, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, masszív ülés, memóriás vezetőülés, oldallégszák, riasztó, szervokormány, színezett üveg, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, xenon fényezés, Vészfék rögítés, Hydroactive felüggesztés, elektromos rögzítőfék, visszavonulás gátló funkció, Derék támasz, Elektronóm belső visszapillantó tükör, esőérzékelő, automata fényezéskapcsolás, Hangszigetelt szélvédőüveg, oldallüvegek, Szilágut, Scouperesesz, Bluetooth

Folytatás a 12. oldalról

szervező irodához csatlakozott és iroda nélkül dolgozók kor és nem bontásban,

– a budapesti piacról élő taxisok autóparkjának összetételére vonatkozó adatok típus, életkor és a felhasznált üzemanyag fajtája szerinti bontásban.

Egyedi taxis adatok:

– teljesített fuvarokra vonatkozó mennyiségi adatok havi tényleges munkaidő, árszintek, fuvarszervező irodához csatlakozott, és iroda nélkül dolgozók bontásban.

– tényleges bevételi adatok, havi tényleges munkaidő, árszintek, fuvarszervező irodához csatlakozott, és iroda nélkül dolgozók bontásban.

– tényleges munkaidő adatok főállású és kiegészítő foglalkoztatásuk szerinti bontásban.

A reprezentatív adatgyűjtés nélküli számítás szakmai problémája, hogy vannak olyan változói e számításnak, melyek valós átlagos értéke nélkül biztosan nagyon torz végeredmény születne. Tapasztalataim alapján, bár mindenkinek vannak szinte minden adatra becsült részértékei, azok felhasználását ellenőrizhetetlenségük és rész-területiségük miatt szakmailag vállalhatatlannak tartom. Hogy csak a legkirívóbb elemeket említssem, nyilván nem mindegy, hogy hány vállalkozó amortizál 6-7 milliós, esetleg még drágább felső kategóriás autót, és hányan van csak 1,5 milliós értékű autója.

Ugyanígy nem mindegy például, hogy hány főállású, vagy mennyi másodállásban tevékenykedő taxis van a piacon, hiszen nyilvánvalóan más-más a bevételigenye és annak költségvonzata, illetve a tényleges munkaideje annak, aki teljesen e tevékenységből él, vagy csak a családi kasszától elkülönülő saját zsebpénzének előteremtéséért dolgozik. Ezenkívül még több ilyen torzításra képes részadatot is fel lehetne sorolni. E szakmai korrektség nélkül meghatározott ár pedig inkább káros befolyásolná a piac jövőbeni eseményeit (autópark összetétele, foglalkoztatottsági mutatók stb.) mintsem, hogy az eredeti célját szolgáló, a szolgáltatóknak általánosan elfogadható árszintet eredményezze.

E számítási mód kapcsán tehát sajnálattal kell megállapítani, hogy a megalapozott és szakmailag korrekt számításokhoz szükséges megfelelő input adatbázis a piac egészére vonatkozóan jelenleg nem áll rendelkezésre. Ezért a tényleges átlag bevétel és üzemeltetési költség adatainak hatékonysági mutatóval korrigált számítás módszerével jelenleg nem lehet megalapozott javaslatot tenni a tarifára.

B) Bázisár alapú számítás

A Fővárosi Közgyűlés a taxitevékenység során alkalmazható legmagasabb árakat két adatsoron, külön nappali (I.) és külön éjszakai (II.) időszakra állapította meg. Mivel egyrészt 2000-ben módosították utójára a fővárosi tarifarendeleletet, másrészt az akkor meghatározott maximális tarifaértékeket az akkori piaci szereplők egyhangúan megfelelőnek tartották, így bázisárként megalapozottan használhatóak a 11 évvel korábbi közgyűlési döntés által előírt maximált értékek.

Tarifa osztály	Alapdíj (Ft)	Útdíj (Ft/km)	Idődíj (Ft/perc)
I. normál	300.-	240.-	60.-
II. emelt (22:00-06:00)	420.-	336.-	84.-

A legutoljára végrehajtott ármeghatározás óta eltelt idő magyarországi éves fogyasztói árindex emelkedése a KSH adatai alapján. (a megelőző évre vetítve)

2001. évben	9,2%
2002. évben	5,3%
2003. évben	4,7%
2004. évben	6,8%
2005. évben	3,6%
2006. évben	3,9%
2007. évben	8,0%
2008. évben	6,1%
2009. évben	4,2%
2010. évben	4,9%
2011. évben	3,8% (elemzői előrejelzés)

Az adatok alapján 2012 januárjában, vagyis az új fővárosi rendelet tervezett életbelépésekor matematikai alapon kb. 70,3%-os inflációs elmaradásban áll majd a fővárosi maximált taxitarifa az országos átlagos pénzromláshoz képest. Vagyis elméletileg ezen értékkel kellene növelni a tarifa maximális számait, hogy a 11 évvel ezelőtti összegek reálértékét kapjuk.

E számítás alapján 2012. január 1-jétől a maximum értékek legfeljebb a következők lehetnének:

I. Tarifaosztályban:	Alapdíj: 511.- Ft	Útdíj: 409.- Ft	Idődíj: 102.- Ft
II. Tarifaosztályban:	Alapdíj: 715.- Ft	Útdíj: 572.- Ft	Idődíj: 143.- Ft

E számtani eredmény - főleg az út és az idődíj vonatkozásában - egyszeri tarifamódosítás során szinte biztosan nem menne át a politikai döntéshozókon, így a mostani díj-emelési javaslatban - a tényleges piaci folyamatokra tekintettel - érdemes önmérsékletet tanúsítani.

Az anyag készítőjeként arra sem számítanék reálitásként, hogy egy tényleges piaci folyamatokkal alá nem támasztható túlságosan nagymértékű emelést jóváhagyna a politika. Szerencsés esetben a jövőbeni évenkénti piacértékelés és az ehhez kapcsolódó megalapozott indoklások alapján kért esetleges további emelések talán majd valamit visszahoznak az elmúlt időszak veszteségeiből.

B/a) A tarifamaximum új reális értékeinek meghatározása

A tényleges piaci folyamatok alapján érdemes külön vizsgálni a nappali és az éjszakai tarifaosztályt.

I. Nappali tarifa:**Alapdíj:**

A jelenlegi éles piaci verseny ellenére is megfigyelhető, hogy az alapdíj nevű tarifa elemet az I., azaz a nappali üzemmódban minden taxitársaság minden tarifasorában (utcai, telefonos, kedvezményes, szerződéses, törzsutas stb.) maximális értéken használja.

Ezen adatok alapján megalapozottan

kijelenthető, hogy a piac a I., azaz nappali alapdíj maximális mértékét már nagyon alacsonynak tartja! Ebből következően e tarifaelem emelési lehetőségét a fuvarszervezők nagy valószínűséggel, rövid időn belül általános jelleggel érvényesítenék tarifarendszerükben, vagyis a taxisoknál érdemben megjelenne e plusz jövedelem.

(A javasolt konkrét érték a szöveges részek utáni „Javasolt új árak és viszonyszámok” részben található.)

Ahhoz, hogy a taxisok jövedelmezőségének javítását szolgáló alapdíjemelés érdemben ne csak a magasabb útdíjakhoz kapcsolódjon, hanem arányosan szétterülhessen a piaci verseny által kikényszerített kedvezményes ársávokra is, **az alapdíjemeléssel egyidejűleg az alapdíj és az útdíj arányszámának változtatására is szükség lenne!** E megoldással már változatlan mértékű útdíjak mellett is lehetőséget biztosítana a döntéshozó az alapdíjak általános emelésére. Mivel a fuvarszervezők jelenleg az alacsonyabb útdíjknál is a maximális alapdíjat használják, így nagy a valószínűsége, hogy e lépcsőzetes emelési lehetőség rövid időn belül és általános jelleggel realizálódik a piaci árakban.

Óvakodni kell ugyanakkor egy túl nagy mértékű viszonyszámemeléstől, mivel az könnyen nemkívánatos piaci folyamatokat eredményezhet!

Az alapdíj és viszonyszámemeléssel egyszerre két kiemelkedően alacsony jövedelmezőséget okozó általános problémát is orvosolni lehetne.

Területi arányaihoz képest jelentősen túlréprezentált módon a fuvarok jelentős része – bár társaságoként eltérő mértékben -, de a belsővárosi (I. V., VI., VII., VIII., IX. XIII. Új lipótvárosi része) területen összpontosul. A belsővárosi terület korlátozott méreteire tekintettel ott csak rövid fuvarokról beszélhetünk, ami jelentősen rontja az időegységre számított hatékonyságot, vagyis az egységnyi munkaidő alatt elérhető bevételt.

Az alapdíj arányosan nagyobb mértékű emelése viszont a rövid és „lift” jellegű fuvarok esetében átlagosnál magasabb hatékonyság javulást biztosítana.

A jövedelmezőség másik jelentősen rontó tényezője a külvárosi, úgynevezett „lift” fuvarok. Ezek a kerületen belüli fuvarokat értjük, melynek a külvárosok alacsony taxiigény miatt, jó esetben azonos, de inkább alacsonyabb az utassal, mint az üresen megtett kilométer.

Jelenlegi árszabályozás alapján a taxisok a rövid távú (1-4 km) fuvarokat és a „liftezéseket” tartják a legrosszabb

fuvaroknak. Az ilyen fuvarok nagy száma miatt e probléma nem csak 1-1 nap elérhető bevételét befolyásolja, de meghatározó eleme a havi szintű jövedelmezőségnek is.

Útdíj és idődíj:

Az útdíjaknál az erős piaci verseny minden fuvarszervező irodánál kikényszerítette a sáv-felosztású szolgáltatási árakat. Ugyanakkor az is megállapítható, hogy minden társaság használja a jelenleg érvényesíthető legmagasabb értéket is. E tarifa a különböző társaságoknál különböző típusú (utcai, vendég, éjszakai stb.) utast érint, így eltérő mennyiségi utazás tartozik hozzá. A fuvarszervező irodához nem tartozó taxisok pedig a maximumnál kedvezményesebb tarifát egyáltalán nem használnak. Bár jelenleg nincs megbízható adat arra vonatkozóan, hogy a maximális tarifa a piac egészében mekkora szeletet képvisel, az viszont biztos, hogy használt, így **e díjtételek maximum értékeinek emelése is biztosan javítaná a taxisok jövedelmezőségét.**

Éjszakai tarifa esetén:

A II., éjszakai üzemmódban – társaságonként különböző okok miatt –, eltérő az alap, az út-, és az idődíjak értékei. Egyesek éjszakai is a nappali tarifát használnak, míg mások a nappali és a magasabb éjszakai maximum értékek közötti árszintet érvényesítnek az utasok felé. Persze azért van olyan társaság is, amely speciális utasösszetétele miatt több esetben képes érvényesíteni az éjszakai tarifa maximális értékét is.

Az éjszakai tarifaosztály esetén kijelenthető, hogy egyik tarifaelem (alapdíj, útdíj, idődíj) sem tapasztalható felfelé irányuló általános piaci nyomás.

(Természetesen egy tarifaemeléshez kapcsolódó fuvarszerzői díj emelkedés, mint a taxisok költségeinek növekedése nem zárható ki, de ez egyrészt nominálisan biztosan sokkal kisebb mértékű lenne, mint az emelt tarfából a taxishoz befolyó összeg, másrészt ezt amúgy sem lehet hatósági eszközökkel befolyásolni, ha azt jogszerűen hajtják végre. Legfeljebb a taxisok dönthetnek úgy, hogy elmennek az irreálisan magas díjat kérő fuvarszervezőtől.)

Javasolt új árak és viszonyszámok:
I. Nappali tarifa esetén

A taxisok jövedelmezőségét jelentősen befolyásoló városstruktúrái adottságok piaci alapú korrigálásának elősegítése céljából az új maximált árak meghatározásánál érdemes lenne a jelenlegi normál (nappali) tarifaosztályban az alapdíjat az inflációs elmaradásnál jobban megemelni, míg az út-, és idődíjat – a fogyasztók sokkolásának elkerülése érdekében – az inflációs elmaradásnál lényegesen kisebb mértékben korrigálni.

A normál (I.) tarifában a változtatási javaslatok a következők:

a) Az **útdíj** maximális értékének (jelenlegi 240 Ft) **280 Ft**-ra 16,66%-kal történő emelése javasolt.

b) Az **alapidíj** maximális értékének (jelenlegi 300 Ft) **700 Ft**-ra emelése javasolt.

c) Az **idődíj** maximális értékének (jelenlegi 60 Ft) **70 Ft**-ra 16,66%-kal történő emelése javasolt.

Az azonos mértékű út- és idődíjemeléssel elérhető, hogy az idődíj-útdíj taxióraban történő átkapcsolását meghatározó úgynevezett határsebesség változatlan maradjon.

II. Éjszakai tarifa esetén:

A tarifarendszer könnyű átláthatóságának jogos fogyasztói igényeire tekintettel az alapdíjat a nappalival azonos árszínre érdemes hozni. Így e tarifaosztályban az inflációs elmaradásnál kisebb (66,66%) mértékben emelkedne e díjtétel.

Mivel az útdíj és az idődíj maximális nominális értékének változtatása piaci alapon nem látszik indokoltnak, így az nem javasolt.

Az emelt (II.) tarifában a változtatási javaslatok a következők:

a) Az **alapidíj** maximális értékének (jelenleg 420 Ft) **700 Ft**-ra (nappalival azonosra) emelése javasolt.

IV. Az egyes díjtételek arányszámainak változtatása:

(Az arányszámok tekintetében az R. nem tesz különbséget a normál és az éjszakai tarifák között.)

Mivel a hatályos fővárosi szabályozás az alapdíj maximális összegét a nominális érték számszerű meghatározásán kívül az útdíj maximum kétszeresében korlátozza, így e viszonyszámot is változtatni kell. A piaci érvekre alapozott 700 Ft-os alapdíj elfogadása esetén a mai 2-es szorzószám a javasolt 280 Ft-os maximális útdíjnal „csak” (!) 560 Ft-os alapdíjat engedne, így a rendelet ellentmondásba keveredne önmagával.

Az idődíj útdíjhoz való viszonyszámának (jelenleg max. 1/4) változtatására nem merül fel piaci igényként, így az nem javasolt.

Az egyedi díjtételek arányszámaiban a változtatási javaslatok a következők:

a) Az **alapidíj útdíjhoz kapcsolt viszonyszámának** (jelenlegi max. 2x) max. **2,5-szeresre** történő emelése javasolt.

A fentiek alapján az új maximált árú tarifa egyes díjtételeinek a következők javasoltak:

Tarifaosztály	Alapidíj (Ft)	Útdíj (Ft/km)	Idődíj (Ft/perc)
I. normál	700.-	280.-	70.-
II. emelt (22:00–06:00)	700.-	336.-	84.-

Szemléltető példák az emelés előtti és utáni egyedi díjtételekre:

jelenlegi szabály alapján

alapidíj	útdíj	idődíj
max: U x 2	U	max: U / 4
480	240	60
420	210	52,5
380	190	47,5
340	170	42,5
300	150	37,5

javasolt új szabály alapján

alapidíj	útdíj	idődíj
max: U x 2,5	U	max: U / 4
700	280	70
600	240	60

525	210	52,5
475	190	47,5
425	170	42,5
375	150	37,5

nem javasolt szabály alapján

alapidíj	útdíj	idődíj
max: U x 3	U	max: U / 4
840	280	70
600	200	50
510	170	42,5
450	150	37,5
300	100	25

alapidíj	útdíj	idődíj
max: U x 3,5	U	max: U / 4
980	280	70
700	200	50
602	172	43
525	150	37,5
350	100	25

Díjemelések hatása az egyedi fuvarokra:

Az alábbi példák az úgynevezett utcai beülő fuvarokat, mint maximális árhatást mutatják. Az emelés tényleges fogyasztói inflációs hatása és a taxisoknál lecsapódó tényleges jövedelmennövekedés a kedvezményesebb tarifájú fuvarok nagy száma miatt ennél alacsonyabbra várható. A maximálisan alacsonyabb útdíjas fuvaroknál ugyanis alacsonyabb a maximálisan érvényesíthető alapdíj és idődíj is.

2011-es tarifával		új javasolt tarifával	
3 km-es utcai fuvar		3 km-es utcai fuvar	
alapidíj	300	alapidíj	700
útdíj	720	útdíj	840
idődíj kb.	60	idődíj kb.	70
fuvardíj:	1080	fuvardíj:	1610

2011-es tarifával		új javasolt tarifával	
5 km-es utcai fuvar		5 km-es utcai fuvar	
alapidíj	300	alapidíj	700
útdíj	1200	útdíj	1400
idődíj kb.	120	idődíj kb.	140
fuvardíj:	1620	fuvardíj:	2240

2011-es tarifával		új javasolt tarifával	
10 km-es utcai fuvar		10 km-es utcai fuvar	
alapidíj	300	alapidíj	700
útdíj	2400	útdíj	2800
idődíj kb.	240	idődíj kb.	280
fuvardíj:	2940	fuvardíj:	3780

III. A hatósági fix tarifa bevezetésének problematikája:

Mivel a piaci szereplők egy része a Magyar Köztársaság gazdasági berendezkedésével ellentétes szabályozásért, a ma alkalmazott maximált tarifarendszer helyett esetlegesen a fix tarifarendszer bevezetésért lobbizik, így fontosnak tartom a fix tarifarendszer várható hátrányos következményeire és szakmai ellenérveire is felhívni ezen anyagomban a figyelmet.

Eltekintve attól a nem jelentéktelen tényről, hogy még az ezt támogató taxisok között sincs nézetazonosság, hogy pontosan ki-mit is ért fix tarifa alatt, az már most biztosan kijelenthető, hogy a jelenlegi jogszabályi környezetben a „mindenki csak azonos áron szállíthatja az utasokat” piacidegen, kommunisztikus vágyalom biztosan nem fog beteljesülni a „rögzített hatósági ár” esetleges bevezetésével sem.

1) A Magyar Köztársaság gazdasági berendezkedése az Alkotmány szerint is piacgazdaság. A fix árak bevezetését pártolók által hivatkozott jogszabály „az árak megállapításáról” szóló 1990. évi LXXXVII. törvény a következőket mondja ki alapelvéként:

„Az árak legfőbb szabályozója a piac és a gazdasági verseny. Az árakra vonatkozó közvetlen kormányzati beavatkozás csak ott indokolt, ahol a tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvényben foglaltak nem elégségesek a káros versenykorlátozás és a gazdasági erőfölénnyel való visszaélés megakadályozására.”

Az említett jogszabály maga is csak alig két tucatot kivételt említ, ahol legmagasabb árat lehet hatóságilag meghatározni. Legalacsonyabb ár meghatározású melléklete már nincs is.

Kétségtelenül egyetlen, ezért igen furcsa kivétel ugyanakkor a 7.§ (3) bekezdésében nevesített személytaxi-szolgáltatás, amelyre a törvény a következő szöveget használja:

„A személytaxi-szolgáltatás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként határozhatja meg.”

A fix tarifának nevezett megoldás tényleges használhatóságát azonban valószínűleg jelentősen korlátozná, hogy a „rögzített hatósági ár” fogalmi meghatározása, valamint annak megsérítési formái nincsek már nevesítve a törvényben.

Míg például a 12. §-ban a legalacsonyabb és legmagasabb áraknál külön nevesíti az azoktól való eltérés formáinak tilalmát, addig a rögzített árnál ilyen tilalom sem általánosságban, sem konkrétan nem kerül megfogalmazva.

12. § Ha hatósági árat állapítottak meg, a szerződésben

a) a legmagasabb árnál magasabb árat és
b) a legalacsonyabb árnál alacsonyabb árat

érvényesen nem lehet kikötni.

Amennyiben pedig a 13. § előírásait is figyelembe vesszük, úgy a tilalom hiányában megengedett az utas és a taxis, vagy a fuvarszervező közötti jogszabály által kifejezetten nem tiltott, a fogyasztó számára kedvező ár-eltérítés.

13. § Ha a felek az árban nem állapodtak meg, és a termékre hatósági ár van hatályban, az utóbbi az irányadó. A hatósági ár az irányadó akkor is, ha a felek a jogszabály megsértésével más árban állapodtak meg.

Vagyis a jelenlegi jogszabályi környezetben jogsértés nélkül lehetne a fix árnál alacsonyabb áron is szolgáltatni.

A főváros jövőbeni ármegállapítást tárgyaló közgyűlésén ugyanakkor jogosan merülne fel az a kérdés az előterjesztő felé, hogy a törvény szellemiségéért megfogalmazott „káros versenykorlátozás ... megakadályozására” miért éppen a versenyhelyzetet teljesen megszüntető fix tarifát kellene bevezetni?

2) A mai piaci viszonyokra alapozott gazdasági környezetben, a nagyszámú taxipiaci szereplő és a jelenleg meglévő nagyon erős árverseny miatt a maximált ár fix árrá történő hirtelen felváltása szinte biztosan nem tudná elérni az ezért lobbizók által kívánt célt, a „mindenki csak azonos áron szolgáltathasson” ideáját. A piacon maradás igénye hamar kikényszerítené a kiskapuk megkeresését, mely részben legális, rosszabb esetben jogszerű, de etikátlan, vagy kifejezetten illegális kedvezményeszközök megjelenését és tömegessé válását eredményezné. Vagyis biztosan elterjednének és felerősödnének a társadalom számára nemkívánatos jelenségek.

A fix tarifa esetleges sikeres, kiskapuk nélküli bevezetése esetén az alábbiakra biztosan fel kell készülni:

- megszűnne a piaci innováció kiváltásához szükséges legális verseny, sőt minden legális piaci mechanizmus általános kihalásához vezetne,
- a piaci verseny hiánya miatt általánosan romlana a szolgáltatások színvonala,
- az átláthatatlan kedvezményrendszer elburjánzásával tömegesség válnának a láthatatlan ügynevezett visszapörgetések, mely a feketegazdaság növekedéséhez, a korrupciós folyamatok megerősödéséhez vezetne.

Ezen jelenségek erősödésével pedig **a fix tarifa nem hogy javítaná, de kifejezetten**

rontaná a taxipiac szabályozottságát és hatósági átláthatóságát.

3) Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény szerint a hatósági árak tartalmaznia kell a hatékonyan működő vállalkozó szükséges ráfordításait és tisztességes nyereségét. Mivel ma nem állnak rendelkezésre a fővárosi taxipiac egészéről megbízható eredetű átfogó bevételi és költség-adatok, és a piac által eddig kikényszerített költségcsökkentő válaszok is megszűnnének, így megjósolható, hogy rövid időn belül biztosan nem elégítené ki e törvényi kritériumot a megállapított hatósági fix ár. Hiszen így például bárki mondhatná, hogy sokkal drágább autóra azért nem tud váltani, mert a főváros által meghatározott fix ár törvényellenes.

Ugyanakkor e jogszabályi előírás értelmezése meg is fordítható, miért pont azzal a hatékonysággal számolt a jogalkotó a fővárosi taxis esetében? Vagyis **rengeteg – akár megalapozottnak is tekinthető – kritikát válthatna ki az árszabályozás e formája.**

4) Abban egyet kell érteni a fix tarifáért lobbizókkal, hogy a budapesti taxis szakma ma nagyon rossz állapotban van. Ennek legfőbb előidézői azonban éppen a most leg erősebben lobbizó piaci szereplők, akik a piaci változásokra folyamatosan hibás válaszokat adtak. **Mivel tehát belátják, hogy képtelenek megfelelni a valós piaci kihívásoknak, azért most szeretnék a piacot megszüntetni, hogy az esetleges életképes vállalkozások ne tudják tovább rontani az ő piaci pozíciójukat!**

Ez az igény 2011-ben Magyarországon tényleg jogos igény lehet bármire is?

**Dióslaki Gábor
Budapest Taxi**

árnövekedés

32,92%
530 Ft

árnövekedés

27,68%
620 Ft

árnövekedés

22,22%
840 Ft



TAXI 24 SZÉKELYUDVARHELY

Nemrég jósorsom Székelyudvarhelyre, a Nemzetközi Vásárra vezérelt. Miután maradt szabadidőm, úgy döntöttem megkérdesem a város népszerű taxiszolgáltatóját és kikérdezem a román taxis-viszonyokról. Meglepetéssel hallottam a létszámkorlátozásról, a tarifa alsó és felső határáról, a visszaigényelhető áfáról és más egyéb ésszerű megoldásról. A magyar taxikok pedig elgondolkodhatnak azon, hogy a hazai kormányrendelet készítői miért nem oldanak meg olyan problémákat, melyeket máshol – tőlünk keletebbre, nyugatabbra – megoldottak. Ná-

lunk mintha megállt volna az idő a '80-as éveknél. A megbontásos vizsgálatoknál, a jobb oldali külső tükörnél, a hátsóablak-fűtésnél, és az autó oldalán elhelyezett „taxi-számnál”. Olyan a taxizás hazai jogi környezete, mint egy történelmi olvasókönyv, jópofa idejétmúlt szabályokkal, megkötésekkel. A legrosszabb, hogy a tervezett „új” rendelet sem a XXI. századhoz igazodik, miközben a világ halad előre, mint láthatjuk Székelyudvarhelyen is. Istvánfy Árpád Csaba, a Taxi 24 vezetője kedves vendéglátóként válaszolt kérdéseimre.



Istvánfy Árpád Csaba

• **Hány taxi dolgozik Udvarhelyen, van valamilyen létszámkorlátozás a városban?**

• Minden romániai városban van egy felső határ, melynél több taxi nem szolgáltatható. 1000 lakosra általában 4 taxit számolnak, maximum. Am e szabálytól felfelé és lefelé egyaránt el lehet térni. Amennyiben az adott város TAXISAI úgy látják, kevesen vannak, akkor a városi tanács engedélyezheti a javasolt darabszám-emelést. Ugyanez érvényes fordítva is, ha a TAXISOK jelzése szerint a város nem képes eltartani 1000 lakosonként 4 taxit, csökkentik a létszámot. Székelyudvarhelyen 38 000 lakosra például csak 75 taxi jut, vagyis itt a lehetséges létszám a korábban említett szintet nem éri el. Ugyanis, ha még több taxi szolgáltatna, mindenki csődbe menne, mert ez a város jelenleg csak 75 taxit képes eltartani. Az átlagos fuvertávolság 1.5 km. Rosszabb napokon 10–15 fuvar jut egy taxira, az erősebb napokon akár 30 is. A nagyobb ünnepeken még egy kicsit ennél is több. Nem panaszkodunk, meg lehet belőle élni, csak ne kelljen autót cserélni, mert az leégés mindegyikünknek. Akinek nincs engedélye, de taxizni szeretne, várólistára kerül. Amikor felsza-

badul egy hely, az visszakerül a városi tanácsához. Ők pedig ezt a várólistán szereplők között licitre teszik. Az engedélyt az kapja meg, akinek jobb ajánlata van, ami persze nem pénzt jelent. Az autót pontozzák többek között az emiszió-kibocsátás (Euro IV-es, vagy Euro V-ös motor), és a felszereltség alapján.

• **Ha már az autót említetted, milyen előírások vonatkoznak a taxikra?**

• A leglényegesebb szabály, hogy 10 évnél idősebb autóval nem lehet taxizni. Sőt, aki új taxisként liciten nyerte el a helyet, annak 5 évnél fiatalabb autót kell vásárolnia. Azonban ezt, és a vadonat újat sem használhatja 10 éves kor felett. A használt taxit pedig csak fiatalabbra lehet cserélni. Tehát egy 7 éves autót nem lehet 8 évvel leváltani. Előírás továbbá az egységes tetőszín. A városi tanácsok döntenek el, hogy az adott településen mi-

lyen színű legyen a taxik teteje. Hargita megyében például minden városban fehér az előírt szín. Tudomásom szerint Brassóban és Kolozsváron is fehér a taxik teteje, viszont van Kovászna megyében olyan város, ahol kék. Amennyiben a taxi eredeti színe meg egyezik az előírt tetőszínnel, úgy természetesen nem kell fóliázni.

• **A kockák is országosan kötelezők?**

• Igen, a 3x3 cm-es fekete-fehér kockák minden román taxin ott kell legyenek az ajtókon. Mint ahogy a taxitarifának is kötelező megjelenni a két első ajtón, úgy hogy az 5 méterről jól olvasható legyen, tehát a betű és számmeret ehhez az előírásához kell alkalmazkodjon.

• **Ha már a tarifánál tartunk, ezt szabályozza rendelet?**

• Igen. Országszerte meg van határozva a minimum és a maximum ár. Ez városenként változik, a mértékét a helyi tanács dönti el, természetesen a taxik bevonásával. Ez lényeges feltétel, amellyel élünk is. Bukarestben tudomásom szerint 1.4 és 2.5 lej között mozoghat a tarifa. A kettő között van lehetősége a vállalkozónak a különféle tarifákra. Ez városenként van szabályozva. Itt Székelyudvarhelyen 1.7 és 2.1 lej között lehet a fuvardíj. Az alaplíjnak meg kell egyeznie a kilométerdíjjal, a várakozási-díj pedig ennek tízszerese lehet, óránként. Sajnos nekünk lépünk kell a tarifák emelésében, mert jelenleg a

Fehér autók esetén nem kell fehérre fóliázni a taxik tetejét Brassóban



A város, ahová a taxi engedélye szól

A város által adott taxisszám

A taxi forgalmi rendszáma

A dátum, ameddig a taxiengedély érvényes

Ezeknek az adatoknak ebben a formában minden romániai taxin ott kell lennie

A Taxi 24 diszpécserközpontja. Csoda, hogy mindenki mosolyog?

Az autókön hirdetés elhelyezhető, azonban a rendszámnak a város emblémájában mindkét oldalon meg kell jelennie

A két első ajtón kötelező elhelyezni a tarifátáblát, amit 5 méterről könnyen el lehet olvasni

2008-as árakon fuvarozunk. Akkor az üzemanyagár 3.6 lei volt, ma a 6 lej-t súrolja. Sőt, a jobb minőségű üzemanyag ára meg is haladja.

• **Alkalmaztok éjszakai tarifát is?**

• Igen, a lehetséges árat kihasználva a nap-pali tarifa 2 lej, az éjszakai 2.1 lej kilométerenként. Egyébként négy-fajta tarifánk van a lehetséges határokon belül, és mindegyikhez négy-fajta éjszakai díj is társul. Bár ez csak a látszat szerint jelent komoly eltérést, mert az átlagos fuvar-táv, mint mondtam, 1.5 kilométer...

• **A taxiállomásokért fizettek?**

• Igen. Udvarhelyen évente 460 lej a díj. A városban található taxi-állomások pontos számát nem ismerem, de kb. 12 lehet, melyekből mi csak hármat használunk. Nem azért, mert nem állhatunk a többi-

Folytatás a 21. oldalon

A szabadjelző működése egységes: a zöld lámpa a szabad taxit, a piros a foglaltat jelzi

Érdekes megoldás a szabadjelző alá készített hirdetőfelület





Válaszd a Főtaxit!

A részletekkel kapcsolatban érdeklődhetsz minden szerdán 8 órakor személyesen a VIII. Budapest, Kerepesi út 15. címen; egyéb időpontokban telefonon a +36 (1) 422-2160-as telefonszámon.

Büszkék vagyunk 98 éves történelmünkre.

Büszkék vagyunk arra, hogy mertünk és tudtunk változni és fejlődni – ahogy változott és fejlődött a Főváros is.

Büszkék vagyunk munkatársaink szakértelmére és tisztességére – amelyek alapján a Főtaxit Budapest legmegbízhatóbb taxis társaságának választották 2010-ben. *

Elsősorban gyakorlattal rendelkező egyéni vállalkozókat keresünk.

JELENTKEZZ TE IS A FŐTAXIHOZ, felvétel csak korlátozott számban

- ha tiszteled az utasaidat,
- ha tisztességesen és megbízhatóan dolgozol,
- ha hosszú távra tervezel, értékeled az átláthatóságot és a biztos hátteret,
- ha 6 évnél fiatalabb nagyméretű klímás autód van,

Ha megfelelsz a kiválasztási rendszerünknek AKKOR:

- csatlakozhatsz a reptéri flottánkhoz,
- a tagdíjadbán a POS terminál díja is benne van,
- kizárólag 200 Ft feletti tarifával dolgozhatsz,
- stabil címállományt biztosítunk,
- beléphetsz a kedvezményes mobilflottánkba,

Tartozz egy jó csapathoz a **Meglepetések helyett!**



*A Kosár Magazin felmérése alapján



www.facebook.com/fotaxi

online: www.fotaxi.hu

Folytatás a 19. oldalon

re, hanem mert ott nincs utas, azok nincsenek bevezetve. Kérhetnénk a tanácstól más helyre is megállót, de nem szükséges, jó ez a három hely. A taxiállomásokért fizetett díj egyébként évente változik, pontosabban emelkedik, az infláció mértékében.

• **Van olyan kérés, előírás a város részéről, hogy éjszaka hány taxinak kell kint lenni?**

• Nincs. Mi ezt úgy oldjuk meg, hogy gyenge éjszakákon – vasárnap, hétfő, kedd, szerda – 3-4 autó van kint. Az erősebb napokon, a hétvégéken teljes gőzzel dolgozunk.

• **Mikortól használtak éjszakai tarifát?**

• Este 10-től reggel 6-ig van nálunk az éjszakai időszak. A **taxióra automatikusan vált át** a megfelelő díjszabásra. Akár menet közben is. Este 10 után az éjszakaira, reggel 6 után a nappalira.

• **Az autó, illetve az üzemanyag áfáját visszaigényelhetitek?**

• Igen. Romániában kedvezően változtatták a jogszabályi hátteret. A szállító cégek – ide tartoznak a taxik is – amennyiben munkájukhoz autót vásárolnak, ennek áfatartalmát vagy visszaigényelhetik, vagy kérhetik a kompenzációt. Ez utóbbi azt jelenti, ha én például 9000 euróért veszek autót, aminek áfája a példa kedvéért 2000 euró, azt vagy egy összegben visszaigényelem, vagy annyival kevesebb adót fizetek a későbbiekben. Hasonló a helyzet az üzemanyagokkal, benzinnel, gázolajjal is, de szintén csak a szállító cégeknél.

• **Ez akkor is így van, ha valaki saját céllal autózik? Például elmegy a családdal nyaralni?**

• Ezt nem korlátozza a szabály, mindössze a szabadjelzőt kell leszerelni magánhasználat esetén.

• **Ha már a szabadjelzőről beszéltünk, ez is egységesen működik országszerte?**

• Igen. A középén lévő sárga taxifelirat állandóan világít, jelezve, hogy az autó taxi. A zöld lámpa akkor ég, ha szabad a kocsi, vagy éppen utasért megy üresen. Miután a megrendelőre 10 percet várunk üres órával, ez esetben is zöld a lámpa. Amikor kapcsolom az órát, a zöld elalszik és kigyullad a piros, ami értelemszerűen akkor világít, ha az autó foglalt.

• **Előzetes beszélgetésünkben említetted, hogy a Taxi 24 nonprofit vállalkozás. Mit takar ez pontosan?**

• A Taxi 24-nek jelenleg 24 autója van. A diszpécserközpont működtetésén nincs nyereség. A lényeg, hogy a taxisok fedezik a központ kiadásait, amiért cserébe az a hozzánk érkező hívásokat szétosztja közöttünk. Mi minden hónapban látjuk az aktuális kiadásokat, a helyiségbérletet, a fűtést, világítást, a reklámokat és adókat, a központosok bérét és ezt „összedobjuk”. Ez átlagosan havonta 210 lejt jelent.

• **Kedvezményt adtok nyugdíjasoknak, betegeknek stb.?**

• Amennyiben valaki betegség vagy baleset miatt nem tud dolgozni, vagy esetleg elveszték a jogosítványát, a kieső időre nem fizet semmit, de azért a társaságnak tagja marad. Viszont ha szabadságra ment a kolléga, azt nem toleráljuk, vagyis arra az időre fizetnie kell.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- KÓ

Kinyomták a „Nagy testvér” szemét

Azonnali hatállyal felfüggesztették a közlekedési szabálysértések figyelését, illetve rögzítését a térfigyelő kamerákon keresztül. Állítólag, az ORFK és a Legfőbb Ügyészség között szakmai vita alakult ki a kérdésben. Szerettünk volna biztosra menni, így megvártuk, amíg megérkezett az ORFK hivatalos álláspontja. Íme:

Juhász Péter úr
Budapest

Tisztelt uram!

Hivatkozással az Országos Rendőr-főkapitányság vezetőjének a közlekedési szabálysértések térfigyelő kamerákkal történő rögzítésével kapcsolatos átiratára, az alábbiakról tájékoztatom.

Az Országos Rendőr-főkapitányság, illetve a Legfőbb Ügyészség álláspontja eltér bizonyos technikai eszközök alkalmazási feltételeivel kapcsolatosan. Emiatt országos rendőrfőkapitány úr úgy döntött, hogy bizonyos eszközök használatát az objektív felelősség jogintézményén alapuló eljárásokban felfüggeszti.

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a rendőrség bizonyos jogsértések ellenőrzé-

sét megszüntette, mindössze az ellenőrzések módszerét változtatta meg. Ennek alapján a kérdéses eszközöket olyan ellenőrzéseknél használják, amelynek során a jogsértés elkövetőjének személyazonosságát az elkövetés helyén megállapítják.

Óberling József r.ezredes
Országos

Rendőr-főkapitányság
Közlekedérendészeti Főosztály
Főosztályvezető

Úgy gondolom, a levél több ezer taxis lelket nyugtatja meg, mert az utóbbi hónapokban már bohózat számba mentek azok a feljelentések, melyek alapjaiban gátolták a taxisokat munkájuk végzésében, illetve gátolták a lakosságot a szabad helyváltoztatás jogának gyakorlásában. Ez a rémálom talán eltűnt életünkől. Ugyanakkor a legnagyobb tisztelettel kérem kollégáimat, ne éljenek vissza a helyzettel, nehogy „odafönt” elszakadjon a cérna és ismét a „kamerák kora” köszöntsön a taxisokra.

Tehát csak szabályosan, udvariasan! Ahogy azt eddig is csináltuk...

Juhász Péter

Ha valakinek problémája lenne a jelenlegi pénzügyi válság megértésével, a következő sorok segíthetnek:

1. Valamikor régen, egy indiai kis faluban egy ember bejelentette a falusiaknak, hogy majmokat vásárol fel, darabját 10\$-ért.

2. A falusiak tudták, hogy a környéken sok a majom, elmentek hát az erdőbe összefogdosni őket.

3. Az emberünk majmok ezreit vásárolta fel, mindegyikért kifizette a beígért 10\$-t. Ahogy a majmok foggni kezdtek az erdőben, a falusiak abbahagyták az összefogdosásukat. Erre az ember bejelentette, hogy 20\$-t ad egy majoméért. A falusiak fellelkesültek és újra elmentek majmokat fogni.

4. A majmok csakhamar még jobban megfogyatkoztak, a falusiak hazatértek. Az ember 25\$-ra emelte az átvételi árat, de már így is nagyon nehéz volt majmot fogni.

5. Erre a férfi közölte, hogy 50\$-t ad egy majoméért, de sürgősen el kell utaznia egy kis időre, addig egy helyettese fogja őt képviselni, aki a nevében átveszi a majmokat.

6. Amikor elutazott, a helyettese azt mondta a falusiaknak: „Nézzétek ezt a sok majmot a ketrecekben, amit a főnököm vett tőletek. Eladom nektek darabját 35\$-ért, és

amikor az emberünk visszatér, eladhatjátok neki 50 \$-ért.”

7. A falusiak összeszedték minden megtakarított pénzüket, és megvették az összes majmot.

8. Ezután a falusiak soha többet nem látták sem az embert, sem a képviselőjét, csak a rengeteg majom mászkált megint a környéken, úgy, mint azelőtt.

Isten hozott a Wall Street-en...

* * *

Ismerkedés a diszkóban:

– Van autód?

– Igen.

– Az jó! És milyen színű?

– Kék.

– Az szép! És hány személyes?

– Három.

– Húha! Hány köbcentis?

– Hatezer.

– Ahh. . . hú, az nem semmi! És milyen gyártmányú?

– IFA.

* * *

Megy az arab a tevéjén a sivatagban, majd találkozik egy eszkimóval, akinek a szánját három kutya vonszolja a homokban. Azt mondja az arab:

– Uram, tudna segíteni? Attól tartok, hogy eltévedtem.

Mire az eszkimó vöröslő fejjel:

– Te? Te vagy eltévedve, te szerencsétlen?

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



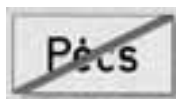
1. Kötele-e taxijával a diszpécser által adott címhez a legközelebb eső útkeresztződésnél behajtani, ha az a táblával megjelölt övezetben van?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha ezt nagyobb kerülő út megtétele nélkül tudja megtenni.
c) Nem.



2. A táblával megjelölt út lassító sávján hogyan érzékeli taxija sebességének fokozatos mérséklését?

- a) Már a kismértékű sebességcsökkentés is különösen lassú haladás érzetét kelti.
b) A kismértékű lassítás nem érzékelhető, legfeljebb a sebességmérő óra jelezi a vezetőnek a tempó csökkenését.



3. Változnak-e a taxiban felszerelt biztonsági övek becsatolására vonatkozó szabályok, ha taxijával a táblát elhagyja?

- a) Csak a hátsó ülésen elhelyezkedő utasok esetében.
b) Legfeljebb a taxi jobb egyes ülésén helyet foglaló utas esetében.
c) Nem.



4. Megállhat-e taxijával az ilyen útburkolati jelekkel egy gépkocsi részére kijelölt helyen az ott őrizetlenül hagyott kerékpár mellett?

- a) Igen, ha még elférne mellette.
b) Nem.



5. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úttest a megelőző útszakaszéhoz képest lényegesen rosszabb állapotban van.
b) Az úton a domborzati viszonyok miatt a ki látás korlátozott.
c) A gödrös, rossz állapotú úttesten az alacsony járművek alja fennakadhat.



6. Az alábbiak közül melyik tilalommal kell számolnia a taxi vezetőjének a táblával, illetve az azonos jelentésű útburkolati jelnel?

- a) Megfordulási tilalommal.
b) A hátramenet tilalmával.
c) Előzési tilalommal.



7. Várakozhat-e taxijával a járda melletti úttesten, ha az adott útszakaszt egy ilyen táblával jelölték meg?

- a) Igen.
b) Nem.

8. A motor teljesítménye motor fordulatszámának és a forgatónyomatékának a...

- a) hányadosa,
b) szorzata,
c) összege.

9. Az alábbiak közül mi történik, ha a motor a lehetséges legnagyobb fordulatszámon jár?

- a) A fajlagos tüzelőanyag-fogyasztása a legkedvezőbb.
b) A sebességváltó ilyen esetben mindig a legmagasabb fokozatban van.
c) A teljesítménye már alatta van a legnagyobb teljesítménynek.

10. Hangjelzéssel ösztönözheti-e gyorsabb haladásra az Ön előtt haladó személygépkocsi vezetőjét?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha lassabban halad, mint az úton egyébként ez számára megengedett.
c) Nem.

11. Olyan kijelölt gyalogátkelőhely felé közeledik, amely előtt 5 méteren belül egy szabálytalanul parkoló tehergépkocsi tartózkodik. Meg kell-e mellette állítania taxiját?

- a) Igen, ez ilyen esetben mindig kötelező.
b) Igen, ha a tehergépkocsi a zebrán feltételezhetően tartózkodó gyalogos észlelését akadályozza.
c) Nem, a lassítás is elegendő.

12. Mi a szerepe a gépkocsikon alkalmazott sebességkorlátozó berendezésnek?

- a) A gépkocsi a vezető által előre beállított haladási sebességet tartani igyekezzék.
b) A gépkocsi üzemi fékberendezésének a kímélése.
c) A gépkocsi haladási sebessége az előre beállított értéket ne haladja meg.

13. Használhatja-e taxija ködfényszóróját a tompított fényszóró bekapcsolása nélkül?

- a) Igen, bármikor.
b) Legfeljebb akkor, ha a látási viszonyok indokolják a ködfényszóró használatát.
c) Nem.

14. Kötelezett-e elsősorban a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezetője?

- a) Igen.
b) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

Éjjel is „látnak” a Totemoszlopok

Kombinált térfigyelő kamera

Néhány hete a főváros különböző kerületeiben tűnt fel az úgynevezett Totemoszlop, amely önmagában egy térfigyelő kamerát tartalmaz, ám sokkal többre képes, mint a korábban telepített technikai eszközök. Az új technika, amelyet az ORFK egyelőre tesztel, éjjel-nappal tökéletesen lát, emellett olyan szoftverrel bír, amely az elhaladó járművekről minden adattal rendelkezik. Így akinek a gépjárművével nincs minden rendben, arra felhívja a rend éber őreinek figyelmét, ők pedig intézkednek a szabálysértővel szemben.

Olyan rendszámfelismerő, kamerával ellátott szoftverek már korábban is léteztek, amelyek össze tudták hasonlítani az országos gépjármű nyilvántartásban szereplő adatokat az éppen forgalomban elhaladó járművek valós állapotával, ám új keletű, hogy mindezt térfigyelő, éjjel-nappal látó kamerával kombinálják. Mint azt Sánta Lászlótól, az ORFK lopott gépjárművek felderítésével foglalkozó egység munkatársától megtudtuk: ez az új eszköz egy időben alkalmazható térfigyelésre és nem mellesleg az elhaladó forgalom ellenőrzésére. A hatékonysága akkor optimális, ha a kamerát követő szakaszon a rendőri ellenőrzés is szervezett, így amikor a kamera problémás gépjárművet jelez, azonnal félre lehet állítani a kérdéses járművet és ellenőrizni lehet a jelzett rendellenességet. Így a helyszínen rögtön tisztázható, miért is vált szükségessé az adott két- vagy négykerekű kisoroltatása a forgalomból – tudtuk meg az ORFK szakértőjétől, aki korábban, mint az első számú civil autóvadász, több mint ezer lopott gépjárművet talált meg és juttatott vissza tulajdonosainak.

A rendszer sok mindenre képes. Ezek között szerepel elsők között, hogy a lopott gépjárművet jelzi, illetve azokat is, amelyek valamilyen bűncselekménnyel hozhatók összefüggésbe. Emellett arra is figyel, ha valaki lejárt műszakival közlekedik, vagy netán a forgalmi rendszám, szín vagy típus nem egyezik. A forgalomból kitiltott járművekre is „vadászik”. Itt szeretnénk felhívni közlekedőtársaink figyelmét: január elseje óta a közgazgatási bírságot be nem fizetőket az önkormányzat kitalhatja a forgalomból, illetve, aki elmulasztotta a súlyadó befizetését, az is hasonló szankcióra számíthat. Előfordulhat, hogy a mit sem sejtő autóst a rendőrök – a Totemoszlop riasztása alapján – kiemelik a forgalomból és csak akkor derül ki, hogy a súlyadó miatt intézkednek vele szemben, és a forgalmi rendszámot már le is vetetik a sofőrrel.

A rendszer különlegességei közé sorolható, hogy a személyi, illetve tárgyi körözés szempontjából szóba kerülhető járművekre is felhív-

ja a monitor előtt ülő rendőr figyelmét.

A gyakorlatban a rendszer működése a következő: a Totemoszlop a gyakorlatban bárhol



KÖZLEKEDÉSI TANÁCSADÁS!

Részvevője volt közúti balesetnek? Nem az van a rendőrségi határozatban amire számított? Ön nem felelős, de mégis ennek ellenkezőjét állítja a határozat? Kifogás, kérelmek, méltányossági kérelmek, tárgyalások specialistái vagyunk immáron 16 éve az Önök szolgálatában. Irodánk elérhetősége: 06 1 290-0626, 06 70 370-6890 hétköznapokon, napközben hívjon! Ugyanitt autómentés 0-24 órában! Díjaink, rólunk: Súlyos személyi sérülés esetén ellátjuk képviselőt, kártérítési igényét elintézzük Ön helyett, induló költségek nélkül, európai kártérítési központ hazai képviselőjeként.

Érd.: Illés János

+ 36 70 370-6880

hétköznapokon 8–12 óra között!

www.karterites.eu

telepíthető, ott is, ahol korábban nem volt térfigyelő kamera. Az áramellátása bármely villanyoszlopról megoldható, de a fejlesztésben már napelemes változat is szerepel. A Totem rádiófrekvencián leadja a képjelet és riasztási jelet a monitor előtt ülőnek. Ez történhet úgy is, hogy a meglévő térfigyelő központban fogadja a diszpécser, de akár egy konténerben ideiglenesen telepített helyen is megvalósítható mindez. A monitor előtt helyet foglaló személy rádióan tartja a kapcsolatot az ellenőrző csoporttal. Amikor a Totem riaszt, a monitoron az is látszik milyen problémát észlelt a rendszer, így az intézkedő rendőr rögvést tudja, a megállított gépjárműnél – vagy vezetőjénél – mire figyeljen.

Mint azt Sánta László érdeklődésünkre elmondta: egyelőre tesztelik a Totemet, így nincs folyamatosan mögöttes rendőri erő, amely a tényleges riasztásokra minden esetben reagálna. Ám így is igen hatékony eszköznek bizonyul a Totemoszlop például a forgalom sebességének csillapítására is. Emellett olyan adatok is jól mérhetőek, hogy az elhaladó gépjárművek közül milyen arányúak a problémával bírók. A tesztek során ellenőrizték a rendszer hibaszázalékát, amelyről elmondható, a gépjármű nyilvántartó adatai alapján nem tévedett a valós idejű felismerésekben és azonosításokban. A rendszernek köszönhetően több esetben sikerült lopott és körözött autó nyomára bukkanniuk a tesztelőknak. A Totemet pesti és budai kerületekben is kipróbálták már, a végleges alkalmazásáról és telepítéséről azonban később születik döntés – hangsúlyozta a szakértő.

Eddig „csak” a földi, gépjárműben vagy a három lábon álló eszközökre kellett figyelniük a közlekedőknek. Ezzel a rendszerrel már az „égből” is figyelhetnek bennünket. Persze a közlekedők többségének bizonyára rendben vannak az okmányai és fegyelmезetten befizette adott esetben a közgazgatási bírságot, illetve a súlyadót, ám a kisördög nem alszik. Ha netán mégis akad olyan két, négy, vagy netán több keréken közlekedő, aki valamiért mégiscsak szerepel a nyilvántartásban, annak a Totemoszlop igencsak ellenséges közegnek tűnhet.

k.z.t.

Szavak, amelyeket nehéz kimondani ittas állapotban:

- Manifesztáció
- Innovatív
- Prejudikáció

Szavak, amelyeket **NA-GYON** nehéz kimondani ittas állapotban:

- Dezoxiribonukleinsav
- Individualizmus
- Cogito ergo sum
- Termékspecifikáció

Szavak, amelyeket **LEHETLEN** kimondani ittas állapotban:

- Köszönöm, de inkább nem feküdnék most le veled.
- Nem, nem kérek több italt.
- Sajnálom, de az ilyen szőke, nagy mellű nő nem az én esetem.
- Jó estét, biztos úr, szép esténk van, nemde?
- Á, senki nem szeretné halni, ahogy énekelek.

Biztosítás - biztonság

Több évtizedes mondás, de ma éppúgy igaz, mint korábban. Kollégánk három perccel jelentkezett egy címre. És ezzel a címrenyomással, ezzel a döntéssel megváltozott az élete. Lehet, hogy visszafordíthatatlan folyamatok indultak el.

Természetesen a bajok nem a címre jelentkezéskor kezdődtek el, hanem a címre száguldozásnál. Mint sok más kollégánál, nála is megtörtént a baj: összetörte az autót. Talán a rutinosabb taxisok már sejtik a történet folytatását, hogy a bajok akkor kezdődtek, amikor először nem fizette be a casco-csekkeket...

A taxisok életét is a bevételek és kiadások szövevényes rendszere tölti ki. A bevételek adottak, hol kicsit növekednek, hol kicsit csökkennek. Van, aki a mesterséges emelést választja. Egy kis „kütyü” a taxaméterbe, egy kis „trom” a rádióba. Addig, amíg el nem kapják... De ez egy külön történet, egy külön írás témája lehet.

A kötelező kiadásokkal már lehet sakkozni. Melyiket kell előre venni, melyiket lehet hátrébb tenni. A tagdíjat fizetni kell, ott nincs mese. A kötelező biztosítás nélkül sem lehet megmozdulni. Tankolni is kell, a nélkül nem megy az autó. De a többivel már lehet variálni...

Van, aki a vezérmű-szűj cserénél spórol.

Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban

XIII. Lehel út

Hetek óta egy szemétkonténer (!) van a taxiállomásunkon, kérünk intézkedést, hogy szállítsák el innen.

IX. Üllői út 15.

Örvedetes, hogy taxiállomást alakítottak ki a jelzett helyszínen. Azonban a kollégák szerint még egyetlen percig sem lehetett használni, mert civil autók állnak ott. Kérjük a rendszeres, visszatérő ellenőrzést.

Juhász Péter

Vajon miért tettek szemétkonténer a taxiállomásra? Talán azt gondolják, hogy egyre több taxis él kukázásból, és megkönnyítik a dolgot. Vagy néhány taxi a műszaki állapota miatt ide való?



A taxiállomáson civil autók, a taxisok meg a tilosban. Talán ellenőrizni kellene és büntetni a szabálysértő maszekokat



A megoldás módja egy öreg milliomos szerint:

- Az első évben nagyon szigorúan takarékoskods.
- Azután megszokod.

A pizza olyan, mint a szex. Ha jó, nagyon jó, ha rossz akkor is egész jó...

Aztán ha elszakad a szűj, tönkremegy a vezérlés. A szűjcsere százezerbe került volna, a motorgenerál két-, háromszázezer. De akinek nincs százezer a szűjra, nem lesz kétszáza a motorra sem. Aztán a „bölcsek” a casco-kiadásra is spórolnak. Mint a példánkban szereplő taxis is.

Tízezer lett volna a casco havonta, most nyolcszázezer a kár, a baleset után. Talán nem meglepő a következmény sem, ha nem volt tízezer a cascóra, természetesen nincs nyolcszázezer a javításra. Így ott áll a taxi a ház előtt, a taxis meg kénytelen bérelni egy másik autót, hogy legyen mit ennie. Ez így már anyagi csőd. Elég egy hetes táppénz, egy pár napos kiesés, és a taxis máris elúszott, mert egy fillér tartalék sincs.

Mi lehet a megoldás? A fentebb említett több évtizedes mondás: Biztosítás – biztonság!

Ne ezen takarékoskodjunk...

Tóth Tibor

Ne hagyjunk semmit a taxiban!



A feltűnő autó biztonságosabb

SZÍNEK ÉS JELLEMMEK

A színválasztás mögött személyiségi jegyek is fellelhetők, így ha valaki tisztában van ezekkel, akár az első találkozáskor helyzeti előnybe kerülhet, ha látja, partnere milyen árnyalatú járművel érkezik. Emellett az sem mellékes, pusztán annak kapcsán is megnevelhet a baleseti kockázat, ki, milyen színű autót választ. Egy külföldi alapítvány kutatási eredménye alapján arra is fény derült, az autósok jelentős része tisztában van azzal, hogy közlekedésbiztonsági szempontból a színeknek milyen jelentőségük van, mégsem ez alapján választ gépkocsit.

A rendszerváltás előtt elég volt, ha egy nyugati márkájú autó elsuhant az úton, és a legtöbb közlekedő szájátva csodálta a vasfüggönyön túlról érkező járművet. A „merkúri időben” az ember befizetett egy típusra, várt néhány évet – szűkebb emberöltőt –, majd amikor jött az értesítés, boldogan ment a kiutalásával, és örült annak, ami jutott. Persze, a megrendelés felvételekor még voltak színbeli elképzelései, de átvételkor már annak is örült, ha abból kapott, ami maradt azon a napon. Nos, ezen a „emlőn” nevelkedett gépjárművezetőknek eszükbe sem jutott, hogy közlekedésbiztonsági szempontból megbízhatóbb színű autót válasszanak. Azóta nagyot változott a világ. Nem kell éveket várni a megálmodott autóra, csak hónapokat, de mi az a korábbiakhoz képest. Ezt a négykerekűt azonban számítógépen akár külön meg is tervezheti a befizető.

Az utakon azért még mindig feltűnést tudnak kelteni egyes gyártói gépcsodák, melyekre felkapják fejüket az emberek, ám érdekes a többi közlekedőre is figyelmet szentelni. Több kutatás is bizonyítja, egy feltűnő szín

felér egy figyelmeztető jelzéssel. A mentő fehér színe vagy a tűzoltóautó jellemző piros is ilyen. A fehér szürkületben, ködben, esőben is jól látható, a piros viszont a napfény gyengülésével már beleolvad a környezetébe, akár egy sötét autó.

A szakértők felállítottak egy színbiztonsági sorrendet, amely alapján a fehér mellett még rendkívül feltűnő és egyben biztonságos a citromsárga. A sötét és sötét színű autók már nem biztonságosak szürkületben sem, ezért fontos, akik tisztában vannak gépjárműük ebbéli hiányosságával, azok világításukat is ennek megfelelően használják.

Különböző színekhez személyiségi jegyek is kapcsolhatók, így akik **fekete** színű gépjárművet helyezik előnybe, azok céltudatosak és hatalomra vágók. Ez vezetés közben is jellemző rájuk, így a szabályokról is hajlamosak megfeledkezni. A **szürke** négykerekűben közlekedők tartják magukat az előírásokhoz és szeretik a biztonságot. Az **ezüstmetál** rajongók stílusérzékenységükről tesznek tanúbizonyságot. Ezt a színt a maximalisták kedvelik. **Fehér** autóban alapvetően a viselkedésről és észrevétlenséget szeretőkről beszélhetünk, ugyanakkor tisztaságmániások és a szabályokat is következetesen betartják. **Kék** gépkocsi volánjánál helyet foglalók körültekintőek, megbízhatóak, ám ez a szín nem sok fantáziát takar. **Pirosban** a kifejezetten lüktető, sportos életmódot kedvelők lehetnek fel, akik szeretik a versenyhelyeztetést az életben csakúgy, mint a közlekedésben, emellett feltűnési vágyért minimum duplán álltak sorba, mikor azt osztották. A **barna** egyre ritkábban előforduló szín a gépjárműgyártók palettáján. Divatja múlt, ám aki mégis ezt választja, az szavahihető, megbízható ember. A **zöldet** kedvelők tradícióutódosak, kissé konzervatívak és nagyon barátságos emberek. Végül a **sárga** zárja a sort. Jellemzője az optimizmus, egyes értelmezések szerint ez az irigység színe is, de a depresszióra való hajlamosság is párosul hozzá.

Létezik olyan statisztika is, amely az újonnan eladott gépjárművek színei alapján állít fel rangsort. 2010-ben hazánkban az eladott gépkocsik 24 százaléka – ezzel a legnépszerűbb színe – a fekete volt. 19 százalékkal második legkedveltebb a sötét, dobogós 17-tel az ezüst, míg 14 százalékos tudhat magának a fehér. A kék színű autók aránya 9 százalék, a pirosaké 7, a barnáké 5-öt, a zöldeknek és sárgáknak 1-1 szelet jutott.

1999–2006-ig az ezüst volt a divatszín, majd a fehér vette át a vezető helyet, ezt követte a fekete. A szakértők megjósolták, hogy a fehér nem lesz hosszú távon vezető, az emberek – ugyanis – hamar ráunnak az egyforma, egyáryalutúakra. A hagyományos színek sikerét azonban alapvetően meghatározzák a flottavásárlók is.

A színeknek a reklámban és marketingben is jelentős szerep jut. Nem véletlen, hogy az

A rövidlátó tanárnő kezdi elveszíteni a türelmét.

– Te, ott hátul. Mikor volt az Aranybulla?

– Tudom is én...

– Mikor volt a tatárjárás?

– Franc se tudja...

– De hiszen ezt a múlt órán tanultuk.

Mit csináltál tegnap este?

– A kocsmában voltam. Megittunk pár üveg sört a haverokkal.

– És... és ezt csak így kijelentet? Hogyan akarsz átmenni a vizsgán?

– Sehogy. Én a vízvezeték-szerelő vagyok, és a fűtőtestet javítom...

USA-ban jellegzetesen sárga színűek a taxik. Egyrészt feltűnőek, változó időjárási viszonyok között is jól láthatóak, és a forgalmi helyzetekben is a többsávos közlekedésben is igen markánsan felismerhetők. Ennek ellenkezőjét lehet elmondani a londoni tradícionális fekete, „doboztaxikról”. Beszámoltunk magazinunkban már olyan kezdeményezésekről, amelyek pont a feltűnést helyezték a hangsúlyt, így komplett pink flottákat állítottak már sikerrel szolgálatba taxiként több országban.

Itt és most nem esett szó a használt autóról, hiszen, ha valaki talál típusban, ár/érték arányban megfelelő minőségűt, azt kevésbé fogja zavarni, hogy az autója színe alapján milyen személyiségi jegyeket gondolnak róla.

Persze akadnak kivételek, akik szín alapján keresik a használtat is, számukra kevésbé fontos, mely gyártó négykerekűjének volánjához ülnek. Az autót vásárlók sem egyformák, így a szín alapján markáns és megvalósíthatatlan következtetéseket azért senki ne vonjon le, inkább személyesen szerezzen tapasztalatokat. Az megbízhatóbbnak tűnik.

k.z.t.

A térfelügyelő kamerák megjelenése óta jelentősen csökkent a közterületeken elkövetett bűncselekmények száma. Ezért helyezték ki eredetileg a kamerákat, és nem a taxisok cseszegetésére...

Például a VIII. kerületben 82%-kal csökkent az utcai bűnözés. De azért nem szűnt meg teljesen.

Hiába a kamerák, sokan nem törődnek velük. Kapucnis kabátot vesznek fel, eltakarják az arcukat és csak a lehetőségre várnak, mikor lohatnak, rabolhatnak. Közhely, de igaz, alkalom szüli a tolvajt. Sokan hagynak értéktárgyakat az autókban, az üléseken, a műszerfal előtt.

Sajnos volt, amikor taxiból vitték el a GPS-berendezést, úgy, hogy betörték az ablakot. Volt, akinek a taxirádióját vitték el. Ne adjunk rá lehetőséget...

Ferenczy P. Károly

A Tele 5 Taxi

keres alvállalkozókat,
akik segítenek a
folyamatosan növekvő
fuvarigény ellátásában.



Továbbá keresünk a Tele 5 Taxi
Hotel Szervizes állományába
kizárólag Mercedes típusú
gépkocsival rendelkező
alvállalkozókat a szerződött
szállodáink zökkenőmentes
kiszolgálásához.

Érdeklődni lehet:

Pásztor Györgynél
06/20 9-111-111

valamint személyesen:

1158 Budapest,
Késmárk u. 7/b irodában.

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

Nyitva tartás: hétfő–csütörtök 09.00–16.00-ig, péntek 09.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.000.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, egyéb ügyintézesek	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	900.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2011. október 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2011 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	350.00	339.00	201.00
Február	365.00	355.00	216.00
Március	368.00	364.00	217.00
Április	369.00	367.00	218.00
Május	380.00	379.00	218.00
Június	389.00	379.00	221.00
Július	387.00	370.00	222.00
Augusztus	373.00	365.00	221.00
Szeptember	391.00	379.00	221.00
Október	385.00	372.00	220.00

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

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

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzem mód miatt korrekciós tételekkel módosítható.

A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő

fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

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

Értéke:

- a) Budapesten 35%
 - b) megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosságú városokban 25%
 - c) egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban – mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%
– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

Az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható.

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

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

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

1500 cm ³ -ig	5,7 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	6,7 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	9,5 liter/100 kilométer

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű (van ilyen egyáltalán...?), valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Álláspontunk szerint az egyszerűsített elszámolású alapszabály-átalány esetén egyéb korrekciós szorzók nem használhatók.

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **OKTÓBER** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járulékalap: a tárgy-hónapban érvényes minimálbér 78 000 Ft	Járulékalap 10,5%-a 8190 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft (A NAV magánnyugdíjpénztári számlájára fizetendő 0 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költséghétkénti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2340 Ft	A járulékalap 24%-a 18 720 Ft	

A nő SMS-t küld a szerelmének: Szerelmem! Ha épp alszol, küldd el nekem az álmaidat! Ha épp nevelsz, küldd el nekem a mosolyodat! Ha épp sírsz, küldd el nekem a könyneid! Szeretlek!

A férfi válasza: A klozetten ülök. Mit küldjek?

* * *

Főnök kérdezi a szőke titkárnőjét:

– És mondja, meg van elégedve a helyzetével itt a vállalatnál?

– Igen, főnök, csak a hamurtató nyomja a vállam...


A magánnyugdíjban maradási választó pénztári tagok az év végéig továbbra is az állami nyugdíjrendszerbe fizetik a teljes (24%+10%) nyugdíjjárulékot, a magánnyugdíjpénztári számlára egyelőre nem kell fizetni.

*A befizető csekkiken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. A számlaszámok nem változtak, a még meglévő APEH feliratú csekkek továbbra is felhasználhatók.

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 7%-a	Járulékalap 34%
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költséghétkénti elszámolhatóság	Járulékalap 3%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	5100 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséghétkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

*A befizető csekkeken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. Mivel azonban a számlaszámok nem változtak, a megmaradt csekkek ez évben még változatlanul felhasználhatók.

A járulékok befizetési határideje főállásúknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (utóbbiaknál akkor, ha a tárgyhónapban volt vállalkozói kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

Fontos határidők

November 12.

- Előző havi járulékok bevallása és befizetése

A lámpa dzsinnje vagyok! Parancsoljon, asszonyom.

– Ó, dzsinn, szeretnék ebben a pillanatban boldog lenni!
– Akkor miért a lámpát dörgölöd, te kis csacsi?

* * *

Egy nő elmegy a pszichiáterhez. A doktor szó nélkül letéperi, letépi a ruhát róla és magáévá teszi. Miután kész, így szól: – Ez volt az én problémám. És mi az Öné?

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2009.12.22 – 2010.01.25	6,25%
2010.01.26 – 2010.02.22	6,00%
2010.02.23 – 2010.03.29	5,75%
2010.03.30 – 2010.04.26	5,50%
2010.04.27 – 2010.11.29	5,25%
2010.11.30 – 2010.12.20	5,50%
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25-től	6,00%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbavallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbséget után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

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

(Nagyon nehéz parkolni, menj inkább metróval a Deák térig)

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

- Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznapi elkészíthetősége érdekében – kérjük, hogy legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni szíveskedjen!

Ügyfélfogadási idő:

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

Az adóigazolás illetéke

2000.-Ft

A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás) iránti kérelem illetéke

2200.-Ft.

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.
Tel.: 443-5747
Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevel
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély

Ügyfélfogadási idő:

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

Átmegy a részeg a piroson, megállítja egy csinos rendőr-nő. – Ötezer forint lesz...

Csorgó nyállal méri végig a részeg a nőt.

– Érted egy tízest is adok... De mióta hordtok egyenruhát?

Taxiállomás Kft.

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.

Tel.: 488-2000/2558

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírósági végzés, régebbi cégeknél a cégkivonat és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólapp”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel

Ügyfélfogadási idő

Hétfő: 09.00 – 15.00
Kedd: 09.00 – 13.00
Szerda: 09.00 – 15.00
Csütörtök: 09.00 – 13.00
Péntek: 09.00 – 12.00

BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tel.: 06-1-229-3736, mobil: 06-30-989-4279

Szolgáltatások:

- Könyvelés
- Elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, kifogások készítése
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatablák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig **09.00–16.00**
Pénteken **09.00–14.00**

Folytatás a 31. oldalon



333-2222

Mi nem vagyunk a legek, ezt sosem állítottuk, de ha dolgozni akarsz, akkor szívesen látunk a csapatban.

Belépésnél **fizetési könnyítés** lehetséges,
Jelentkezni lehet Háry Zoltánnál,
a **06-20 984-0319** telefonon



a sikertaxi
Taxi

www.mobiltaxi.hu



+36-1-6-666-666

Komolyra fordítva a szót...

Dinamikus és innovatív csapat tagja szeretnél lenni?

Taxis kollégák jelentkezését várjuk igényes autóval, városismerettel, nyelvismerettel.

- továbbá felvételt hirdetünk
- diszpécseri munkára,
- telefonos munkára.

„Kevés munkához magas tagdíjat kérünk,

Akarsz velünk zuhanni?!”

*Taxis kollégák jelentkezését várjuk
lepukkant autóval, városismeret nélkül,
nyelvismeret nélkül.”*



Elérhetőségeink, bővebb információ: 1117 Budapest, Kondorosi út 2/a.

Tel: +36 1 235 5410 Fax: +36 1 235 5404 Web: www.6x6taxi.hu

Folytatás a 28. oldalról

Fővárosi taxi-engedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás
Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Zéró tolerancia

Közismert az ittas vezetéssel kapcsolatban a zéró tolerancia hangoztatása. Azaz, egyetlen pohárkát sem hajthatunk le vezetés közben.

Most az egyik főrendőr dörgedelmesen nyilatkozott, miszerint a sebesség-ellenőrzésben is bevezetik a zéró toleranciát.

A taxisok egy része megdöbben: ötvenes tempónál már 51 kilométer/óránál fényképeznek majd? Erről szerencsére szó sincs!

Egyébként érdekes megnézni mi a helyzet külföldön. Németországban 100 kilométeres határig 3 (!) kilométeres sebességtűllépést „néznek” el. 100 kilométer felett ez a határ 3%.

És Budapesten?



A Nagy Testvér Vecsés határában is rendszeresen katonogtatja a fényképezőgépet általában civil autókból

Több helyszínen elbeszélgettem a sebességmérést végző rendőrrel és megtudtam, mindenhol 68 kilométerre van beállítva a készülék.

Aki már az új sebességmérővel készített képet kapja a gyorsajtásnál, az meg is győződhet erről, mert ott minden adat szerepel a felvételen. A fényképezés helyszínének koordinátái, az engedélyezett sebesség, a méréshatár és a tényleges sebesség.

Összefoglalva: nem kell aggódnia azért, hogy 1-2 kilométer/óra sebességtűllépést lefényképeznek!

Tóth Tibor

5 szabály, amit sose feledj!

1. A pénz nem boldogít, de kényelmesebb egy Mercedesben sírni, mint egy biciklin.
2. Bocsáss meg ellenségeidnek, de jegyezd meg a rohadékok nevét!
3. Segíts a bajba jutottakon, és emlékezni fognak rád, amikor megint bajba kerülnek.
4. Sok ember csak azért él még mindig, mert törvénybe ütköző lelőni őket.
5. Az alkohol nem megoldás, de a tej sem az!

Nem emelik a sebességhatárt Vecsés határában

Mérgelődve figyelik a taxis kollégák a táblát a 4-es számú úton, Vecsés határában. E szakaszon, a „gyorsforgalmi” úton hol 70-nel, hol 90-nel, hol 50-el lehet menni. Aztán jön egy csomópont, utána meg 100-zal. Mindössze néhány száz méteren kell (kellene) lassítani, mert „lakott” területre értek. Természetesen sokan elfeledkeznek a lassításról, pedig ott rendszeresek a sebesség-ellenőrzések. Megkerestem az illetékes forgalomszervezőt:

Vecsés lakott területén belül, a 4. számú főút és a 400. számú főút csomópontjában a megengedett sebesség módosításának lehetőségét, 70 km/h-ra történő emelésének feltételeit megvizsgáltuk.

A csomópont ívben található, Budapest felé 3 darab egyenes és egy balra kanyarodó sávval, Budapest felől 2 darab egyenes és egy jobbra kanyarodó sávval. A 400. számú főút

Vecsés köz-



Hiába az autópálya jellegű út, továbbra is csak 50-nel lehet menni

pontja

felől 2 darab balra kanyarodó sávval és egy jobbra kanyarodó sávval rendelkezik. Továbbá a 4. számú főutat egy gyalogos-átkelőhely keresztezi.

A két csatlakozó út forgalomnagysága:

4. számú főút: 34 371 jármű/nap

400. számú főút: 13 084 jármű/nap

A csomópont kialakítása, összetettsége, forgalomnagysága, valamint a 6 forgalmi sávon átvezető gyalogos-átkelőhely miatt, az 50 km/h sebesség emelését nem tartjuk elfogadhatónak.

A megengedett sebesség emelése a jelzőlámpa átprogramozását is szükségessé teszi, annak fázissterveit módosítani szükséges, különös tekintettel az átmeneti sárga jelzés hosszának változása miatt. A fentiekben leírtak miatt a jelzőlámpa átprogramozását igazgatóságunk nem tervezi.

**Forgalomtechnikai és kezelői osztályvezető
Magyar Közút Nonprofit Zrt.**

Köszönjük a választ.

Juhász Péter

Reménytelen

A Taxisok Világa szeptemberi számában volt egy rövidke cikk "EGY SZÉGYENFOLTTAL KEVESEBB" címmel. Itt az jelent meg, hogy a Madách téren és környékén „dolgozó” egyént (inkább nem nevezném taxisnak) és autóját végre valahára kivonták a forgalomból.

Korai volt azonban az öröm. Kb 2-3 hónapig egy **FEHÉR RENDSZÁMOS** Skodával, **világító szabadjelzővel** „dolgozott” ugyanonnan. Ám pár napja újból a „régimárkával” szolgáltat, a jólápolt sofőr.



A mellékelt képet október 5-én készítettem. Jól látszik **FEHÉR- P-s rendszám+ szabadjelző**.

Mellegleg, ha a Városházán valamelyik íróasztalán könyöklő **SAKEMBER** átkönyöklőne az ablakba, ami a Károly körútra néz, még integethetne is ennek a derék embernek. Másít úgy se tesznek..

Tévedtem. Nekünk felemelték a drosztdíjat. Üdvözlettel

C 540

A főnök sétál az alkalmazottai között. Egyszer csak meglát egy henylő srácot. Erre a főnök:

- Mondja, mennyi a fizetése?
- 60 ezer.

- Na itt van, fogja és menjen innen.

Kis idő múlva jön az egyik alkalmazott, kezében egy ezressel, és azt kérdi:

- Főnök, nem látta véletlenül a pizza-futárt?

- Kovács tizenkettő főtörzs, keresték a sakszövetségtől.

- Na, ne mondja!

- De igen... Kerestek egy sötét parasztot.

Kiűtötték a kockások a kék-fehéreket!

FŐTAXI – MTK 5-1 (1-0)

XIV. Csömöri út, Lantos Mihály sportcentrum, 80 néző

Vezette: Fekesházy (határozottan).

Asszisztensek: Posta – Winkler

FŐTAXI: Székely – Tóth Sz., Schwarz I., Takács, Schwarz G. – Bávik, Nyikos, Pfeiffer, Vén – Szekula, Szunter Cserék: Gráczi, Pálinkás, Tóth G., Mucza, Bartos, Erdős.

Megbízott edző: Balogh Miklós

MTK Hungária: Hafner – Kocsis, Wendler, Dr. Bérdi, Mogyorósi – Cserenkai, Rapaport, Illés, Szabó – Hámori, Beer.

Cserék: Komódi, Kovács, Talapa, Földvári
Csapatvezető: Huszárik

Gólszerzők: Schwarz Z., Pfeiffer (büntetőből), Szekula, Mucza, Tóth G., illetve Komódi

Sárgalap: Szekula, illetve Wendler

Kiállítva: Kovács (MTK) reklamálásért

Jók: Az egész hazai csapat, illetve Illés

I. féldő

A Labdarúgó Szövetség Fegyelmi Bizottságának „kérésére” Oroszki Péter, a hazaiak edzője a lelátóról nézte végig a találkozót. Hatalmas lendülettel kezdték a mérkőzést a kockások, egymás után vezették támadásaikat. Több akciót csak szabálytalanság árán tudtak megállítani a vendégek, akik csak szórványosan jutottak el hazai csapat tizenhatosáig. A 18. percben góllá érett a hazai főlény,

Illés Béla, „Béla, a király”, sokszoros válogatott játékos, az MTK motorja



A hazaiak megbízott edzője a szünetben



Az MTK csapata



A játékvezetői hármás



Majdnem megtelt a lelátó

Schwarz Z. védhetetlenül fejelte a labdát a kapuba egy szögletűgás után.(1-0) A gól után is táma-

Sándor Gyula „mesterszakács” ismét kitűnő pörkölttel várta a találkozó után a játékosokat, a vezetőket, a törzsszurkolókat



gól az első félidőben.

II. félidő

A második félidő első perceiben büntetőgyanús szituációban szerelték a kockások egyik csatárát, de a fiatal játékvezető sipja néma maradt. Ezután kiegyenlítetté vált a játék. Illés, a vendégek legjobb játékosa, többször, szépen hozta előre labdát, ügyesen szervezte az ellentámadásokat. A 8. percben Komódi egyenlített váratlanul egy szabadrúgás góllal (1-1).

A kockások rákapcsoltak, egymás után vezették támadásaikat. Az egyik támadást a büntető területen belül már csak szabálytalanul tudták megállítani, a jogosan megített bün-

dásban maradt a FŐTAXI, de nem esett több

tetőt Pfeiffer értékesítette (2-1). Egyértelműen jobbak voltak a hazaiak, a 18. percben Szekula egy fejesgóllal növelte az előnyt (3-1). A mérkőzés hajrájában a FŐTAXI uralta a játékteret, Mucza lőtt gólt leszyanus helyzetből, a közelben álló bíró – a vendégek tiltakozása ellenére – határozottan középre mutatott. (4-1). A kiváló napot kifogott Tóth G. állította be a végeredményt, egy ragyogó indítás után védhetetlenül lőtt a hálóba (5-1).

Összegzés:

Egyáltalában nem túlzó a végeredmény a játék képe alapján. A kockások öt gólt lőttek, de még lőhettek volna fél tucatot, annyi helyzetet dolgoztak ki! Látványosan, magabiztosan, jól játszottak! Parádés bajnoki rajt. Négy mérkőzésből három győzelem! Egyedül az Újpest csapatát nem tudták legyőzni, de ők most nemcsak a főváros, de az ország egyik legjobb öregfiúk csapata.

Juhász Péter



A FŐTAXI csapata

Változások a fővárosi közterületek elnevezésében

Szeptember 28-án a Fővárosi Közgyűlés az alábbi közterületek nevét változtatta meg, illetve döntött eddig névtelen közterületek elnevezéséről:

II. kerület :

A Margit híd budai hídfőjénél, a híd déli oldalán lévő eddig névtelen közterületet **Gyóni Géza térnek**, a 12830 hrsz-ú névtelen közterületet **Bibó István parknak** nevezte el.

III. kerület:

A korábbi Dugovics Títusz tér nevét **Korona tér**-re változtatta. A 19333/13 hrsz-ú névtelen közterületet **Hamvas Béla sétány**-nak, a 6235/3 hrsz-ú névtelen közterületet **Pércsi Lajos lépcső**-nek, a 61403 hrsz-ú névtelen közterületet **Toldalagi Pál utca**-nak nevezte el.

XI. kerület:

A Bercsényi utca északi vége mellett található 5497/2 hrsz-ú fásított, eddig névtelen közterület, **Gárdonyi tér**-nek nevezte el.

XIV. kerület:

Az eddigi Állatkerti utat **Gundel Károly út**-nak, a Nagy Lajos király útja és a Fogarasi út közötti 39590/401 hrsz-ú névtelen közterületet **Pongráz Gergely tér**-nek nevezte el.

XVI. kerület:

Az eddigi Ságvári utcát **Krenedits Sándor utca**-nak keresztelte át.

NÁLUNK EZ A BEVETT GYAKORLAT

Érdeklődéssel olvastam, hogy Budapesten „Megállni tilos” jelzőtáblákkal védik a taxiállomásokat az „idegen” autóktól. Nálunk ez a bevett gyakorlat!

Szentendrén régóta van olyan terület, ahol tilos megállni, kivéve a taxikat!

Egy kolléga Szentendréről

A hatályos jogszabály szerint a „megállni tilos” jelzőtábla alá ilyen kiegészítő tábla nem helyezhető el. Függetlenül attól, hogy odateszik... A szerk.



A Tökéletes Feleség

– Frappáns ötlet, drágám, hogy a koszos zoknidat az asztalon tárolod. Így mindig szem előtt van, és biztosan nem felejttem el kimosni.

– Milyen kedves tőled, hogy felhajtva hagyod a WC-ülőket, így megspórolsz nekem egy mozdulatot, amikor ki akarom sikálni.

– Milyen figyelmes tőled, hogy nem emlékeztetsz állandóan a koromra! Bezzeg a bunkó kollegáim egy rakás virágot adtak szülinapomra. Alig bírtam hazacipelni.

– Már megint színjőzán vagy, hányszor mondjam még, hogy sokkal aranyosabb vagy egy kis szalonspiccel?

– Légy szíves, hangosítsd fel a tevét, hogy a konyhában is halljam a meccset!

– Már megint frissen borotválkozva bújsz hozzám? Hányszor mondjam még, hogy nincs férfiasabb a kétnapos borostánál?

– Teszed le rögtön azt a porszívót? Rom-

ba döntöd az illúzióimat. Ilyet csak homokosok tesznek, ráadásul megmelegsik a söröd, amit most töltöttem ki...

– Kérek, meséld el újra, hogy fogtad el tegnap a Lajos betlijét azzal a zseniális trüffel!

– Imádom, ahogy fingsz, mikor mellém bújsz, mert érzem, hogy mellettem igazán tudsz lazítani egy feszültségekkel teli, nehéz nap után!

– Inkább turkálók valamit a sarki bálánál, mert utánaszámoltam: ennek a szoknyának az árából pont két rekesz sört lehet venni.

– Persze, sétáljunk vissza, magam is szívesen körbejárnám még néhányszor azt a gyönyörű Porschét!

– Most menj lángosért! Ott áll a büfé előtt az a tangás lány, akit a parton mutattam neked. Most megnézheted közelebbről.

– Itt van egy-két pornólap, lapozgasd ezeket, amíg gyorsan elemet cserélek a távirányítóban!

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Legutóbb gyorsan kellett döntenem. Váratlan kedves vendégek érkeztek hozzám a péceli "Vénusz dombra". Korábban tréfából adtam ezt a nevet szűkebb lakókörnyezetemnek, nemrég még levelet is kaptam ilyen címmel. Most már így hagyom.

Olyan ételt kellett összedobnom, amihez a nyersanyag otthon volt. Így készítettem Budapest belsín helyett magyaros szűzerméket, Budapest módra.

Hozzávalók nyolc személyre:

1,5 kg szűzérme, ujjnyi vastag szeletekre vágva

1 kg paprikából, 1/4 kg paradicsomból, 2 fej hagymából, 5 gerezd fokhagymából készített lecsó

2 kg krumpliból karikára vágott szeletekben sült krumpli

40 dkg libamáj /nem baj, ha hizott/
75 dkg gomba, dinszelve
25 dkg sertészsír
0,5 l olaj a krumplisütéshez
1 kg házi káposztasaláta
Fűszerek (só, bors, majoránna)
0,5 l fehérbor

Az elkészítés nagyon egyszerű és gyors. Első lépésben a húst mindkét oldaláról éles késsel apró kockákra beirdaljuk. Nem klopfoljuk! Só, bors és mehet a hűtőbe! Ezután elkészítjük a lecsót, felaprítjuk a burgonyát, és már kezdjük is sütni. Ezután 1 fej hagymát és 5-6 gerezd fokhagymát egy serpenyőben megpárolunk, sózzuk, borsozzuk, majoránát szórunk rá és beletesszük a gombát, együtt pároljuk, majd 3-4 perc elteltével hoz-

záadjuk a libamáját. Tovább már nem keverjük, hanem rázogatás közben megreszteljük, ízlés szerint kevés száraz fehérborral, fűszerekkel még ízesíthetjük, majd rövid lére pároljuk. Ezután kevés zsíron a hússzeleteket oldalanként 3-3 perc alatt megsütjük. Közben már találhatunk is. Először a káposztát, aztán a krumplit, majd a húst, erre a lecsót és végül a libamájás ragut.

Most jöhet a pálesz, a finom gyümölcsös rose-bor jól behűtve, na és a jó étvágy. A végén ugyanez csak fordítva.

Remélem, érzitek az illatát, szinte látjátok az egymásra épülő mozdulatokat és az elégedett pofámat, amint nézem ahogyan a vendégeim „tömik a majmot”.

Üdv:

231 Sanyi



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

Működési terület: **20/583-1957**
Ventus-953 Kft.
 1103 Budapest, Kossuth u. 53.
www.ventus-953.hu (36-1)307-5200, (36-1)306-7579

Tisztelt kollégák!

A szép őszi időt kihasználva, s a melegítő napsugarakat élvezve, néhány aktuális tövekényeséget elvégeztünk a ház körül, majd egy kellemes kerti gasztro-bulival kezdtük az októbert. A szőlőszüreten már túl vagyok, forr a bor, de az almaaszadás csak most következett el, s így az asztalra is került néhány almás-fogás.

Mivel egy igazi jó tyúkhúsleveset főztünk, így annak mintegy második fogásához, a főtt húshoz készítettem almapürét s azzal tálaltam. Az elkészítés egyszerű, a hámozott, darabolt almát vajon puhára pároltam, majd meghintettem némi liszttel, s kevergetve hozzáadtam egy merőkanál levest, s egy deci fehérbor. Forrás közben még hozzá kevertem egy pohár tejfölt, kissé cukroztam, s kevés citromlével ízesítettem. Az omlós főthúst öröm volt belemártani. Következő fogásunk paprikás-csirke volt, gombával és tejfőllel gaz-

dagon. Ez a hangulat miatt a kertben készült, bográcsban, s úgy került az asztalra. Ezt az ételt már jól ismerjük, a receptjét külön nem ismertetem, talán csak annyit, hogy most csak combokból készült, s a gomba mellett volt még ott némi kolozsvári szalonna is az aljára, pirítva, apró kockákban.

Még hozzátenném, hogy házi készítésű csokoládé kávéval kínáltam mellé.

Hogy az ebédet süttivel fejezzük be, nos a frissen szedett almából készítettem egy finom almás pitét.

Hozzávalók:

60 dkg liszt
 30 dkg margarin
 15 dkg porcukor
 2 tojás sárgája
 1 sütőpor
 1 db tejföl
 1 kg reszelt alma
 cukor, fahéj

Az összetevőkből jól gyúrható tésztát készítünk, 2 cipőre osztom, és hűvös helyen pihentetem. Közben az almát hámozom, reszelem, levét enyhén kinyomom. A tésztát vékonyra nyújtom, tepsibe fektetem s rászórom az almát, majd cukrozza, fahéjjal hintve, a másik tésztalappal befedem, villával megszurkálom, s a sütőben nem túl hirtelen megsütöm.

Pihentetés után kockákra vágva, porcukorral hintve kínálom. Ha tetszik, hát készítsétek el, s fogyasszátok.

Fakanalas üdvözléssel:

Soós István
 City22



Almáspite



Főtt hús almapürével



Paprikás-csirke bográcsban



7-777-777

RÁDIÓ TELE5 TAXI



Tisztelt Kolléganők és Kollégák!

RT5 Taxi felvételt hirdet,
taxis gyakorlattal rendelkező vállalkozók részére,
nyolc év alatti autóval!

- **Belépési díj, jelenleg nincs!** ■
- **Kaució: nálunk már csak 30.000 Ft,** amit fizethetsz részletben is. ■
- **Könnyített tagdíj,** két részletben is lehet fizetni. ■
- **POS terminál,** amin a címeket is kapod. ■
- **Flottaszerződés** a Telenor-nál. ■
- **Biztos anyagi háttér.** ■

Felvétellel kapcsolatos információk:

Gecse Zsolt 06-20-663-9048, Bíró Zoltán 06-20-778-7675

Találtunk egy verset

Drávcz István szerkesztésében

„Aki a régít nem böcsüli,
jutalmul megkapja helyette az újat.”
(Nagyapám)

Ezt a kerek mondatot akkor fújta ki magából az én öregem, amikor életiben először köllött krumplit, megymást fölcipelnie harmadik emeleti lakásukba.

Merthogy előtte nem így volt. Előtte ez a tolnai parasztember kiment az ő kis kertjébe, összeszedte ami köllött az ebédhöz, a nagyanyám pedig megfőzte. Jó kis kert volt az, ápolat-gondozott. Mondhatni: testreszabott, ami azt jelentette, hogy az ő gusztusuk szerinti. Régi, megbízható, megbecsült darab. Kéznel volt abban minden: gyümölcs, zöldség, virág, ámbár csak aprócskában. De nagyszüleimnek öleg volt.

Aztán ennek vége lett. A Sors földobta őket Pestre, egy Dob utcai, lift nélküli, háromemeletes háznak éppen a harmadik emeletére. Sivárság mindenütt: málló vakolat, vasrácsos gang, lépcsőház-szag, sehun egy picinyke zöld. Köves, szűk udvar. – Ni, mekkora gödör – lökött oldalba nagyapám humoránál maradvá, mikor fönrül oda lenézett.

Kínosan lelassultak napjai. Mert ha a nagyanyám leküldte őt valamiért, akár csak apróságért, paraszti alaposággal nekikészülődött, mint mikor anno templomba vagy kocsmába, vagy csak a szomszédhoz ment: kifényesítette a cipőjét, kikéfélt kalapját, ruháját, megigazította bajuszát, így aztán például három zsömle beszerzése a sarki közértből másfél-két órájába tellett. Nehéz volt megszoknia azt is, hogy a pesti aszfaltot járva nem szükséges mindenkinek válogatás nélkül kalapot emelve aggyísten mondanía.

Történt egyszer, hogy amint épp az új házája gangi sivárságán merengett, megszólalt lelkében az Úr: „Te Jani! El ne hagyj mán magadat! Tüsténkedj!”

És a Jani nekilátott a tüsténkedésnek, mert nagy gondolatja támadt. Elmondta azt a házmesternek, aki bólintott rá, meghagyva, hogy a szomszédjaitól is kérjen hozzájárulást. Így hát ment a hozzájárulásokért. Becsöngetett ide, becsöngetett oda, ám csak résnyre nyitott ajtón át mondhatta el szándékát és kaphatta meg a bizonytalan-bizalmatlan „igent”. Mert tudni való, amit akkor nagyapám még nem sejtethetett: ebben a házban bizony zömmel vézskorszakot átélt, sokat szenvedett, igen nagy okkal megkeseredett lakók éltek.

No, megvolt az összes szükséges jóváhagyás, és ezek boldog birtokosaként dologhoz lehetett látni: alacsony, keskeny faladákat eszkábált, kisebb dézsákat szerzett, kihozta azokat a korlát elé, földet rakott belé-

jük, oszt ültetett, öntözött, kapált, mikor mit. Tüsténkedett. Majd már óvatos-kíváncsi alkalmi szomszéd segítők is akadtak, hogy: ugyan mi lesz ebből a tüsténkedésből.

Az lett, hogy amikor elgyűtt az ideje, zöldbe, majd színesbe borult a gang, zöldült a kicsiny paprika, piroslott a még kisebb paradicsom, a dolga szerint futott fölfele, majd körbe a futóbab, később már vadszőlő adott lusta a gangon a fal és rács között, és még egy nyiszlett kis napraforgó is próbált napfényt fogni magának. A lakásbejárat előtt meg dézsában jobbról és balról egy-egy délceg leánder állt vigyázállásban, akár, mint két végvári vitéz. „Ide gyere, innén nézd, ebből a szögöl – mondta nekem az öregem. – Hát nem olyan, mint otthon?”

Olyan volt. Nagyapám otthonról végre ha zaérkezett.

Tennénk ide emlékére és a régi otthonát, földjét, faluját (valójában *igazi hazáját*) elhagyó valamennyi parasztember emlékére a lelküket, *álmukat*, vágyaikat igen ismerő drága *Juhász Gyula* versét. Bár 1925-ben íródott, a kép mégis ismerősnek tűnik.

MAGYAROK PESTEN

Andrássy útján a fanyar tavasznak
Zöld aranyában égnek a tetők,
Piros, kék gömbök szállnának magasba
S rövid pórázon csak libegnek ők.

Ó mennyi pompa, mennyi fény és mennyi
Hiúság baktat csillogó uton,
Piros, kék gömbök módján fönn lebegni
Az élet színén, büszkén, ámulón.

De egy sarokban, az árkádok alján
Megállít két bús bálvány, két anyó.
Matyóhímzéssel jöttek Pestre, tarkán
És most deleinek: előttük motyó.

A tavasz napja minden ragyogása
A tarka hímzésen táncol, kacag,
Ott tündököl, mint Ázsia varázsa
S a tömeg elmegy mellette, a vak.

Ők lelküket hímezték álmodozva
E szép holmikba, ősi vágyakat
Szóttek beléjük s e keleti pompa
Az egyetlen, mi nekik megmaradt.

A két bús bálvány mozdulatlan árván
A robogásos útra rámered.
Oly furcsa nekik mind e lárma, látvány,
Testvéreim ők s itt idegenek.

A lélek tehát megnyugodva, a lélek-tulajdonos meg jó időben kivitte sámliját, ütött-ko-

pott, frontot, hadifogságot kiszolgált harmonikáját, kiült a „lugasa” alá, hátát falnak támasztva, kalapját szemibe húzva énekelni kezdett, csak úgy magának, csöndesen, meg ne zavarja senki szomszéd nyugalmát. „Öreg baka búcsúzik a századtól” – rendszerint ezzel nyitott, majd folytatódott egy igen mélabús dallal, aminek az volt a mondanivalója, hogy ami elmúlik, az nem gyün soha vissza: „Tisza-szél sem hozza vissza azt a sok-sok felleget...” De erre már kigyűtt a lakásából a közvetlen szomszédasszony, nagyapám kalapja alól huncut-legényesen rákacsintott, és azt énekelte, hogy: „Házasodnék, édesanyám, édes, kedves, drága jó anyám, de öreg vagyok, nem kellek a kutyának se már...” Mán ekkor kinn volt az egész folyosónyi lakó, mind mosolyogtak. Nézték a szép öreg parasztembert, aki önfeléd-boldogan éppen a kedvét tölti, s ebben nekik is kedvük tellett. A mindig mosolygós, szép öreg parasztember meg éjszakánként-időnként bizony hánykolódott, dobálta magát, majd fölriadt, fölült az ágyában: „Halt! Wer ist da...?!” – kiabálta, majd szalutált ültében: „Herr Hauptmann, ich melde gehorsam... Sturm! Sturm! Vorwärts!”

Ilyenkor nagyanyám szelíden visszanyomta fejét a párnára, megsimogatta veritékes haját, homlokát, csitítgatta, akár egy kisgyereket: „Csitt, csitt, papuska, nincs semmi baj, a sturmot lefűjták, aludj csak.”

Ettől elcsitult. Oldalára fordult és békésen, mosolyogva aludt tovább. Nyilvánvalóan és magától értetődően azt álmodta, hogy ott áll a régi kertjében és gusztálja, mi hogyan nől-gyarapszik, és igen meg van elégedve a látottakkal.

Amikor ebben a szándékosan összekutyult, értékvesztett, az egymásnak feszülő görcsös indulatok és a „Ki a nagyobb magyar” - vetélkedők világában a haj’ de nagy magyarokat látom és hallgatom, eszembe jut az én „kis” magyarom. Az éjszakánként háborús vízióival gyötrődő, ám nappal értékörző és értékeremtő, magát és másokat jóra és szépre buzdító öregem.

**TAXIGÉPKOCSIK
BÉRBEADÓK**
benzin + gázüzemű
06-70/368-3949
06-70/368-3948

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XVIII. Nagykörösi út

Évek óta senki sem használja ezt a vasúti átjárót Pestszentimre határában, és már nem is fogja, ezért jó lenne felszedni a síneket.



Nagykörösi út: Ezekon a vágányokon már nem mennek a vonatok, fel kellene szedni a síneket

• A vasúti átjáró megszüntetésében a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatala illetékes, a kérést feljük továbbítottuk.

X. Jegenye utca – Bihari utca sarok

Bármilyen hihetetlen, egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla van a fák takarásában. Kérjük a jelzőtáblát takaró növényzet eltávolítását.

• A gallyazásról intézkedtünk.

II. Turbán utca

Semmi sem utal arra, hogy ez a kis utca „Zsákutca”. Jó lenne ezt jelzőtáblával jelölni.

• Az utca nem zsákutca. A Gül baba türbéhez vezető lépcső elejére 2 darab parkolásgátló oszlop és „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtábla kihelyezését kezdeményezzük.



X. Jegenye utca: Képrejtvény. Mi látható a képen? Nem jönnek rá, egy „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla

VII. Wesselényi utca – Csengery u. sarok

Jelzőtábla „erdő” takarja a főút forgalmát. Kérjük a balesetveszélyt okozó jelzőtábla leszerelését és áthelyezését olyan helyre, ahol nem zavarja a kilátást.

• A jelzőtábla áthelyezéséről intézkedtünk.



VII. Wesselényi utca: Mintha egy kerítés lenne, annyi a jelzőtábla

VII. – VIII. Rákóczi út

Nagyon széles a járda, jó lenne „kerékpárutatót” kialakítani, mert jelenleg a kerékpárosok a buszsávban kerekednek.

• A jelenleg érvényes kerékpáros létesítmények tervezésére vonatkozó műszaki előírás nem támogatja a járdán történő kijelölést.

V. Széchenyi tér

Már korábban is kértük, hogy helyezzenek ki lassításra figyelmeztető jelzőtáblát a Lánchídról való lehajtásnál. Az autóbuszok elfolyatják az olajat, és egy csepp esőnél törvénytörő a bal eset.

• A tér átépítése rövid időn belül várható, ekkor kiemelt figyelmet fordítunk a megfelelő jelzések elhelyezésére. Addig is a további balesetek elkerülése érdekében „Csúszós úttest” veszélyt jelző táblát helyezünk ki.

VIII. József körút 36.

Elforgattak egy nagyon fontos jelzőtáblát (Sebességkorlátozás és megállni tilos). Kérjük a jelzőtáblát visszaforgatni.

• A jelzőtábla visszaforgatásáról intézkedtünk.



V. Széchenyi tér: Két csepp eső, és már döntik is ki a szemközti korlátokat

VIII. József körút: Tréfás kedvű emberek elforgatták ezt a fontos jelzőtáblát



– Béla, ha úriember lenne, velem ezt nem csinálná!
– Mancika, ha úrinő lenne, tele szájjal nem beszélne!

* * *

– Figyelj, Aranka! Egyet mondom, kettő lesz belőle...
– Ugyan, Ubul. Tegnap kettőt mondtál, és egy se lett belőle!

VI. Bajcsy-Zsilinszky út 7.

A félreérthető útburkolati jelek miatt sokan mennek egyenesen a jobb oldali sávból, pedig csak jobbra szabadna tovább haladni. Kérjük az útburkolati jeleket módosítani.

• A kérdéses helyszínen a „Budapest szíve” projekt keretében lett forgalmi rend módosítás végrehajtva. A kivitelezés minősége nem megfelelő, ezért felszólítottuk a lebonyolítót a hiba elhárítására.



VI. Bajcsy-Zsilinszky út: Ennek a járműnek jobbra kellene kanyarodni, de ő is egyenesen megy tovább

V. Kossuth tér

■ Korábban már jeleztük, hogy a helyismerettel nem rendelkezők be-
■ mennek a villamossíneken a tér közepére. Jó lenne ezt fizikailag megakadályozni, például beton félgömbökkel.

• A fizikai eszközök létesítését a BKV Zrt.-vel egyeztetni szükséges, addig is intézkedtünk az itt található útburkolati jelek felújításáról.



V. Kossuth tér: A helyismerettel nem rendelkezők gyakran betévednek a tér közepére

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.

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

**Hívd bizalommal
Ildikót**

061/788-7991, 0670/371-4240
vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu
e-mail címen is.

VI. Anker köz

■ Nehéz a kihajtás a
■ Király utcáról a Károly körútra. Jó lenne ismét megnyitni az Anker köz, hogy ki lehessen kerülni ezt a csomópontot.

• Az utca életveszély miatt lett lezárva, az épület állaga jelenleg nem teszi lehetővé a forgalom átengedését.

Juhász Péter

– Na, ma kérek egy hétfogásos ebédet.

– Az miből áll?
– Egy hamburger, és hat korsó sör.



VI. Anker köz: Menekülőútca lehetne ez az utcácska, kikerülve egy forgalmas csomópontot

MEGNYUGODTAM...

Közismert, hogy Magyarországon a közlekedésszervezők – anyagi lehetőségeik függvényében – milyen sok jó intézkedést hoznak. Eppen ezért vagyunk szomorúak, ha valamilyen rossz döntést látunk, ha értelmetlen jelzőtáblával találkozunk, ha nem sikerül a forgalomszervezés valahol...

Nemrégiben mutattunk e lapban egy képet, ahol egy jelzőtáblaoszlopon van egymás alatt az „Egyirányú út kezdete” és a „Zsákutca” jelzőtábla. Ha az utca egyirányú, akkor nem lehet megfordulni, nem lehet kitolatni! Viszont, ha zsákutca, akkor, előbb-utóbb vissza ki kell (kellene) jönni...

Most megnyugodhattam az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja jóvoltából. Mint kiderült, Németországban is találkozhatunk ilyenfajta sületlenséggel! Mert mi mást gondolhatunk arról a kombinációról, ahol egymás alá helyezik ki a „30-as Zóna vége” jelzőtáblát és egy „Megengedett legnagyobb sebesség 30 km/óra” jelzőtáblát.

A jelzőtábláig csak harminccal lehetett menni, a jelzőtáblától pedig csak harminccal. Logikus...

Juhász Péter



Főnök a titkárnőjéhez:

– Gizike, szexelni akarok magával!
– Oké, főnök, levegyem a bugyimat?
– Nem kell, de köpje ki a rágógumiját!

* * *

A részeg tátott szájjal bámulja a konnektort a kocsmában. Csuklik egyet, majd megkérdi:

– Mi az, röfi, befalaztak?

Mélygarázsba is behajthatunk a gázautókkal

Október 6-án lépett életbe a Belügyminisztérium 28/2011. (IX. 6.) BM számú, az Országos Tűzvédelmi Szabályzatról szóló rendelete, amely komoly előrelépést jelent a gázüzemű járművekre vonatkozó korábbi tankolási és parkolási szabályokkal szemben. Az új rendelet 267. § (3) bekezdése szerint „a töltőállomáson megengedett a vonatkozó műszaki követelményeknek megfelelően kialakított többfunkciós, éghető folyadékot és LPG-t és/vagy CNG-t együttesen kiszolgáló kútoszlop elhelyezése”, vagyis a gázüzemű járművek tulajdonosai számára egyszerűbb és kényelmesebb lehet a tankolás a jövőben, hiszen ugyanazon a kútoszlopon megtalálhatják a CNG-t, az autógázt és a benzint vagy a gázolajat kiszolgáló töltőfejet, illetve töltőpisztolyt.

A korábbi bosszantó tiltások után, amelyek részben gátolták a tiszta gázüzemű közlekedés terjedését, nagy jelentőségű a rendelet 601. §-a, amely felsorolja a gázüzemű járművek számára tiltott területeket. Az (5) bekezdés szerint az LPG-s autókkal továbbra is tilos behajtani a talajszint alatti garázsokba, ez azonban nem vonatkozik „a vonatkozó műszaki követelményeknek megfelelő biztonsági szeleppel felszerelt járművekre”. Mivel a legutóbbi években beszerelt átalakítók ezeknek a követelményeknek már megfelelnek, az új szabályozás tulajdonképpen feloldja a mélygarázstiltalmat. A sűrített földgáz üzemanyag (CNG) esetében a talajszint alatti garázsokra vonatkozó tilalom egyáltalán nem szerepel, míg mindkét típusú gázhajtás esetében tilos olyan helyekre behajtani, „ahol az átszellőzés el nem zárható módon nem biztosított”.

A Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület (MGKKE) üdvözlöi az európai szellemben fogant új szabályozást, amely megszünteti a műszaki fejlődés által már régen túlhaladott tiltásokat. Domanovszky Henrik, a Klaszter elnöke úgy nyilatkozott, hogy a gázközlekedés-

sel kapcsolatban állók – így többek között az MGKKE és annak tagjai is – már régóta szerették volna elérni a feleslegesen szigorú szabályok enyhítését, hiszen ez volt az egyik oka annak, hogy az autóstársadalom némileg idegenkedett a tiszta gázüzemű közlekedésre való áttéréstől. Az elnök hozzátette: például a CNG használata esetén a rákkeltő szilárdrészeske-kibocsátás lényegében nem lép fel, a rendkívül káros és a szmog kialakulásáért elsősorban felelős nitrogén-oxidok kibocsátása pedig akár az ötödre csökkenhet, míg a CNG hajtással nagymértékben csökkenthető a globális felmelegedésért felelős üvegházhatású gázok kibocsátása. Az sem mellékes szempont, hogy a gázzal hajtott motorok a dízeleknél akár 5 dB-lel is csendesebb járással biztosítják a sűrűn lakott területek nyugalmát. „Nagyon reméljük, hogy az új szabályozás feloldja az autósokban a korábban kialakult gátlásokat” – fogalmazott a szakember. **MGKKE**

Háttérinformáció:

A CNG 200 barra sűrített metángázt jelent, amely származása szerint lehet földgáz, vagy alternatív kitermelésű ún. kisérőgáz is. Továbbá származhat megújuló forrásból, a biogáz-előállítás fontos alkotó részét értékes metángáz képezi, ez tisztítás után járműhajtására is alkalmas. Ipari előállítás szintén létezik, pl. a biomassza pirolízises feldolgozási folyamatában előállított szintetikus gázból tiszta metángáz is formálható, de az Audi által e-gas-nak nevezett, a megújuló áram transzformálásával előállított gáz is tiszta metán. A metán, kémiai képlete szerint CH₄, az összes szénhidrogénmolekula közül a legkedvezőbb molekulaszerkezetet kínálja ahhoz, hogy az égésterben a legkevésbé káros anyag fejlődjön és a legalacsonyabb üvegházhatású CO₂ emissziót bocsássa ki. Számszerűen, dízelmotoroknál akár 10%-kal, benzinmotoroknál mintegy 25%-kal kisebb kipufogó CO₂ emissziót okoz. A

megújuló forrásból származó metán esetén, az alapanyag és a technológia függvényében a légkörbe jutó új üvegházhatású gáz mennyisége még sokkal alacsonyabb, akár nulla közelébe is csökkenhet. Mindeközben a metángázzal hajtott motorok PM (PM₁₀, PM_{2,5} egyaránt) szilárdrészeske-kibocsátása szinte nulla, NO_x kibocsátása pedig már régóta az évtized közepétől majd érvénybelépő nagyon szigorú EURO6 előírásai által megszabott határérték alatt marad. Nem utolsósorban hasznójárműveknél és buszoknál van komoly jelentősége a jelentős, akár 5 dB-lel alacsonyabb üzemi zajszintnek, ami kevesebb, mint feleakkora zajterhelést jelent.

Figyelem! Ez az autógáz nem az az Autógáz, amelyet LPG néven széles körben használnak ma Magyarországon is, és elsődleges alapanyagául a propán- valamint butángázok elegye szolgál és elsődlegesen a kőolaj-finomítás egy termékeként kerül a töltőhelyekre.

Velencei-tó kerülés a City Taxi SE bringásaival

Augusztus 6-án reggel 40 fős csapat találkozott Bánáti Tibornál (city100) Gárdonyban. A szikrázó napsütés és a kék ég ideális körülményeket ígért az egész napos programhoz.

Elindultunk, hogy megkerüljük a tavat. Közben Tibi, a vendéglátónk, Tót Feri (284) a főszakácsunk és a kukták hozzáláttak a főzéshez. Útközben meglátogattuk a Gárdonyi Géza emlékmúzeumot. A tó északi partján a doni emlékműnél megpihentünk és megemlékeztünk a II. magyar hadseregben szolgált katonákról. Felidézünk egy régebbi dicsőséges eseményt is, az 1848. szept. 29-i pákozdi győzelmet. A közelmúltban az északi parton megépült kerékpárút-szakasz hangulatosabbá, biztonságosabbá teszi a tó körüli kerékpározást.

Kora délután értünk vissza Gárdonyba, farokaséhesen, ahol terített asztallal vártak minket. A menü: tejszínes gyümölcsleves, marhalászár-pörkölt túrós csuszával és lecsó volt. Desszertnek meggyes pitéből és más házi süteményekből választhattunk. Az ebé-

det mindenki csak dicsérni tudta. Fenséges volt!

Ebéd után kettévált a társaság, voltak akik a kártya mellett döntöttek, a csapat másik fe-



Pihenő Pákozdon a doni emlékműnél

TaxiPlus®

(+36 1)

8-8888-0000

Felvételi időpontok:

- Kedd: 13:00 óra

- Csütörtök: 09:00 óra

Taxi gépkocsi bérlési lehetőség!

További információ: (+36 1) 8-837-500



A Budapest Taxi diszpécserközpontjának minden munkatársa köszöni azon taxis kollégák munkáját, akik az elmúlt hónapban részt vettek a gyors és megbízható utaskiszolgálásban.

A Budapest Taxisok a következő kedvezményekben és szolgáltatásokban részesülnek:

- Csoportos élet- és balesetbiztosítás • Ingyenes POS-terminál bérlés • Csoportos kötelező utasbiztosítás • Mobiltelefon flotta kedvezmény • Belépési díjkedvezmény

BUDAPEST TAXI

1102 Budapest, Körösi Csoma Sándor út 40. I. emelet 119. Kapukód: 119. Kulcs: 4333
Telefon: 4-333-333, telefax: 4-333-330, e-mail: taxi@bptaxi.hu



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 518-008

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

**4024 Debrecen,
Petőfi tér 12.**



**MIÉRT MÁS
A PENTA TAXI?**

A SZAKMÁBAN ELSŐKÉNT mi a tagdíjat csökkentjük nem a tarifát!

Tagdíj:

32.000 Ft.

Másodállásos tagdíj:

22.000

Fenntartói, támogatói tagdíj:

12.000 Ft.

A PENTATAXINÁL ha nem tudsz 1-2-3 hetet egybefüggően dolgozni, úgy következő havi tagdíjadból a nem dolgozott hetek után, hetenként 5.000 Ft jóváírásra kerül!

Tehát ha kevesebbet tudsz dolgozni, kevesebbet is fizetsz! Igazolásokra nincs szükség!

A PENTA TAXINÁL NINCSKAUGÓ!



És ami a legfontosabb:

A Penta Taxit magadnak építed!



lével célba vettük a strandot és sötétedésig fürödtünk, szörföztünk Resch Feri (744) jóvoltából, aki lehozta a deszkáit és tanácsokkal is ellátott bennünket.



nál. Innen indultunk Pátyra, rekkenő hőségben. Földúton, napraforgó-táblák mellett haladt utunk. Pátyon megnézhettük Páli István motorkerékpár-gyűjteményét, majd egy biatorbágyi fagyizás után érkezünk meg Etyekre, a "Kezes-lábos" fesztiválra. Sűrű programunk miatt a fesztivál hangulatába és a csülkös bablevésbe éppen hogy csak belekóstoltunk. Az ételek iz-

letesek, gusztusosak voltak, az árusok kedvesen ajánlották portékáikat. A színpadok mellett még sokáig élvezhettük volna a zenét, de tovább kellett indulnunk. Még hosszú út és sok emelkedő állt előttünk, míg Herceghalmon keresztül eljutottunk Telkibe, ahol Judit és Gábor vendégszeretét élvezhettük. Fenséges pástétomokkal pótolhattuk az út során felhasznált energiát.

Fáradtan, de új élményekkel gazdagodva



Páli István megmutatja az öreg Puchot



Készülődés az induláshoz Telkiben

Ezúton is szeretnénk megköszönni minden segítséget és a vendéglátást!

Szeptember 24-én, szombaton találkoztunk Telkiben Imre Gábor (569) kollégánk-



Bringával az etyeki „Kezes-lábos” fesztiválon

búcsúztunk el vendéglátóinktól. Az előző két túra-beszámolóval mindnyájatoknak kedvet szeretnék csinálni hasonló programokhoz. Egész nap az autóban ülünk, ha nem kezdünk el mozogni és nem válunk egymást ismerő és segítő közösséggé, szomorú sors vár ránk.

Varga Dénes (City 160)

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2001 októberében

10 éve történt

A koncepció

Ezúttal a 2001 októberében megjelent cikkből idézünk. A felvételek nagyrésze sajnos változatlanul aktuális...

A tarifáról: fogadjuk el a jelenlegi állapotot, de rögzítsük egy magasabb szinten.

A tarifaszervezet egyszerűsítéséről: a taxiszolgáltatás mindig is megvolt egy vagy két tarifával. Most sincs ez másképp.

A kiállási díjról: a megrendelt taxi egy plusz szolgáltatás, amiért természetesen fizetni kell. A kiállási díj soha ne legyen nulla!

A kategorizálásról: a lényeg mindenütt a méret, a kényelem, a biztonság és a gazdaságosság.

A taxiállomásokról: A taxiállomás utasfelvételi célt szolgál, drosztelső rendszerben is használható

A taxisok létszámáról: aki a jelenlegi siralmas körülmények között is megtartotta ezt a foglalkozást, az már tényleg taxis akar lenni.

Morfondáriák

„...mint amikor az URH-n a másik cég taxisát bírálják egyes kollégák, mert koszos autóval

dolgozik. Ez a legnagyobb baj szerintem. Mindenki a másikat akarja jobbra tenni. Ez az a bizonyos más portáján való söprögetés.”

A fix tarifa sem szolgálná a fogyasztók érdekeit

Bizony, bizony! Már tíz éve is „fixtarifáztunk”. Sikertelenül. Nézzünk néhány mondatnyi idézetet a cikkből: „Úgy érzem, hogy a hatósági fix árról a taxisok azt képzelik, hogy ez az egymás közti konkurenciaharc varázsszereként alkalmazható. ... annak idején a hatóságiilag maximálható tarifát is ilyen csodaszernek kiáltottuk ki. Úgy gondoltuk, hogy ez egyszer és mindenkorra megoldotta a taxis problémákat. Időközben kiderült, hogy semmit sem oldott meg. ... Természetesen megértem, hogy a taxisok szeretnék magas költségeiket a viteldíjon keresztül ilyen módon elismertetni, és megakadályozni azt, hogy olyan összegekért kelljen fuvarozni, amelyek nem nyújtanak fedezetet a kiadásaira. Azonban a jelenlegi maximált árforma erre lehetőséget teremt, csak a versenyhelyzet miatt nem élnek vele a cégek. Ez viszont már belső ügy...”

Erről írt a *Taxisok Világa* 20 évvel ezelőtt, 1991 szeptemberében

20 éve történt

Kacsa és Gigi

Egy kis vidámság az áldott emlékezetű Demeter Mihály tollából: „... Mert kellett a lóvé! Micsoda hülye szokás! Igen, akkor is kellett, akkor is fejreállított minket az asszony. Pedig akkor minden olcsó volt – a sör, a vodka, szóval ami fontos volt. De ha valakinek benzinre volt gusztusa, az is olcsó volt. Bár azt csak a Zil itta, de az kegyetlenül, mértéketlenül (mint Szása az anyám kölnijét a szenespincében, ahonnan ellop-ta a 120 basszusos Hohner tangóharmonikáját is, mert csak azon tudta eljátszani a „Bárizsnya, bárizsnya jobtvoje máty” című orosz népdalt. Még most is azon töröm a fejem, hogy találta meg a szén alatt. Ek-kor tört ketté zenei fejlődésem!).

De hát nagyon elkalandoztam a történetemtől! Egész éjjel hurcolásztuk az ittas, de inkább részeg utasokat. ... Szegények – azok voltak. Pénze volt, de nem volt háza, autója, csak torka, és egy taxis, aki néhány száz forintért eltúrte, végighallgatta sirárait, keserveit. Mert a taxis egy lelki szemetesláda! ... Volt két igazi barátom, már úgy értve igazi alkoholisták, naná, majd absztinensek! A Kacsa meg a Gigi. Spanok voltak. Ők is minden reggel a belvárosi Aero presszóban váltottak, ahol volt akvárium, filodendron, vízipálma, szép pincérlányok, meg vodka tejjel. Szép kis csapat gyűlt itt össze hajnalonként. Pincérek, zenészek, lányok, és természetesen a krém: a taxisok. ...

Gigi óriás volt, borzasztó erős és rettenetesen gizda. Egy gyengéje volt, a vodka tejjel. ... Ő már nem taxis, kamionos, elhagyott bennünket. Azt mondják a kollégái, együtt volt kitéve a fényképe a falakra Iránban a Sahéval. A két közellenség, így titulálták őket. ... Kacsát is jellemez-nem kell, bár többen állítják, ez az, ami neki nincs. ... Legalább akkora volt, mint a Gigi (most 140 kg) ...

Szóval reggel ülünk az Aeróban. Várjuk Gigit. Gigi jön, mi kérünk neki két deci vodkát tejjel, gyanútlanul ledörgöli, majd felháborodik, hogy ő dolgozni akart, de most már nem tud, és micsoda szemétség, és mit szól a nagymama – itt meghatódott, és elkezdett sírni. Képzelték el ezt az óriást, mind az egy fogával zokogni. ... Még egy kicsit zokogott, hogy mégis csak jobb lenne dolgozni, és amíg ezt magában elrendezte, megívott még négy felest, meg egy liter tejet. ... Amikor már kellően leitta-sodtunk, kitaláltuk, hogy mossuk le az autóinkat. Autóba már úgysem ülünk, mert egy kicsit ittunk. Hát éppen ezért beültünk, és átkocsikáz-tunk az Iskola utcába (Gigi ablaka oda nyílt). Az ablakon kitolattuk a csövet a nagyival és kinyitattuk a csapat... A két kocsi gyönyörű lett. Kefe, sampon, szarvasbőr, minden be lett dobva, a vodka is, sajnos tej nem volt, a nagyí nem szerette. Álltunk a kocsik mellett és ámuldoztunk, csodáltuk a remekművet, ma már ilyet nem tudnak. Ilyen részegen így mos-ni, tisztítani, hát még józanul sem! (Ezért, ha manapság kocsit mosatok, mindig megkérdezem, hogy szereti-e a vodkát tejjel, ha nem, be se víz-szem a kocsimat. Mosó az ilyen?)...

De egy pillanat alatt megdermedt bennünk a vodka! Óriási zajjal egy torinói rendszámú kis Fiat 500-as száguldott felénk, felül nyitva. A benne ülő két digó és digózó csak nagy karattyolás közepette belerongyolt az általunk képzett tócsába, mit tócsába, tengerbe! És a kis makaróni zabálók, macskaevők, kis mitugraszok belegázoltak a vízbe és a lelkivi-lágunkba. Na, szépen nézhettünk ki, az biztos: sárosan, lucskosan, az autó is, mi is toprongyok lettünk. Kínomban felüvöltöttem: – Gyerünk utánuk! Gigi lefogott. – Sehova! – közölte sztentori hangon. – Zsákut-ca. Beszölt a nagyinak, hogy nyissa ki a csapat. ... Ő már tudta, hogy a mi kis digónk vissza fog jönni – nincs más választása. Jött is, a kis spa-gettiszívó csajokkal együtt. Gigi és Kacsa kiálltak a szűk kis utca közepére és péklapát nagyságú kezüket feltartva megálljt parancsoltak. (A digó azt hitte, hogy a pisai ferde toronnyal áll szembe, de hogy kettő-vel...?) Megállt. Gigi a csövet felülről betolta, hogy kibe, azt nem lehetett látni. De ömlött a víz befelé. Kacsa az egyik ajtót, én a másikat nyomtam cefetül, nehogy kiömljön a drága víz. A kis olasz mindent megpróbált, ablaktörő, fényszóró, kürt – minden működött. ...

Később aztán elengedtük őket és átmentünk a Te meg Én-be és it-tunk még egy kis tejet vodkával.

Kedves taxis barátaim, ezért azt ajánlom tanulságként, lassan hajtsa-tok a tócsákba, mert soha nem lehet tudni, nem vagytok-e zsákutca-ban, és mert Gigik és Kacsák mindenütt vannak...”

MEGFELEL TAXINAK?

Bizonyára már mindenki értesült róla, hogy a taxizással kapcsolatos szabályozásban komoly változások várhatók. A személyi és tárgyi fel-tételek közül ezúttal a gépkocsik megfelelőségét vizsgáljuk.

A tervezet szerint bizonyos türelmi időn túl csak tízévesnél fiatalabb autók lesznek alkalmasak taxisolgáltatásra. Emellett bizonyos mű-szaki paraméterek is előírásra kerülnek, így például a tengelytáv és a csomagtartó ürmérete. Bár ez utóbbi kategóriánál több kérdés is fel-merül, például a kombik, vagy egyterűek tekintetében. A jelenlegi sza-bályozás szerint ugyanis az ablak alsó éléig mérik a csomagtér köb-tartalmát, holott a roló elhúzásával akár hajóböröndök is elhelyezhe-tők, akár a gépkocsi tetejéig pakolva. Vagy a hétszemélyeseknél: hét ülés mellett mérendő – és akkor nagyon sok nem felel meg – vagy a minimálisan előírt öt ülés mellett – így viszont hatalmas terek keletkez-nek a csomagok számára. Itt tehát további pontosításra lesz szükség.

Az alábbi táblázat a jelenleg hozzáférhető márkák és típusok közül azokat tartalmazza, amelyek valamely, vagy mindkét paraméterük okán taxinak alkalmasak lehetnek. (Ne hasonlítsd össze meglévő 4-5, vagy még több éves autóddal! A típusfrissítés méretbeli változásokat is jelenthet!)

Bár fentiekben sokszor szerepel a tervezet szó, nem győzzük hang-súlyozni: ezek a követelmények jelenleg még nem érvényesek! A kor-mányrendelet és a vonatkozó egyéb jogszabályok megszületésükig még változhatnak a jelenlegi elképzelésekhez képest. Mindazonáltal úgy gondoljuk, hogy a tervezhetőség okán érdemes ezeket a várható előírásokat megismernünk.

A minimum elvárások: tengelytáv 2510 mm, csomagtér ür-tartalom 430 liter. A csomagtér esetén a szabvány szerinti értékek-vel számoltunk, de tájékoztatásként feltüntettük a lehetséges teljes úrtartalmat is. Kétséges esetben kérdőjellel jelöltünk.

Adatok: Dióslaki Gábor szívességéből.

MÁRKA/TÍPUS	Ülésszám	TENGELY-TÁV (mm)	CSOMAG-TÉR (liter)	ALKAL-MASSÁG (Alkalmas, nem, ?)
minimum elvárás	5	2510	430	
KISAUTÓK				
Chevrolet Aveo	5	2525	290-653	?
Dacia Sandero	5	2588	320-1200	?
Fiat Punto Evo	5	2510	275	NEM
Hyundai i20	5	2525	295-1060	?
Opel Corsa	5	2511	285	NEM
Peugeot 207	5	2540	267	NEM
Renault Clio	5	2575	288	NEM
KIS KOMBIK				
Peugeot 207 SW	5	2540	337	NEM
Renault Clio Grandtour	5	2575	439	ALKALMAS
KOMPAKTOK (ötajtós)				
Alfa Romeo Giulietta	5	2634	350	NEM
Citroën C4	5	2608	408-1183	?
Fiat Bravo	5	2600	400	NEM
Ford Focus	5	2648	363	NEM
Hyundai i30	5	2650	340	NEM
Kia Cee'd	5	2650	340	NEM
Lancia Delta	5	2700	380-1190	?
Mazda3	5	2640	340	NEM
Opel Astra	5	2685	370	NEM
Peugeot 308	5	2608	348	NEM
Renault Mégane	5	2640	405	NEM
Seat Leon	5	2578	341-1166	?
Toyota Auris	5	2600	350	NEM
Volkswagen Golf	5	2578	350-1305	?
KIS ÉS KOMPAKT LIMUZINOK				
Chevrolet Aveo sedan	5	2525	502	ALKALMAS
Chevrolet Cruze	5	2685	450	ALKALMAS
Dacia Logan	5	2630	510	ALKALMAS
Fiat Linea	5	2603	500	ALKALMAS
Ford Focus sedan	5	2648	475	ALKALMAS
Honda City	5	2540	506	ALKALMAS
Hyundai Elantra	5	2700	485	ALKALMAS

MÁRKA/TÍPUS	Ülés- szám	TENGELY- TÁV	CSOMAG- TÉR	ALKAL- MASSÁG
	(db)	(mm)	5 ülésnél (liter)	(Alkalmas, nem, ?)
minimum elvárás	5	2510	430	
Mazda3 sedan	5	2640	430	ALKALMAS
Mitsubishi Lancer	5	2635	377	NEM
Renault Fluence	5	2702	496	ALKALMAS
Škoda Octavia	5	2578	560-1420	ALKALMAS
Suzuki SX4 sedan	5	2500	515	NEM
Toyota Corolla	5	2600	450	ALKALMAS
Volkswagen Jetta	5	2651	510	ALKALMAS

KOMPAKT KOMBIK

Dacia Logan MCV	5	2905	700-2350	ALKALMAS
Ford Focus kombi	5	2648	490-1516	ALKALMAS
Hyundai i30 CW	5	2650	415-1395	?
Kia Cee'd SW	5	2650	534-1664	ALKALMAS
Opel Astra Sports Tourer	5	2685	500	ALKALMAS
Peugeot 308 SW	5	2708	508-1936	ALKALMAS
Renault Mégane Grandtour	5	2703	491-1567	ALKALMAS
Škoda Octavia Combi	5	2578	605	ALKALMAS
Volkswagen Golf Variant	5	2578	560-1550	ALKALMAS

KIS EGYTERŰK

Citroën C3 Picasso	5	2540	385-500	?
Hyundai ix20	5	2615	440-1486	ALKALMAS
Kia Venga	5	2615	440-1486	ALKALMAS
Nissan Note	5	2600	280-1332	?
Opel Meriva	5	2644	397	NEM
Renault Grand Modus	5	2575	305-1434	?
Škoda Roomster	5	2617	450-1780	ALKALMAS

KOMPAKT EGYTERŰEK

Chevrolet Orlando	7	2760	458	ALKALMAS
Citroën C4 Picasso	5	2728	500	ALKALMAS
Citroën Grand C4 Picasso	7	2728	208-1951	ALKALMAS
Ford C-Max	5	2648	432-1684	ALKALMAS
Ford Grand C-Max	7	2788	475-1742	ALKALMAS
Mazda5	7	2750	538	ALKALMAS
Mitsubishi Grandis	7	2830	320-1545	ALKALMAS
Opel Zafira	7	2703	140-1820	ALKALMAS
Peugeot 5008	7	2728	578-679-1754	ALKALMAS
Renault Scénic	5	2702	522-1804	ALKALMAS
Renault Grand Scénic	7	2770	752-2050	ALKALMAS
Seat Altea	5	2578	409	NEM
Seat Altea XL	5	2570	532-1604	ALKALMAS
Toyota Verso	7	2780	155-440-1696	ALKALMAS
Volkswagen Touran	7	2678	695-1989	ALKALMAS

NAGY EGYTERŰEK

Fiat Freemont	7	2890	167-1562	ALKALMAS
Ford Galaxy	7	2850	390-1910	ALKALMAS
Ford S-Max	7	2850	755-1820	ALKALMAS
Renault Grand Espace	7	2868	456-3050	ALKALMAS
Seat Alhambra	7	2919	267-809-2430	ALKALMAS
Volkswagen Sharan	7	2919	267-809-2430	ALKALMAS

KÖZÉPKATEGÓRIÁS LIMUZINOK

Citroën C5	5	2815	439	ALKALMAS
Ford Mondeo	5	2850	540	ALKALMAS
Honda Accord	5	2705	467	ALKALMAS
Mazda6	5	2725	519	ALKALMAS
Opel Insignia	5	2737	530-1465	ALKALMAS
Peugeot 508	5	2817	473	ALKALMAS
Renault Laguna	5	2756	450-1377	ALKALMAS
Renault Latitude	5	2762	477	ALKALMAS
Škoda Superb	5	2761	565	ALKALMAS
Toyota Avensis	5	2700	509	ALKALMAS
Volkswagen Passat	5	2712	565	ALKALMAS

KÖZÉPKATEGÓRIÁS KOMBIK

Citroën C5 Tourer	5	2815	505	ALKALMAS
-------------------	---	------	-----	----------

MÁRKA/TÍPUS	Ülés- szám	TENGELY- TÁV	CSOMAG- TÉR	ALKAL- MASSÁG
	(db)	(mm)	5 ülésnél (liter)	(Alkalmas, nem, ?)
minimum elvárás	5	2510	430	
Ford Mondeo kombi	5	2850	554-1745	ALKALMAS
Honda Accord Tourer	5	2705	406-1252	ALKALMAS
Hyundai i40 CW	5	2770	553-1719	ALKALMAS
Mazda6 SportCombi	5	2725	520-1750	ALKALMAS
Opel Insignia Sports Tourer	5	2737	540	ALKALMAS
Peugeot 508 SW	5	2817	560-1598	ALKALMAS
Renault Laguna Grandtour	5	2756	508-1593	ALKALMAS
Škoda Superb Combi	5	2761	603-1835	ALKALMAS
Toyota Avensis Wagon	5	2700	543-1609	ALKALMAS
Volkswagen Passat Variant	5	2712	603-1731	ALKALMAS

DOBOZOSOK

Citroën Nemo Combi	5	2513	356-884	?
Fiat Fiorino Qubo	5	2513	330-650-2500	?
Peugeot Bipper Tepee	5	2513	356-884	?
Renault Kangoo	5	2700	660-2880	ALKALMAS
Fiat Dobló Panorama	7	2755	790-3200	ALKALMAS
Ford Tourneo Connect	5	2665	610-2600	ALKALMAS
Volkswagen Caddy Maxi	7	3002	530-3900	ALKALMAS

KOMPAKTOK

Audi A3 Sportback	5	2578	370-1100	?
BMW 1-es sorozat	5	2660	330-1150	?
Lexus CT200h	5	2600	275-985	?
Volvo S40	5	2640	404	NEM
Volvo V50	5	2640	417-1307	?
Mercedes B-osztály	5	2780	544-1550	ALKALMAS

KÖZÉPKATEGÓRIÁS LIMUZINOK

Alfa Romeo	159	2700	405	NEM
Audi A4	5	2808	480-962	ALKALMAS
BMW 3-as sorozat	5	2760	460	ALKALMAS
Mercedes C-osztály	5	2760	475	ALKALMAS
Lexus IS	5	2730	378	NEM
Volvo S60	5	2776	380	NEM
Saab 9-3	5	2675	425	NEM

KÖZÉPKATEGÓRIÁS KOMBIK

Alfa Romeo 159 SW	5	2700	445	ALKALMAS
Audi A4 Avant	5	2808	490-1430	ALKALMAS
BMW 3-as Touring	5	2760	460	ALKALMAS
Mercedes C-osztály T-mod.	5	2760	485-1500	ALKALMAS
Volvo V60	5	2776	430-1241	ALKALMAS
Saab 9-3 SportCombi	5	2675	419	NEM

FELSŐKATEGÓRIÁS LIMUZINOK

Audi A6	5	2912	530-995	ALKALMAS
BMW 5-ös sorozat	5	2968	520	ALKALMAS
Mercedes E-osztály	5	2874	540	ALKALMAS
Volvo S80	5	2835	480	ALKALMAS
Saab 9-5	5	2837	515	ALKALMAS
Infiniti M	5	2900	450	ALKALMAS
Jaguar XF	5	2909	540	ALKALMAS
Lexus GS	5	2850	430	ALKALMAS

FELSŐKATEGÓRIÁS KOMBIK

Audi A6 Avant	5	2912	565-1680	ALKALMAS
BMW 5-ös Touring	5	2968	540-1670	ALKALMAS
Mercedes E-osztály T-modell	5	2874	695-1950	ALKALMAS
Saab 9-5 SportCombi	5	2837	527-1600	ALKALMAS
Volvo V70	5	2816	555-1600	ALKALMAS

LUXUSAUTÓK

Audi A8	5	2992	510	ALKALMAS
BMW 7-es sorozat	5	3070	500	ALKALMAS
Mercedes S-osztály	5	3035	560	ALKALMAS
Jaguar XJ	5	3032	520	ALKALMAS
Volkswagen Phaeton	5	2881	500	ALKALMAS

NEM MADÁRETETŐ!

Érdekes dobozokat láthatnánk az utak mentén azok, akik Németországban autóznak. Nos, ezek nem madáretető, hanem sebességmérő készülékek. Erről számolt be az ADAC Motorwelt, a Német Autóklub lapja.

Nagyon figyeljünk oda a sebességhatárok betartására, mert a németek a külföldiekkel szemben is nagyon keményen lépnek fel!

Amíg nálunk mostanáig vidáman és büntetlenül száguldozhattak a szlovák vagy más idegenrendszámúak, addig ott akár az autót is visszatartathatják egy adott közlekedési szabálytalanság elkövetése után! Amit csak akkor lehet „kiváltani”, ha kifizették a büntetést.

A hazai jogszabályok nemrég változtak, szigorodtak, így talán a magyar utakon is figyelnek majd az eddig kiváltságos idegenek...

Juhász Péter



**LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁS!**
Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél
1027 Bp. II. ker. Bajvívó u. 7.
COMPUTER PLUS
19 éve ugyanott
és ugyanazon a néven!
Tel: 214-7293
Mobil: 06 70 38 39 621
www.computerplus.hu
Laptop felvásárlás azonnal
készpénzért. Hibás laptop,
notebook, PC vétel reális áron.
**A BEVIZSGÁLÁS DÍJMENTES
MINDEN ESETBEN!**

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Lakó-pihenő övezet”. A KRESZ nem ír elő olyan kötelezettséget, hogy az ilyen helyre csak az úti célhoz legközelebb eső útkezesződésnél szabad behajtani és onnan a legközelebbi útkezesződésnél kell távozni. Azonban az ilyen helyen gondoljunk arra is, hogy a területet azért jelölték így meg, hogy az ott lakók és az ott tartózkodók nyugalma a járműforgalom szükség-telenül ne zavarja.

2. Helyes az „A” válasz. Ha a vezető hozzászokik a folyamatos nagy sebességhez (adaptáció) és később a járműve tempója akár csak kismértékben is csökkenti, az már különösen lassú haladásnak tűnik számára.

3. Helyes a „B” válasz. A biztonsági öv használatára vonatkozó szabály nem függ attól, hogy a gépkocsi lakott területen belül vagy kívül közlekedik. A taxi felnőtt utasainak mindig becsatolt övvel kell a forgalomban részt vevő gépkocsiban helyet foglalniuk.

4. Helyes a „B” válasz. Ha egy kerékpár már áll a várakozóhelyen, akkor a taxi nem állhat mellé még akkor sem, ha a kijelölt helyen egyébként elférne.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az úton a domborzati viszonyok miatt a kilátás korlátozott.

6. Helyes a „C” válasz. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen tilos előzni.

7. Helyes a „B” válasz. Ha a jármű teljes terjedelmével szabad a járdán várakozni, akkor az úttesten, a járda melletti várakozás akkor is tilos, ha ezt jelzőtábla nem tiltja.

8. Helyes a „B” válasz. A forgatónyoma-

ték nagysága és az ahhoz tartozó fordulatszám döntően határozza meg a motor teljesítményét. A teljesítmény a fordulatszám és a forgatónyomaték szorzata.

9. Helyes a „C” válasz. Mind a nyomtér, mind a teljesítmény egy-egy fordulatszámon felveszi a legnagyobb értékét, és ennél akár nagyobb, akár alacsonyabb fordulatszámok felé az értéke csökken.

10. Helyes a „C” válasz. A rendteremtés, a leckéztetés nem a taxis feladata. Hangjelzést adni csak váratlan, közvetlen veszélyhelyzet esetén egy baleset megelőzése érdekében, vagy lakott területen kívül az előzési szándék jelzésére szabad.

11. Helyes a „B” válasz. Az ilyen jármű mellett akkor nem kell megállnia, ha ezt a gyalogosforgalom nyilvánvalóan nem indokolja. Megállás nélkül akkor haladhat tovább, ha a parkoló gépkocsi a kilátást nem akadályozza, és így menet közben is figyelemmel tudja követni a zebra teljes területét.

12. Helyes a „C” válasz. A sebességkorlátozó olyan berendezés, amely a motorba juttatott tüzelőanyag mennyiségét annak figyelembevételével szabályozza, hogy a jármű legnagyobb sebessége az előre beállított értéket ne haladja meg.

13. Helyes a „B” válasz. Ha a látási viszonyok ezt indokolják a forgalomban részt vevő taxin a tompított kényszóró helyett a ködfényszóró használható.

14. Helyes az „A” válasz. Az egyenrangú utak kereszteződésébe a jobbról érkező járműnek elsőbbsége van.



Fiatallágunkat ragadta el a halál. Vidámsága, sport-szeretete példaértékű volt mindannyiunk számára.

Mély fájdalommal tudatjuk Veletek, hogy

Zámberi György

City 111-es kollégánk 2011. október 1-jén, életének 52. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Búcsúzzunk Tőled a City Taxi egész kollektívájának és a Sportegyesületnek a nevében.



JAMBRIK JÁNOS Élt 68 évet

Mély fájdalommal tudatjuk mindenkivel, hogy Jambrik János kollégánkat és barátunkat magához szólította a Teremtő.

A 6x6 Taxi, de talán az egész budapesti taxistársadalom ikonikus alakja, mindenki Jani bácsija, olyan úrt hagyott maga után, amit sosem fogunk tudni kitölteni. Jani bácsi 68 évet élt.

Nyugodjon békében!

MELYIK A JÓ IRÁNY?

Válassz!

SZIGORÚAN ELLENŐRZÖTT SZABÁLYOZÁS
Kiskaput keresőknek és betegágyakkal
rendelkezőknek nem ajánlott!

**ÚJABB KEDVEZMÉNYEK, FOLYAMATOSAN
CSÖKKENŐ TARIFÁK - Törzsutasok már
meleg ételutalvánnyal is fizethetnek!**



**Mi inkább az egyik irányt választjuk.
A másik irányból már elégünk van!**



Ha támogatni szeretnél bennünket...
Interneten: www.taxiszovetseg.hu
SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)
Küldd el neved, postacímed, stb...
(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)

CITROËN GRAND C4 PICASSO A KÉNYELMES UTAZÁS JÓ ÜZLET!

CITROËN GRAND C4 PICASSO

- › 6 légzsák
- › ESP
- › ABS
- › Klíma
- › Elektromos ablakemelő
- › Elektromos tükör
- › 5 vagy 7 önálló ülés
- › Tempomat

› **MÁR 4 654 560 FT-TÓL**



ADAC

A Citroën C4 Picasso és a Citroën Grand C4 Picasso kategóriájuk legmegbízhatóbb modelljei a Német Autóklub 2009-es felmérése alapján.

A CITROËN a TIRRAK-1 vállalkozás.

CITROËN GRAND C4 PICASSO

Rekord méretű belső térben 5 vagy 7 önálló ülés található, melyeken kényelmesen elférnek utasai. Rakodótérel 1951 literig bővíthető, az üléspozíciók beállításától függően. Méretével ellentétben fenntartási költsége kicsi, és fogyasztása is alacsony. Részadásul igény esetén akár gázüzeművé is alakítható.

Egyedi flottaajánlatért forduljon a CITROËN BUSINESS igazgatóságához: flotta_hu@citroen.com

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso egyes fogyasztása: 4,9-7,0l/100km, CO₂-kibocsátás: 129-177 g/km. A 4 654 560 Ft-os ajánlat 2011. szeptember 30-ig a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTI Tendance-ra a készlet erejéig érvényes, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egységek vállalkozásai részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben kiemelt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéslejtési ajánlatnak. A vállalkozás jogát fenntartjuk.