

# taxisok világa

SOFŐRBARÁT KEDVEZMÉNYEK SCHILLER-TŐL!

Schiller  
Autó Család

## Egyedi finanszírozási ajánlatok

### FIAT Freemont

Urban 2.0 Mjet 170LE dízel

Kedvezményes havi törlesztés:

**109 598 Ft-tól**

THM: 14,7% / 60 hó

Csomagtartó: akár 1461 liter

### FIAT Linea

Dynamic 1.4 8V benzines

Kedvezményes havi törlesztés:

**45 559 Ft-tól**

THM: 14,7% / 60 hó

Csomagtartó: 500 liter

### Új FIAT Dobló

Dynamic 1.4 benzines

Kedvezményes havi törlesztés:

**54 707 Ft-tól**

THM: 14,7% / 60 hó

Csomagtartó: 790 liter

**27%**  
kedvezmény!

**34%**  
kedvezmény!

**32%**  
kedvezmény!

CASCO: 4 100 Ft-tól!

CASCO: 1 790 Ft-tól!

CASCO: 2 100 Ft-tól!

✓ Gyári 4 év garancia 200 000 km-ig!

✓ Akár 0 Ft/hó induló befizetéssel!

Kabai Gábor

Flottaértékesítés, kiemelt kapcsolattartó

Tel.: 06-30-816-20-90

E-mail: kabai.gabor@schiller.hu

FIAT SCHILLER **M3**

1142 Bp., Tengerszem u. 59/A. (M3 autópálya bevezető)

www.fiatschiller.hu



Ajánlataink a készletek erejéig érvényesek. A képek illusztrációk. Az akciós modellek felszereltsége változhat. A tájékoztatás nem teljes körű, konkrét árajánlatért kérjük, forduljon márkakereskedésünkhöz. A Schiller Autóház Kft. fenntartja a jogot az ajánlatok változtatására, illetve visszavonására. Az ajánlatok 20% önerő mellett, zártvégű pénzügyi lízingben, HUF alapon, normál, annuitásos konstrukcióban készültek. Az ajánlatban szereplő lízing díjak mellé taxis CASCO biztosításának megkötése kötelező. Az egyedi árak a forgalomba helyezési költségeket nem tartalmazzák. THM: 18,08 %. Az ajánlat tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek, sem tanácsadásnak, annak célja kizárólag a figyelemfelkeltés. A Schiller Autóház Kft. és a Fiat Magyarország Kft. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A pénzügyi lízing részletes szabályait a vonatkozó szerződéses dokumentumok tartalmazzák. Kérjük, hogy szerződésük előtt alaposan tanulmányozzák a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket, vagy kérjék szakértőjük tanácsát. Fiat Linea kombinált átlagfogyasztás: 5,0-6,3 l/100km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 131-148 g/km. Fiat Dobló Panorama kombinált átlagfogyasztás: 4,9-7,2 l/100km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 129-166 g/km. Fiat Freemont kombinált átlagfogyasztás: 6,4-7,3 l/100km, CO<sub>2</sub>-kibocsátás: 180-190 g/km.

XXII. évf 2. sz.

2012.

Február

## *Miért érdemes könyvelőhöz, szakemberhez fordulni?*

- Mert közeleg az adóbevallás határideje
- Mert brutális adóbírságok várhatók, és a hivatal ha akar, talál hibát
- Mert nem kell követnünk az egyre sűrűbb változásokat
- Mert nem kell a bevallási, beszámolási határidőket számontartani
- Mert megnyugtató, hogy vállalkozásunk adminisztrációja rendben folyik

## *Miért érdemes a **BTI**-hez fordulni?*

- Mert szakmai munkánkért szerződésben rögzített felelősséget vállalunk
- Mert ha hibázunk, természetesen kijavítjuk (de nem hibázunk...)
- Mert naprakész, könnyen értelmezhető nyilvántartásokat biztosítunk
- Mert segítünk a részletfizetési, halasztási, csökkentési kérelmek elkészítésében
- Mert a mindenkori hatályos előírások szerint működünk
- Mert minden bevallási, beszámolási határidőt pontosan betartunk
- Mert taxis szakmai területen több mint 25 éves tapasztalattal rendelkezünk
- Mert értékarányos szolgáltatást nyújtunk baráti hangulatban
- Mert a rokonok, ismerősök adóbevallásában is tudunk segíteni
- Mert irodánk minden hétköznap rendelkezésre áll, nem kell bejelentkezni.
- Akkor is szívesen fogadunk, ha csak tanácsra, vagy néhány baráti szóra van szükség...

**Könyvelés \* Elektronikus bevallások \* Járuléknnyilvántartás  
Iparüzési adó \* Cégaadó \* 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 09-16-ig, P 09-14-ig

*Az adóbevallási időszakban bővített nyitvatartással*

BTI **TAXI** CENTRUM

## TARTALOM

Ismét retteghetünk	4.
Elengedhetetlen a fix ár bevezetése	4.
Tájékoztató a területi gazdasági kamaráknál vezetett nyilvántartásba történő bejegyzésről	9.
Agresszív fiatalok taxisokat vertek	9.
Beszélgetés Tamás Miklóssal, a City Taxi elnökével	10.
Hollandia kamerákkal védi határait	10.
Szilveszter-effektus	12.
Mentősáv Ausztriában is	14.
10 éve történt, 20 éve történt	16.
Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban	17.
Forgalmirend-változások	18.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Hőlepte fizetős taxiállomások	21.
Negyedórányi „siker”	22.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	26.
Életveszélyes villamossínek a kereszteződésekben	31.
Taxi „szabadjelzők”	32.
Sikerek és kudarcok 2011	33.
Szlovák taxik, engedély nélküli mikrobuszok Esztergomban	34.
Korhatár előtt nyugdíjak, rokkantnyugdíjak	37.
Egyetemvárosbeli „krimi”	38.
Találtunk egy verset	39.
Járműveink és az energiafelhasználásuk	44.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ 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

## A sztrájkhullám megbénította Olaszországot

## Áru- és személyfuvarozók tiltakoztak

**A gazdasági válság és az államháztartási hiány Olaszország kormányát is megszorító intézkedések bevezetésére készítette, amelyet a munkavállalók közül többen nem fogadtak el. A tervezett döntések ellen sztrájkokkal tiltakoztak az áru- és személyfuvarozók, de csatlakoztak hozzájuk a gyógyszerészek, benzinkutak üzemeltetői, valamint ügyvédek is. A tiltakozás hatására szinte megbénult Szicíliától egészen az északi városokig az élet a mediterrán országban.**

Januárban több hullámban történtek tiltakozások Olaszországban a kormány által bevezetendő megszorító intézkedések ellen. Ebben részt vettek az árufuvarozók részéről a kamionosok valamint a személyszállításban érdekelt taxis szakszervezetek is. Január 13-án megkezdett fuvarozói sztrájk eredményeként az egész országban szinte lehetetlen volt taxit találni, a repülőterek és a pályaudvarok taxiállomásai kiürültek. A taxisok kizárólag az időseknek és betegnnek nyújtottak szolgáltatást. Járműveikkel a római Circus Maximusnál, Nápoly, Torinó, Milánó és Trieszt főterén, máshol pedig a városok előtt tüntettek a Monti-kormány bejelentett liberalizációja ellen, amely csomag pontjai között szerepel egy közlekedési kormányhatóság felállítása az ágazat szabályozására és a taxis engedélyek számának megemlése.

Nicola Giacobbe az Unica-Cgil szakszervezet nevében kijelentette: „A mai válságért nem a taxisok a felelősök, készen állunk a tárgyalásra, de nem akarunk áldozati bárányok lenni!” – hangozta az érdekképviselet vezetője, majd hozzátette: „Több mint 50 ezer taxiscsalád megélhetése forog veszélyben!”

A Monti-kormány tervei között szerepel az ágazat liberalizációja, miközben Rómában és Milánóban több mint hateraz taxi dolgozik. A személyi fuvarozók száma minden városban maximált, a munkavállalók fejenként 75 ezer eurót fizettek az engedélyeikért. Emellett a csomag részeként, emelik az üzemanyagok adótartamát, amely már így is a soha nem látott 1,72 euróra szökött a dízelolaj esetében. De drágulni fog az autópályák használati díja, amelytől a kormány jelentős plusz bevételekre számít.

A tiltakozáshoz csatlakoztak a kamionosok is, akiket az üzemanyag drágulása ugyancsak közvetlenül érint. A január 27-ig tartó kamionos sztrájkban több száz járművel vettek részt, amellyel Szicílián kívül összesen hatvan autópálya-szakaszon lassították a forgalmat az egyik sávban mozdulatlanul álló vagy igen lassan araszoló gépjárműveikkel. Nápolytól az északi bejáratánál 300 kamion akadályozta a közlekedést a délolasz kikötőkbe vezető utakon, valamint Bergamónál az A4-es autószertrádnál. A sztrájktrórkot kollégá-

ik bírták együttműködésre a kamionosoknál éppúgy, mint a taxisoknál, tehát teljes káoszt idéztek elő az országban a munkabeszüntetők. A fuvarozók külföldi társaikat is szolidaritásra „bírták”, ugyanis nem egy parkolóban elállták a kivezető útszakaszokat, így akik csupán áthaladtak volna a kikötőkbe vagy onnan visszavezető útvonalon, azok is várakozásra kényszerültek ezekben a napokban.

A kormány intézkedései elleni tiltakozásuknak adtak hangot a benzinkutasok is. A töltőállomásoknál pillanatok alatt hosszú sorok kígyóztak, amíg dolgoztak a kutasok azért, hogy az olcsóbb üzemanyagból feltankolják járműveiket tulajdonosaik, majd a munkabeszüntetés követően azért, mert akik behajtottak nem tudtak onnan távozni. Kevésbé érezhető hatása volt, hogy a

**Havi aforizma**  
Csak két dolog végtelen: a Világegyetem és az emberi butaság, bár az elsőben nem vagyok egészen biztos.

szeré-

szek és az ügyvédek is lojalitásuként rövidebb időre – egy-egy napra – beszüntették szolgáltatásaikat.

A sztrájkjogokért felelős ombudsman törvénytelennek nevezte a vadsztrájkot, és a prefektusok beavatkozását szorgalmazta. Az olasz fogyasztóvédők öngólnak tartják a kizárólag az utasokat sújtó sztrájkot. Annamaria Cancellieri belügyminiszter bejelentette, hogy a – sztrájkjogok tiszteletben tartása mellett – a kormány nem tűri el a közlekedési blokádot, ám ennek ellenére erőszakkal sehoh sem léptek fel a munkabeszüntetők akciói ellen.

A termelői szövetségek adatai szerint a legutóbb egyhetes szicíliai sztrájk 5 millió euró kárt okozott csak a termelőknek. Ha ehhez hozzáadjuk az egyéb területeken jelentkező bevételkieséseket, akkor nem túlzás azt állítani, hogy a tiltakozás ezen formája több tíz, de akár százmillió eurós kárt okozott Olaszországnak. És a sztrájkoknak még nincs vége, ugyanis a közelmúltban a benzinkutasok bejelentették, további tíznapos tiltakozást terveznek, amelynek kezdő dátumát nem jelölték meg, így az bármikor bekövetkezhet.

Akik a közeljövőben Olaszországba terveznek programot, vagy a munkájuk odaszólítja őket, jól teszik, ha indulás előtt a külképviseleteken érdeklődnek a pillanatnyi állapotokról, nehogy lezart útszakaszon rekedjenek, akár járművel, akár anélkül, s ami még ettől is kellemetlenebb, üzemanyag híján ne tudják folytatni útjukat. Ismerve az olasz szakszervezetek szolidaritását, fel lehet készülni arra is, hogy a tömegközlekedésben vagy éppen a légi forgalomban dolgozók sem veszik föl a munkát néhány napra. Érdemes indulás előtt tájékozódni.

Cash



Újból figyelik a közlekedési szabálysértéseket a térfigyelő kamerák segítségével

## Ismét retteghetünk

Névtelenséget kérő informátorunk megke-reste szerkesztőségünket, hogy ismét figyelik a közlekedési szabálysértéseket a térfigyelő kamerák segítségével. Természetesen azonnal megkerestük az Országos Rendőr-főkapitányságot, ahonnan a következő tájékoztatást kaptuk:

A térfigyelő rendszerek által rögzített jogsértések valóban alapját képezhetik a gépjármű üzemeltetője felelősségén alapuló köz-igazgatási bírság kiszabásának.

A közúti közlekedés biztonságának, zavar-talanságának fenntartása, ez által a közúti közlekedés szabályainak megtartása valamennyi közlekedő érdeke. A közúti közleke-dési szabályok életviszonyainkhoz igazított „rugalmas” alkalmazásával történő eseten-kénti meg nem tartására a jogalkotó felhatal-mazást nem adott.

A közúti közlekedés szabályairól szóló

1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet-hez fűzött kommentár szerint: „**Az úton al-kalmazott jelzések célját, értelmét, hasznosságát vagy szükségességét a közlekedésben részt vevők nem mérle-gelhetik: a jelzésekhez való alkalmaz-kodás kötelezettsége a jelzésekről al-kotott véleményüktől függetlenül fenn-áll, még akkor is, ha a jelzések látszó-lag ellentmondanak a közlekedés más szabályainak vagy az ideiglenes kihe-lyezett jelzések látszólag már nem idő-szerűek.**”

**Óberling József  
rendőr ezredes  
rendőrségi főtanácsadó  
főosztályvezető  
Országos Rendőr-főkapitányság  
Rendészeti Főigazgatóság  
Közlekedésrendészeti Főosztály**

Köszönjük az egyértelmű választ. Tehát ezentúl nem állhatunk meg a taxiállomá-sokon sem, mert azok végébe kelekötya emberek „Megállni tilos” jelzőtáblákat helyeztet-tek ki. Nem állhatunk meg a BUSZ-sávok-ban sem, ahol szintén „Megállni tilos” jelző-táblákat helyeztek ki, pedig a KRESZ egyér-telműen fogalmaz: a taxi megállhat a BUSZ-sávban addig, amíg az utas ki- vagy beszáll a taxiba. Mindenesetre az már látszik, hogy így ismét a rettegés ideje következik. Újra nem lehet következmények nélkül utasra várni egy-két percet sem, továbbá a kiszállás ide-jére sem lehet megállni ott, ahol tilos és ka-mera van. Annak ellenére, hogy a taxit a világ más részein le lehet inteni bárhol, abba be lehet szállni, és a fuvar végén álló helyzetben azt el lehet hagyni. Csak nálunk büntetnek ezért...

**Juhász Péter**

### A TGFSZ javaslata

## Elengedhetetlen a fix ár bevezetése

A taxizást szabályozó új rendelet kidolgozásához a Főváros kérte a taxis érdekképviseletek és fuvarszervező irodák segítségét. A taxisok érdekeinek képviselőjében a TGFSZ is részt vett a tárgyalássorozaton. Az egyeztetés egyik sarkalatos pontja a tarifa újbóli szabályozá-sa, pontosabban **a fix tarifa bevezetésének kérdése volt.** Ennek kidolgozását a TGFSZ vállalta.

Az anyag elkészítése nagyobb falatnak bizonyult, mint amekkorára a munka bevállalásakor számítottunk. A tarifa kérdésköre az összes többinél fontosabb: a legalapvetőbb, de ugyanakkor a legkényesebb is. Létfonosságú. Ezen múlik a bevételünk, a jövedelmünk, a megél-hetésünk, végső soron azt is ki lehet jelenteni, a vállalkozásunk és az életünk! Ezért a folyamatos egyeztetések és az anyag többszöri átdol-gozása miatt az utolsó tárgyalási napra sikerült a végleges változatot leadnunk. Hozzáteszem: nem késtünk vele. A tárgyalások elején már jeleztük, hogy ez legalább kéthetes munka lesz, és mivel a többi tárgyban (reptér, szabályzatok) is késések voltak, nem lógtunk ki a sorból. Mégis bennünket ért az a vád, hogy elkéstünk, az anyag hasz-nálhatatlan, és megalapozatlan.

Ezért most döntöttünk.

Amennyiben szakmai újságunk leközli, közzétesszük. Ismerje meg az egész taxis társadalom a TGFSZ álláspontját erről a kérdéstről, és ismerje meg az általunk készített anyagot is.

Az alább közölt írás a fix tarifa bevezetésének indokait tartalmazza. A másik, ennél lényegesen hosszabb anyag a konkrét számításokat tartalmazza. Azt reményeink és a főszerkesztő úr ígérete szerint a kö-vetkező számban közli e lap, rövidített formában.

1.

### A rögzített hatósági ár bevezetésének indokai

#### 1. A megoldásra váró problémák

A taxis ármegállapítás rendellenességei, ellentmondásai.

Az utas számára áttekinthetetlen viteldíj-rendszer.

Egyéb anomáliák.

#### 1.1. Vállalkozások piacvesztése, piacidegen szereplők ár-meghatározása

A taxitarifák jelenlegi színvonalát nem piaci szereplők határozzák meg, így azok piaci árak nem tekinthetők.

Klasszikus közgazdasági értelemben a piaci árat a kereslet és kí-nálat egymáshoz való viszonya alakítja ki. A taxizásban ez a két oldal jól azonosítható. A kereslet az utas, a kínálat a taxis. Ezzel szemben az árakat jelenleg egyik oldalhoz sem sorolható szereplők alakítják. Az alkalmazható tarifa maximumát az árhatóság (Önkormányzat) ha-tározza meg, de ez alatt szabad mozgásteret hagy a piaci szereplők-nek, **mégsem ők alakítják az árakat.**

#### 1.2. Fuvarszervezők szerepe és működésük

##### 1.2.1 Így kellene működni.

Optimális esetben a fuvarközvetítő hasznos közreműködője a terület-nek, megkönnyíti a kereslet és a kínálat egymásra találását, elősegít-e záltal az utasok biztonságos, kiszámítható, megbízható szolgálta-táshoz való jutását és a taxis szolgáltatók hatékony működését. Tevé-kenységének pénzben mérhető haszna a taxinál jelentkezik (hatéko-nyabb működés), szolgáltatásának megrendelője a taxis, ezért a szol-gáltatás árát is a taxis fizeti. Az adott piacon egymás mellett párhuza-mosan működő fuvarszervezők szolgáltatásaikkal és áraikkal a taxi-sok „kegyeiért” versenyeznek. Szolgáltatásaik díja arányos a teljesít-ménnyel és a szolgáltatás minőségével.

**Fontos kihangsúlyozni, hogy optimális esetben a taxis szá-mára a fuvarszervezővel való szerződés önkéntes és csupán a hatékonyabb működés eszköze, de semmi esetre sem a pi-achoz jutás egyetlen lehetséges módja.**

**Normális esetben** a fuvarszervező a vele szerződésben álló taxisok-kal egyeztetve alakítja ki a viteldíjakat, szem előtt tartva a taxisok mű-ködésének gazdaságosságát és tevékenységük jövedelmezőségét.

##### 1.2.2. Így működik.

A fentiekkel szemben a budapesti taxipiacon a fuvarszervezők rend-ellenesen működnek. Beékelődtek a kereslet és a kínálat közé, a ta-xis számára megkerülhetetlen tényezővé válva a piacon. Olyan mó-don sikerült alakítaniuk a megrendelői szokásokat, hogy az utasok túlnyomó többsége a fuvarszervezőn keresztül veszi igénybe a taxi-szolgáltatást. **A taxisok számára a piachoz jutás egyetlen lehe-**



tőségét a fuvarszervezővel való szerződés jelenti, tehát egyfajta kényszer.

A fuvarszervezők szolgáltatóból kvázi munkáltatóvá léptek elő. (Hozzáállásukat jól példázza az a szerződés tervezet, melyet jelen tárgyalássorozat alkalmából készítették, és amelyben a fuvarszervezőt szerepeltetnék megbízóként, a taxis vállalkozókat pedig megbízottként.)

**A kijánlásra kerülő árak kialakításában, vagy egyéb döntéseikben a szerződött alvállalkozók véleményét nem kéri ki, a taxisok tevékenységének gazdaságosságára, jövedelmezőségére nincsenek tekintettel.**

A fuvarszervezők bevételeik döntő többségét a velük szerződött vállalkozóktól megbízási díjból szerzik. Ez a díj a teljesítménytől és a szolgáltatás minőségétől független, előre meghatározott összeg. Papírforma szerint a rendszerhez való csatlakozásért fizeti a taxis, de az egyes cégnevek, márkák, logók valós értékét a taxis számára az a címállomány jelenti, amelyhez a taxis a rendszerhez való csatlakozás révén hozzáférhet.

**A fuvarszervezők tehát a valóságban az általuk ellenőrzés alatt tartott piachoz való hozzáférés lehetőségét adják el a taxisnak. Ami abból is látszik, hogy nem konkrét fuvarokat, hanem csak egy rendszerhez való csatlakozás lehetőségét biztosítják.**

Ebből következik, hogy bevételeik növelésének két érdemleges módja az, ha a szerződött vállalkozók számát növelik, és/vagy a díjakat emelik.

A szerződött vállalkozók száma akkor növelhető, ha a megrendelői állományt növelni tudják. **Mivel taxikat nem üzemeltetnek, és a taxizással összefüggő költségeik nincsenek,** ezért a megrendelői állomány növelésének leghatékonyabb módja a minél alacsonyabb viteldíj kijánlásában rejlik. Ha adott fuvarszervező cég árai alacsonyabbak a többi cég által kijánlott áraknál, akkor képes elszípkázni a megrendelők egy részét a többi cégtől, így újabb és újabb vállalkozókat szerződteshet, növelve ezzel saját bevételeit. Ennek megfelelően az adott fuvarszervezőnél jelentkező megemelkedett megrendelői állomány nem szolgálja a szerződött taxis vállalkozók hatékonyabb működését, mert ahogyan a fuvarszám nő, a cég a szerződött vállalkozók számát is növeli.

Ha a megrendelők száma érdemben már nem növelhető tovább, akkor igyekeznek a meglévő címállományhoz való hozzáférés lehetőségéért magasabb árat szedni, azaz növelik a díjaikat. Adott szolgáltatás – így a fuvarszervezés – díja is akkor emelhető, ha nagyobb a kereslet, mint a kínálat. A fuvarszervezők ajánlatában a fuvar a kínálat, a fuvarokból élő taxis pedig a kereslet. A fuvarszervező kifejezetten érdekelt abban, hogy az utasok és a taxisok közti arány folyamatosan, a taxisok kárára torz legyen, mert így a taxis bármilyen árat hajlandó megfizetni a piachoz való hozzáférés lehetőségéért, és bármilyen feltételt elfogad. **Ez már nagyjából a védelmi pénz kategóriája.**

**Összefoglalva a fentieket tehát:**

- a fuvarszervező cégek kisajátították a taxiipacot,
- a taxisok szolgáltatás mindenkori árszínvonalát ők alakítják, ebben saját profitszerzési törekvéseiken kívül egyéb gazdasági szempontok nem érvényesülnek,
- a piaci szereplők az árak alakulására nincsenek befolyással,
- a taxisok kiszolgáltató helyzetükből adódóan kénytelenek elfogadni a fuvarszervezők által diktált feltételeket, így az általuk meghatározott árakat is,
- az utasok tálcán kapják az alacsony viteldíjakat, így keresletként nem is kívánják befolyásolni azokat.

Az utasnak természetesen nem feladata vagy felelőssége annak mérlegelése, hogy az általa igénybe vett szolgáltatás előállítható-e egyáltalán a kijánlott viteldíjból. Ugyanígy nem feladata az utasnak annak mérlegelése, hogy saját fogyasztó szokásai által milyen vállalkozásokat hoz uralkodó helyzetbe.

### 1.3. Következmények

A közvetlen szolgáltatók, a taxisok nagy része, a taxizásból nem tud profitot realizálni, de még a saját minimum életfeltételeit sem tud-

ja megteremteni. Ez az állapot egészen a vállalkozásuk összeomlásáig vezethet. A mindenféle gazdasági racionalitást figyelmen kívül hagyó árak miatt a taxisok kénytelenek bevételeiket növelni és kiadásukat csökkenteni.

#### 1.3.1. A bevételek növelése

##### a. Túlmunka.

Sokan túlmunkával igyekeznek a felszínen maradni. Ez persze nem jár együtt semmiféle keresletnövekedéssel. Attól, hogy egy taxis többet van az utcán, többet dolgozik, összességében nem lesz több utas. Legfeljebb ő fog egy kicsit többet kivenni az adott megrendelői állományból, amit óhatatlanul is csak a másik taxis rovására tehet meg. A folyamat öngerjesztő. Ha az utasok számát nagyjából állandónak vesszük, akkor könnyen belátható, hogy az egyik taxis által túlmunka árán szerzett többletfuvar a másik taxinál kiesést okoz és túlmunkára ösztönzi. A folyamat eredményeként megszokottá vált a 14-16 órás munkaidő is. A túlmunka idővel megbosszulja magát, egészségügyi és mentális problémák kialakulásához vezet, melynek költségei az egészségügyi ellátórendszert terhelik majd. Végeredményben a közlekedés biztonságára is egyre nagyobb veszélyt jelentenek az átlagosan heti hét napot, és napi 10-12 órát dolgozó taxisok.

##### b. Nem törvényes bevétel növelés.

A bevételek növelésének törvényes módja – a túlmunkán kívül – gyakorlatilag nincsen. A fuvarszám, a kihasználtság érdemben nem növelhető a túlkínálattal terhelt piacon, így a taxisok sok esetben az utasok rovására „korrigálják” a tarifát. Pontos statisztika nem áll rendelkezésre, hogy az utasokat milyen gyakorisággal, milyen mértékben, és milyen módszerrel károsítják meg, de az erre való készítés minden kétséget kizáróan létezik. A gazdaságtalan viteldíj alkalmazására kényszerített taxis kénytelen a tarifát **korrigálni**, pontosan annak vesztesége miatt okán; a magasabb, akár gazdaságosan működést is lehetővé tévő tarifát alkalmazó taxis pedig az alacsony fuvarszámot és csapnivaló kihasználtságot igyekszik kompenzálni. **Az életosztón mindenkiben erősebb, mint a szabályok tisztelete.**

#### 1.3.2. A kiadások csökkentése.

A kiadások csökkentésének legkézenfekvőbb módja a vállalkozás felélése és az adóelkerülés, vagy az adó meg nem fizetése.

A vállalkozás feléléséről beszélünk abban az esetben, ha a taxis nem költ szükséges mértékben a munkaeszközét jelentő személygépkocsi karbantartására, állagmegóvására, nem képez tartalékot a munkaeszköz majdani cseréjére, és/vagy nem tesz eleget járulékfizetési kötelezettségének. Mindkét módszer a vállalkozó és a vállalkozás ellehetetlenüléséhez vezet. Az ily módon tönkrement taxisok azonban nem kerülnek ki a rendszerből, csak alkalmazottá válnak.

**Az alkalmazotti rendszer a taxizásban jelenleg a szürkegazdaság melegágya;** a napi 12-14 órát dolgozó gépkocsivezetőket a munkáltatók csak rész munkaidőre jelentik be – jó esetben.

*Papíron* a gépkocsivezető hagyományos alkalmazotti rendszerben tevékenykedik, a taxiórában jelentkező bevétel az őt foglalkoztató vállalkozásé, amiből fizetesként megkapja a minimálbér időarányos részét és befizetik utána a munkáltatói járulékokat.

A valóságban a gépkocsivezető napidíjért bérlí az autót a munkáltatótól, fizetést nem kap. Jövedelmét az az összeg képezi, amit a bérlési díjon és az üzemanyagköltségen felül ki tud termelni. Ha a bérlési díj nem tartalmazza a járulékok összegét, úgy „természetesen” azt is neki kell állnia.

Az adóelkerülés bemutatásától eltekintően, de valószínűleg mindenki számára teljesen nyilvánvaló, hogy a taxisok csak azt a bevételt vallják be, amit mindenképp muszáj. És még az így kiszámított járulékokat, adókat sem fizetik be.

#### Összegezve:

- A fuvarszervezők által a taxisokra erőltetett gazdaságtalan tarifák családok megélhetését veszélyeztetik, önfoglalkoztató kisvállalkozások becsődüléséhez vezetnek.
- A szakmát morális válságba taszítják, melynek eredménye a túlszámlázásra és az adóelkerülésre, adó meg nem fizetésre való fokozott hajlandóság.
- Néhány tucat cégtulajdonos gazdasági érdekei az egész szektort a szürke- és feketegazdaság (alkalmazotti rend-

szer) irányába tolják el, melynek során már ösztársadalmi érdekek, így az utasok hosszú távú érdekei is sérülnek.

5.

### **A hatósági szabályozás szükségessége és várható hatásai**

**A TGFSZ a rendezett piaci viszonyok megteremtése érdekében szükségesnek tartja a hatósági beavatkozást, mivel a sofőrök képtelenek véget vetni a fuvarközvetítő cégek hegemoniájának.**

Amikor az árhatóság az alkalmazató tarifa maximumát meghatározta, kizárólag a **fogyasztók** érdekeit tartotta szem előtt. Ugyanakkor figyelmen kívül hagyta a **vállalkozások** védelmének szükségességét. Ez a szabályozási hiányosság teremtett lehetőséget a fuvarkereskedőknek arra, hogy a telefonos rendelés útján lebonyolított fuvarok esetében irreális kedvezményeket biztosítsanak. **Talán az egész világon példátlan módon, Budapestben, a telefonon rendelt taxi nagyságrendekkel olcsóbb, mint az utcán, vagy a taxiállomáson igénybe vett bérautó.**

**A piac megszerzésére irányuló törekvéseken kívül semmi mással sem indokolható, hogy a megrendelő egy olyan többletszolgáltatáshoz jusson hozzá alacsonyabb áron, amely szolgáltatás előállítását a taxisnak többletköltséget jelent.**

Telefonos rendelés esetén az utasnak nem kell az utcán taxira vadásznia, nem kell elsétálnia a legközelebbi taxiállomásra, meghatározhatja, hogy mikor kívánja igénybe venni a szolgáltatást, lehetősége van meghatározni, az igényelt autó paramétereit, kategóriáját, a fuvarszervezők belső nyilvántartási rendszeréből kapja a szolgáltatást. Az ily módon megrendelt gépkocsi az esetek túlnyomó többségében 7-8 percen belül a rendelkezésére áll.

A taxis a jelenlegi gyakorlat szerint a megrendelő által megadott helyre, Budapest területén belül, térítésmentesen áll ki, ami a fuvarszervezőnek fizetett díjjal együtt olyan többletköltséget jelent, amelyet az áraiban nem érvényesíthet, illetve a többletköltséggel előállított szolgáltatást alacsonyabb áron kénytelen biztosítani. A fuvarszervezőknek ez az árképzési gyakorlata vezetett a fogyasztói szokások megváltozásához és a taxisok veszteséges működéséhez.

**A TGFSZ minden olyan hatósági beavatkozást támogat, amely közvetlen vagy közvetett módon egyszer s mindenkorra véget vet a fuvarszervező cégek, fentiekben részletezett térhódításának. A leírtak alapján jól látható, hogy ennek leghatékonyabb eszköze a rögzített hatósági ár bevezetése lehet.**

A reggeli hírekben azt mondták, aki ma reggel munkába indul, az vigyen magával hólapátot, pokrócot, jégoldót, vontatókötelet, elemlámpát, autóemelőt és pótkereket.

Ne tudjátok meg, milyen hülyén néztem ki a buszon.

\* \* \*

Egy kis székely faluban eltéved egy idegen, nem találja a vasútállomást. Látja, hogy az egyik gazda az udvaron ácsorog, hát megszólítja:

– Mondja, merre van a vasútállomás?

– Itt van mögöttünk két

utcával. Átvághat a kertemen, akkor hamarabb odaér.

– Mit gondol, elérem még a 6.20-as gyorsvonalat?

– Hát, ha kiengedem a kutyákat, akkor biztos.

\* \* \*

Két székely ül a folyó partján. Megszólal az egyik:

– Te, valami szúrja a lábomat.

– Tán kavics.

Leveszi a csizmáját, rázogatja, ütögeti, nincs benne semmi. Megszólal a társa:

– Akkor a másikkban van...

Elképzelhetőnek tartjuk egy minimál-ár meghatározását, bár ehhez szükséges lenne az ártörvény módosítása.

Jogi képzettség hiányában nem tudjuk, hogy mennyire kivitelezhető, de akár az is megoldás lehetne, hogy az árhatóság a telefonon rendelt taxi viteldíját a mindenkorai tarifamaximumban határozza meg.

Ugyanakkor az utasok érdekeit is figyelembe véve, legoptimálisabb megoldásnak a **minden autóra érvényes, egységes, hatósági ár bevezetését** tartjuk.

Bármelyik szabályozás megvalósulása esetén az alábbi változásokra számíthatunk:

– Megszűnnek a taxiármegállapítás rendellenességei, és ezzel együtt az ebből adódó káros következmények. (Kiszámíthatóbbá válnak a vállalkozók esélyei, biztosabb, kiszámíthatóbb jövedelem.)

– Javul a szektoron belüli adófizetési képesség és hajlandóság.

– Nehezebbé válnak, és csökkennek az utasátverések. A fix tarifa önmagában visszatartó erő lehet.

– Az utas számára egyszerűvé, áttekinthetővé, biztonságossá válik a tarifarendszer és az ármegállapítás (Jelenleg Budapestben 69 alkalmazott tarifa van!) Ebből adódóan megnőhet utasok részéről a taxizási kedv.

– Visszaszorul a szektoron belül a feketegazdaságot jelentő alkalmazotti rendszer.

– A hosszú távon mindenki számára káros árversenyt felváltja egy hasznosabb minőségi verseny.

– A külföldiek szemében sokat javulna az ország megítélése.

Az árszabályozás önmagában természetesen nem old meg minden problémát, de – több más intézkedéssel együtt – általunk szükségesnek és elengedhetetlennek tartott eszköze a szektorban tapasztalható problémák felszámolásának.

TGFSZ

## PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

ROTARY ZRT pályázatot hirdet személyszállítási feladatok ellátására.

**Pályázók jelentkezését várjuk:**  
Zala-, Csongrád-, Hajdú-Bihar-,  
Jász-Nagykun-Szolnok-, Bács-  
Kiskun-, Békés-, Borsod-Abaúj-  
Zemplén- és Pest megyékből.

A szolgáltatás ellátásához igény szerint személygépjármű, mikrobusz, autóbusz szükséges. Egyéni vállalkozók és társaságok jelentkezését várjuk.

Amennyiben hirdetésünk felkeltette érdeklődését, a pályázati anyagot **2012.02.27. - 2012.03.06. között** kérje a [palyazat@rotarydrilling.hu](mailto:palyazat@rotarydrilling.hu) e-mail címen.

**ROTARY ZRT**  
Beszerzési osztály



# FELHÍVÁS!



**A City Taxi  
Fuvarszervező Szövetkezet  
angol nyelvtudással és  
gyakorlattal rendelkező  
telefonosok és diszpécserok  
jelentkezését várja.**

**Szakmai önéletrajzukat  
kérjük a [dkv@citytaxi.hu](mailto:dkv@citytaxi.hu)  
címmre szíveskedjenek eljuttatni.**

*Köszönjük az érdeklődők jelentkezését.  
Tisztelettel a City Taxi vezetősége.*

**+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 jelentkezésüket.

### 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,
- 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

## 20000000

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

- 0 Ft belépési díj!
- Akciós mobiltelefon flotta szerződést köthetsz!
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz vagy lízingelhetsz!

Minden Új belépő részére  
2 havi tagdíjmentesség!

Információ: Taxi üzletág vezetőnél  
telefon: +36-1-398-9219, +36-30-563-5140 · [www.taxi2000.hu](http://www.taxi2000.hu)



## Tájékoztató a területi gazdasági kamaráknál vezetett nyilvántartásba történő bejegyzésről

Az Országgyűlés 2011. november 21-én elfogadta az egyes adótörvények és az azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló törvényjavaslatot, amely tartalmazza a gazdasági kamarákról szóló 1999. évi CXVI. törvény módosítását.

A kamarai törvény módosítása három lényeges változást tartalmaz:

A 2012. január 1-jétől életbe lépő új rendelkezések alapján a gazdálkodó szervezetek kötelesek:

- a kamarai nyilvántartásba vételüket kezdeményezni,
- a kamarai közfeladatok ellátásához évente 5000 Ft kamarai hozzájárulást fizetni.
- a Kamara pedig köteles részükre a törvényben meghatározott szolgáltatásokat (tanácsadás gazdasági pénzügyi, adózási, hitelhez jutási kérdésekben; üzleti partnerkeresés és pályázatfigyelés) térítésmentesen nyújtani.

A törvénymódosítás nem érinti az agráriumot, vagyis a fő tevékenységként mezőgazdasági tevékenységet folytató vállalkozásokra, a mezőgazdasági termelőkre és az agrárkamarákra nem terjed ki a hatálya.

Lényeges, hogy a kamarai tagság továbbra is önkéntes marad, így a regisztrált vállalkozások nyilvántartásba vételükkel nem válnak kamarai taggá.

A törvény hatálybalépését követően létrejövő egyéni és társas vállalkozások a bejegyzésüket követő 5 napon belül, **a már működő vállalkozások** pedig a hatálybalépést követő 60 napon belül, **legkésőbb 2012. március 1-ig** kötelesek a székhely szerinti területi kereskedelmi és iparkamaránál a nyilvántartásba vételüket kezdeményezni.

### A bejelentés módja

Az elektronikus regisztrációt segítő szoftver elkészültéig (2012. január vége) a vállalkozások a kamarai honlapról kinyomtatható adatlap kitöltésével és cégszerű aláírás után postai úton, a BKIK-nak címezve, illetve személyesen, az ügyfélszolgálati irodában nyújthatják be regisztrációs kérelmüket.

Az adatlap elektronikus, online verziója várhatóan 2012. január végén lesz elérhető, amely lehetővé teszi a gyors, számítógéppel történő kitöltést.

Az adatlap kötelező és önkéntesen megadható adatokból áll, a nem kötelező jelleggel megadható adatok közlése a regisztrációs szám kiadását nem befolyásolja, de a közölt adatok valódiságáért az adatközlő felel.

A BKIK ügyfélszolgálat elérhetősége és nyitvatartási ideje:

Hétfő:	9–15
Kedd:	9–13
Szerda:	9–15
Csütörtök:	9–13
Péntek:	9–12

Cím: 1016 Budapest, Krisztina krt. 99.  
Postacím: 1535 Budapest, Pf. 903.  
Központi telefonszám: +36-1-488-2000  
e-mail: [ugyfelszolgalat@bkik.hu](mailto:ugyfelszolgalat@bkik.hu)

A kamarai hozzájárulás megfizetése: A benyújtott nyilvántartásba vételi kérelmek csak az 5000 Ft-os kamarai hozzájárulásnak a BKIK erre a célra elkülönített 10102086-02614500-02003005 számú (Budapest Bank Nyrt.) bankszámláján történő jóváírást követően teljesíthetők.

Az összeg átutalásánál a közlemény

rovatba feltétlenül kérjük feltüntetni a kérelmező adószámát és a „kamarai hozzájárulás” szöveget.

A banki átutalás mellett lehetőség van az ügyfélszolgálaton történő készpénz-befizetésre is, sajnos „sárga **postai csekken**” a **hozzájárulásokat nem áll módunkban fogadni.**

A kérelmező a nyilvántartásba vételről elektronikus értesítést kap a területi kereskedelmi és iparkamarától (amennyiben a kérelmező e-mail címet megadott), amely tartalmazza a vállalkozás kamarai regisztrációs számát, valamint azt, hogy az 5000 Ft-os kamarai hozzájárulást is megfizette. A hozzájárulásról számla nem készül, az a banki bizonylat, illetve befizetési pénztárbizonylat alapján elszámolható.

A vállalkozások kamarai nyilvántartása legkésőbb 2012. június 1-től nyilvános, az interneten, az MKIK és a területi kereskedelmi és iparkamarák honlapjáról szabadon elérhető.

### A KAMARAI HOZZÁJÁRULÁS MEGFIZETÉSE

**Díja:** 5 000 Ft/év

**Befizetés:** személyesen vagy banki átutalással

**Cím:** 1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fsz.

**Postacím:** 1535 Budapest, Pf. 903.

**Bankszámlaszám:** Budapest Bank Nyrt.

10102086-02614500-02003005

**Közlemény:** „Kamarai hozzájárulás” és a kérelmező adószáma

**Nemzetközi számlaszám:**

HU37 1010 2086 0261 4500 0200 3005

**SWIFT KÓD:** BUDAHUHB

### Nem vállalta a fuvart, elégtételt vettek

## AGRESSZÍV FIATALOK TAXISOKAT VERTEK

**Közfeladatot ellátó személyek elleni erőszak miatt indult eljárás az ellen a három fiatalember ellen, akik január 19-én a hajnali órákban ittasan kívántak az egyik szórakozóhely előtt várakozó taxival utazni, ám a sofőr megtagadta a fuvarozásukat, ezért összeverték a 63 éves férfit. A kollégája segítségére siető taxisnak is kijutott. A támadásnak egy biztonsági őr, majd a rendőrség vett véget.**

Ebben a mai inséges időben igazán nehéz eldönteni, hogy egy fuvart elengedjen-e az ember fia, ha már taxizásra adta fejét, vagy bevállalja. Különösen megfontolandó lehetett ez január 19-én hajnali négy óra körül, ha Nyíregyházán az egyik szórakozóhely előtt kuncsaftira várakozó 63 esztendő s fő, látva és hallva leendő útítársait, azok kérésére közölte: nem viszi el őket.

A 21 és 24 éves nyíregyházi ifjak 23 esztendő leveleken lakó társukkal nem erre számítottak, ám nem csak felháborodtak az elutasításon, de feltehetően az emelkedett hangulatukban igen csak közrejátszó maligánfokoktól túlhevülve, a legifjabb férfiú ökölrel arcul ütötte az erre azért mégsem számító sofőrt. Társai ezt követően földre rántották a taxist, majd ütötték, rugdosták, ahol érték. Mindezt látva, kollégája segítségére sietett 46

éves munkatársa, akinek csak annyit sikerült elérnie, hogy megosztotta a háromfős brigád figyelmét és erejét. Őt is ütni kezdték mindaddig, amíg a közeli szórakozóhely biztonsági őrre riasztotta a rendőrséget és a taxisok védelmére kelt. Ennek köszönhetően nem folytatódott az attack.

A sértettek a bántalmazás következtében 8 napon belül gyógyuló sérüléseket szenvedtek – derült ki mindez az után, hogy a helyszínről orvoshoz vitték a két taxist. Kihallgatásakor a sértett 63 esztendő s fuvarozó elmondta, a csoport már a vendéglátóhelyről kilépett is hangosnak tűnt és láthatóan ittások voltak. Ezért nem akarta elfuvarozni őket. Ráadásul attól is tartott, hogy esetleg a fuvardíjjal is gond lehet, kockázatosnak ítélte meg a helyzetet. Úgy gondolta, ennyit nem ér meg neki az egész.

A Nyíregyházi Rendőrkapitányság munkatársai a három férfit előállították és csoportosan elkövetett, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűntette miatt gyanúsítottként hallgatták ki őket, akik közül a két helybéli tettest őrizetbe vették, míg harmadik társuk szabadlábban védekezhet. Feltehetően ő kevésbé aktívan vett részt a bántalmazásban, vagy feltáró vallomásával együttműködött a hatósággal, ezért nem ragaszkodtak a benntartásához.

**k.z.t.**

**Nagyon rosszul kezdődött a 2012-es év. Nem csak azért, mert nem volt fuvar. Ehhez hozzá lehet szokni, a január-február általában amúgy sem számít erős hónapnak.**

**Ráadásul a hóesés, a MALÉV-csőd még lendített is az üzletmeneten. Volt, aki többször is járt Bécsben, Pozsonyban a magyar repülőflotta helyettesítőjeként. Tehát nem a szokásos év eleji „savanyúság” a baj oka, hanem a bizonytalanság, a jövőbe vetett hit teljes hiánya. A depresszióba hajló hangulat. A bizonytalansághoz nem lehet alkalmazkodni, a megélhetésért való rettegés felőrli az egészséget. Az biztos, hogy a taxisok jelentős része nem lesz képes eleget**

**Sokaknak ez az év lesz az utolsó**

## Beszélgetés Tamás Miklóssal,

**tenni a beharangozott elvárásoknak. Sőt, már a jelenlegi követelmények is meghaladják a többség teljesítőképeségének felső határát. Az üzemanyagárak az egekbe szöktek, az adó- és járulékkerhek sokaknál átkeverültek a kifizethetetlen kategóriába. Miközben a taxitarifák stabilan tartják magukat az évekkal ezelőtti szinteken. Mintha 2000-ben megállt volna az idő. Tamás Miklóst, a City Taxi Szövetkezet elnökét így a taxizás aktuális kérdéseiről faggattuk.**

• **Eredetileg azt terveztük, hogy a műszaki fejlesztéseitekről beszélünk, de a körülmények változásai miatt ezt inkább átcsúsztatjuk a legközelebbi alkalomra. Beszéljünk most azokról a feltételrendszer-változásokról, melyek az idei évben várhatók, illetve a tarifákkal kapcsolatos problémahalmazról. Miután még csak február közepe van, talán nem idejét múlt a kérdés: mit vársz a 2012-es évtől?**

• Ahhoz, hogy a 2012-es évről beszéljünk, nem lehet megkerülni a 2011-es évet. Ugyanis bármennyire is rózsásak voltak a terveink 2011-re, úgy hiszem, mégsem sikerült semmit ezekből megvalósítani. Terveinkkel ellentétben a valóság az lett, hogy sokkal, de sokkal nehezebbé váltak a piacon maradás feltételei. Akár céggként, akár egyéni vállalkozóként nézzük. A 2011-es évtől, az új rendtől, az új önkormányzattól, a megváltozott nevű minisztériumtól jelentősen többet vártunk. Amennyiben rajtunk múlt volna, már réges-régen te-

tő alá került volna akár egy fővárosi, akár egy vadonatúj, korszerű kormányrendelet. Az idei évtől mindenképpen azt várom, hogy számunkra kedvező módon kerüljön pont a halogatott kérdésekre. Visszatérve az elmúlt évre, az számunkra nem számít eredménynek, hogy például 50%-kal növekedett a drosztdíj, illetve új teherként belépett a kamarai regisztrációs díj. A szakmánk által százszor lerágott csontokról, a létszám-kérdésről, a fix tarifáról, a drosztkok számáról és az ellenőrzésről semmit sem hallunk. Az évtizedes problémákat az illetékeseknek egyszer végre szakmai szempontok alapján kell/ene/rendezni. Akár a városnak, akár a minisztériumnak, akár a két jogalkotónak közösen. Nekünk mindegy, csak végre lássuk az eredményt. Természetesen kisésképtikus vagyok a számunkra kedvező megoldásokat illetően. Ugyanis a választások előtt minden pártnak rendkívül fontos volt a „taxikérdés” szakmai konszenzussal történő megoldása. Akkor – a választásokat megelőző időszakban – gyakorlatilag

fűt-fát megígérték, meglátogattak és segítséget ajánlottak. E mellett mélységesen egyet értettek javaslatainkkal. Mindegyikkel, csak elnyerjék a taxisok, és – ha lehet – családtagjaik szavazatait. Miután a választások lezajlottak, minden párt szemében visszaminősültünk átlagos szavazóvá, amiből még több millió él szerte e hazában. A legközelebbi ígéreteiket nyilván a következő választások előtti időszakra tartalékolják. Ennek ellenére őszintén remélem, hogy a dolgok számunkra pozitív irányba mozdulnak el, és ígéretető politikusainktól nem újabb púpokot kapunk a hátunkra, a már meglévők mellé.

• **Akkor nézzük a tavalyi ügyeket kicsit részletesebben is. Mi változott a reptéren?**

• A Főváros a reptérrel kötött szerződésének megújításával újabb 5 évre megadta a lehetőséget a Budapest Airportnak arra, hogy a taxisoktól – el sem mondhatom, milyen mértékű – jutalékot szedjen be a kiválasztott szerződött partneren, vagy

az irreális mértékben meghatározott parkolási díjon keresztül. A reptér érkezési szintjét első alkalommal 2010. december 7-én zárták le, majd azt a 10 naposra tervezett „aszfaltozási munkálatok elhúzódása” miatt, csak közel két hónappal később sikerült megnyitni. Második alkalommal május 26-án kezdődött a lezárás, melynek szeptember 7-én lett vége. A tárgyalások során elhangzott ígéretekkel ellentétben a XXI. század követelményeinek is megfelelő szolgáltatást a mai napig nem kapunk. Az ígéretetek között szerepelt, hogy az illetéktelenül ott taxizókat (szándékosan igyekszem e szép szavakkal körülírni az érintetteket, mert nem akarok a durvább jelzőt használni) kiszorítják majd az új renddel. A szabályokat betartókat pedig korszerű, európai körülmények várják majd. Ám a mai napig mindez csak ígéret maradt. Kiszorítani a célzott réteget nem sikerült, azok ma is onnan dolgoznak. Szeretném kihangsúlyozni: nekünk Cityseknek nem az előbb említett taxisokkal van a bajunk. Az, hogy Ferihegyen több mint 20 éve dolgozik átlagosan 70-100 olyan taxis vállalkozó, akik az írott és íratlan szabályokat magukra nézve nem tartják kötelezőnek, elsősorban a repülőtér és a kiválasztott taxis szolgáltató – jelen esetben a Főtaxi – problémája. Leginkább az ő piacukat rontják. Nekünk elsősorban a repülőtérrel, a Fővárossal, a drosztkok használatának módjával, a kialakult, kialakított renddel van a bajunk. Az Önkor-

## Hollandia kamerákkal védi határait

Egy átlag taxis beletapos a fékbe, ha kamerát lát az út mentén. Teszi ezt akkor is Budapesten, ha BKV járműben látja a kamerát, pedig ők csak a BKV járműveit filmezik.

Valószínűleg sokan fognak a fékbe taposni, ha Hollandia határaihoz érkeznek Németország vagy Belgium felől, mert kamerákat telepítettek a határátkelőkhöz. A Német Autóklub lapja, az ADAC MOTORWELT legutóbbi száma számolt be arról, hogy 2012. január 1-jétől kamerákkal védi Hollandia határait.

A kamerák számítógépes rendszerrel vannak összekötve és ellenőrzik a rendszámokat – esetleges – korábbi eseményekkel kapcsolatban. Így próbálják kiszűrni az embercsempészeket, a bűnözőket. Ugyancsak megállítják a rendőrök azokat, akiknek korábbi befizetetlen számláik vannak közlekedési bírsággal kapcsolatban. Természetesen ellenőrzik a rendőrök a gyanús, fogalmazzunk udvariasan, a feltűnést keltő külföldieket is.

J. P.





## a City Taxi elnökével

mányzati rendelet előírja, hogy a Főváros partnere – jelen esetben a Budapest Airport – nem nehezítheti a taxiszigálatás igénybevételét azon utasoknak, akik a nem szerzödött taxitársaságok szigálatását szeretnék igénybe venni. Egyenlő feltételeket kell teremteni! Reméljük, ebben az évben a Főváros él a lehetőségeivel, és számonkéri a rendeletben és a szerzödésben megfogalmazott elvárásokat a Budapest Airporton.

### • Ha már a drosztkat említetted, azokkal mi a baj?

• Amennyiben túllépünk a repülötéri problémán, akkor is ugyanazt tapasztaljuk. Nevezetesen, a taxiállomások használhatatlansága szembe ötlő. Nekünk a drosztszámmal nincs különösebb bajunk. Lehetne belőlük több is, de nem ez a lényeg, hanem hogy a meglévők sincsenek megfelelő helyeken. Például a belvárosban, a Várban, illetve a többi frekvenciált helyen kellene a legtöbb droszt. Olyan, ami igazodik a megjelenő utasigényekhez, és használható kialakítással rendelkezik. Ez jelentene tényleges előbbre lépést. 20 év után elvárható lenne – a durván megemelt droszt díjért cserébe –, hogy az illetékes hatóság elfogadja: a drosztra az utasnak van a legnagyobb szüksége, és nem a taxisnak. Amennyiben a Camponánál 6 helyett 12 férőhelyes taxiállomást alakítanak ki, attól az utasok és a mi vállalkozóink nem lesznek boldogabbak. A helyzet érdekessége, hogy jelenleg ugyanazon illetékesek hatásköre terjed ki a BKV buszmegállók kialakítására és a taxiállomásokra, mégsem természetes, hogy a taxiszigálatás fejlesztésének érdekében tevékenykedjenek. A buszmegállónál természetes a szigálatással kapcsolatos tájékoztató táblák megléte, természetes, hogy az utasok igényeinek figyelembevételével alakítják ki őket, természetes, hogy feltüntetésre kerülnek a panaszok fogadására kialakított telefonszámok, természetes, hogy takarítják a buszmegállókat. Azt gondolom, hogy a taxisok is elvárhatják a Fővárostól a taxiállomások ezen adottságainak kialakítását a korábban már említett, 50%-kal megemelt drosztdíjért cserébe.

### • Gondolom, itt az ideje ráterni a tarifa-problémára...

• Egyetértek. Ez az alfa és az ómega a mai helyzetben. A problémakör, amiért évek óta csalódottnak érzem magam.

Ebben nagyon sokkal több, keményebb és markánsabb hozzáállást vártam a taxipiac egészének részéről. A taxisoktól maguktól is. Azt én egyszerűen megdöbbsentőnek tartom, hogy egy szűk tulajdonosi réteg éveken keresztül rá tud kényszeríteni az alvállalkozóira olyan nyomott tarifát, mely végső soron a taxisok tönkretételét okozza, okozta. Azt nagyon szomorúnak tartom, hogy az érintettek ennyi év alatt sem vették észre, a saját egzisztenciájukat élték föl. Ma már jól látszik, sokan végleg tönkre mentek, már csak valakinek a -többszörre be sem jelentett - alkalmazottjaként tekerik a volánt. Se nyugdíj, se betegbiztosítás, se jövő. A 2012-es év nagyon sok taxisnak és taxit kiadó vállalkozónak okoz majd tragikus meglepetést. Rá fognak jönni, hogy nem lesz miöl kifizetni a járműcserét, nem futja majd a nullás papírokhoz szükséges befizetésekre, a megemelt járulékokra. Vagyis mindarra, amire az alkalmazott tarifának kellett volna fedezetet biztosítani. Sajnálom, hogy ezt kell mondjam, de aki özszekeveri a nap végén a bevételét a tényleges keresetével, annak súlyos időszak következik. A jövőt illetően e tekintetben is szkeptikus vagyok, nem látok lehetőséget a komolyabb változásra. Talán egyszer, majd ha a taxisoknak elfogy a türel-

me, megkérdezik a tulajdonosokat, miért nem az ő érdekeiket veszik figyelembe a tarifa kialakításakor, miért nem az ő megélhetésüket tartják fontosnak? Miért csak a tagdíjfizetöt látják bennük? Ugyanakkor általánosítani, megbántani senkit sem szeretnék. Ahogy a mondás tartja: aki nek nem inge, ne vegye magára. Itt természet-

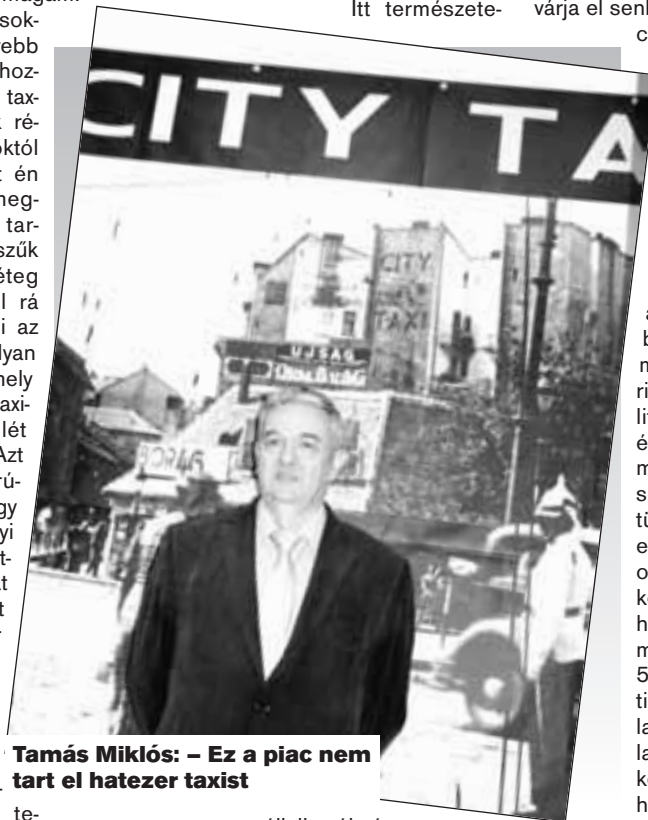
### • A taxis kiszigálatott és nem mer, vagy nem tud lépni...

• Ez abszolút így van, aláírom, valóban kiszigálatott, nincs hova mennie. A komolyabb cégekhez csak nagyon nehezen lehet bejutni, hozzánk is. Mégis azt mondom, mindenkinek a saját érdekében kellene föllépnie. Ne várja el senki, hogy helyette más csapkod majd a csalánosban. Esetleg meg kell bíznia egy érdekképviseletben. Nincs olyan sok, könnyű a választás.

### • Mikor emelt utoljára árat a City?

• 2008 őszén, az akkor már az „egyekbe emelkedő árat” miatt. Akkor 320 forint volt átlagosan egy liter üzemanyag ára, és azt hittük, hogy az már az elviselhetetlenség határa. Tévdtünk. Ma már egyes elemzők szerint a kőolaj világpiaci áremelkedése, vagy az iráni háborús fenyegetés miatt hamarosan az 500 forintot is elérheti. A tarifánk viszont lassan 4 éve változatlan, miközben a vállalkozásra nehezödő terhek is elképesztő mértékben emelkedtek.

• 2008 pont az az év volt, amikor ugyan a válságról már szinte mindenki hallott, de a saját bőrén még nem nagyon érezte. Akkor még szó nem volt végtörlesztésekröl, a bank által lefoglalt lakásokról, autókról, vagy egész csa-



Tamás Miklós: – Ez a piac nem tart el hatezer taxist

sen a vállalkozók és vállalkozások szabad, önálló piaci döntéséről van szó, melyet én nem tudok megváltoztatni. Viszont amíg e téren ilyen a hozzáállás, addig változás sem lesz. Szépen lassan tönkremegy, vagy droiddá válik a többség. Szép, új világ jön...

A székely apa összehívja három fiát.

– No, pulyáim, hát melliktek dütötte bele a budit az árokba?

Persze egyik sem jelentkezik.

– No, akkó mostan elmeséllem nektek, hogy a George Washingtonék is vótak hárman testvérek, osztán eccó az apjuk megkérde, hogy mellikük vót, aki a cseresnyefát kidütötte. Hát, a George Washington, bizony nem szívessen, de jelentkezett, mert hát ő vót. No, ekkó az apja megdicsérte, mert hát ugye becsületessen bevallotta és büsz-

ke vót a fíjára. Úgyhogy mostan újból mekkérdem, hogy melliktek dütötte a budit az árokba.

Kisvártatva jelentkezik az egyik gyerek:

– Hát én vótam az, apám.

No, kap is egy akkora nyakast, hogy a szeme jojózik, ki is fakad:

– De hát apám, hát a George Washingtonék?! Meg a cseresnyefa?! Nem kee meséte, hogy amikó jelenkezett, akkó az apja dicsérte, meg büszke vót?!

– Dehonnem. Csak hogy a George Washingtonnak az apja nem út rajta a fán...

**ládok tönkremeneteléről. Azóta a helyzet minden téren drámaian romlott, például a benzínár is kb. 100 Ft-tal emelkedett. Ezt viszont egyáltalán nem követte a tarifa Budapesten. A Cityé sem...**

• Mi 2005-ben az utcai tarifánkat a főváros által engedélyezett szinten, 240 Ft/km-ben állapítottuk meg. Így mozgásterünk évek óta „0” Ft. A lehetséges maximumhoz képest a taxiórában lévő legnagyobb kedvezményünk 15 Ft/km, ami mindössze 6%-os engedményt jelent az állandó megrendelőknek. Sajnos a legkedvezményesebb tarifánkkal is egyedül vagyunk a piacon. A főváros ennél magasabb tarifát 12 éve nem enged. Viszont az üzletileg elképzelhetetlen lenne, hogy ezt az egyébként is nagyon az ingerküszöb határán mozgó 225 forintos kedvezményes tarifánkat is fölemeljük 240-re. A szintén alkalmazott 235 forintos kedvezményes tarifánknak is inkább csak szimbolikus jelentősége van. Az 5 forintos engedmény egyébként említésre sem méltó. A City tarifa-politikájának az alapja a kiszámíthatóság. Idáig ezért nem alkalmaztuk a 40%-os felárat engedélyező, 336 Ft/km díjban maximált éjszakai tarifákat. A jelenlegi piac a meghirdetett 126 forinttól a 215 Ft/km-ig mozgó tarifával meg sem közelíti a miénket. Így, még ha lehetséges is lenne, akkor sem tudnánk felfelé mozdulni. A többi piaci szereplő árképzésének figyelmen kívül hagyása tulajdonosainknak, taxisainknak nagyon komoly kárt okozna. A többi piaci szereplő magatartása tehát behatárolja a mi döntéseinket is annak ellenére, hogy 2012 januárja úgy hiszem, mindenkit jelentősen megroppantott. Ez az évkezdett ragyogó ízelítőt adott abból, hogy mi is vár ránk a jövőben. Semmiképpen sem akarom ijesztgetni kollégáimat, vagy a taxis társadalmat, de amin most keresztül megyünk, az elképesztő. Az üzemanyagár csak egy, ebből a megközelítésből. Az hogy ez 100 forintot emelkedett 4 év alatt, és ma egy autó megtankolása akár 25 ezer forint is lehet, a legkevesebb. A vállalkozói járulékok, a szakmát

övező egyéb költségek emelkedése jelenti az igazi gondot. Például a regisztrációs díj a kamaránál, a drosztdíj 50%-os emelkedése, vagy az egyebek. Mondhatnánk, hogy külön-külön szemlélve ezek apróságok, ám összességükben, az egyébként gyengébb üzletmenet mellett, már olyan terhet rónak a tisztességes taxis vállalkozókra, ami sokak számára elviselhetetlen lesz, főleg arra tekintettel, hogy egyre többen vannak a zavarosban halászó fehér rendszámok, a rendszám bérlők, a 2 órára bejelentett alkalmazottak az alanyi-mentes körben, két három évente csődbe vitt, beboruló cégben üzemeltetett autó-flották. Sokaknak ez lesz az utolsó éve ebben a vállalkozásban.

• **Ugy látom, hogy a mai viteldíjakból eltűntek azok az összegek, melyek korábban fedezetet adtak az amortizációra, a biztos megélhetésre, a járulékokra, az adókra és bizonyos mértékű tisztességes haszonra. A fuvardíj évek óta már csak a napi betevőre elég, mást ebből nem lehet fizetni. A járműcserére félretenni szinte lehetetlen. Hol a kiút?**

• A fény az alagút végén az állami vagy fővárosi beavatkozás. Természetesen ez sem érdeke mindenkinek. Vannak a szakmában olyanok, akik pont abból profitálnak, hogy a budapesti taxiszolgáltatás egy helyismeret hiányában lévő utas számára kiszámíthatatlan legyen. Kimondhatjuk, hogy ezt a helyzetet meglovagolva jelentős számú taxis okoz károkat az egész szakmának, melyet a szektor a rendelkezésre álló saját eszközeivel nem tud megszüntetni. Megítélésem szerint ebben a helyzetben egy olyan szabályozás segítene, ami az átlagember számára is átláthatóvá, kiszámíthatóvá teszi szolgáltatásunkat, kiszűri a szabályokat szegőket, és ezen

## Szilveszter-effektus

Idén is sok munka volt szilveszterkor. Aki dolgozott, pörgött. A társaságok egyre nehezebben tudták kiadni a fuvarokat, mert az utcán is integettek. A taxis pedig nem hülye: nem fogja a kedvezményes-szuper-vip-állandó-szerződéses-csekkes-törzsutast nyomott tarifával szállítani, ha a maximumot is alkalmazhatja. Mert az utcán is van utas.

Némely taxitársaság felismerte az idők szavát, és nem hagyta a diszpécserit feleslegesen „énekelni”, hanem kiadta utasításba: szilveszter van, ma minden kedvezmény fel van függesztve. Aki taxizni akar, a maximális tarifán teheti. És igen, erre is volt kuncsaft! Senki nem mondta vissza a fuvar, amikor megtudta, hogy nem 150-164-168-182 stb. forintos tarifával fogják szállítani, hanem 240-nel. Ez a tény igencsak elgondolkoztató és érdekes felvetésekre ad módot. Kiderült ugyanis, hogy arra a néhány órára, amikor az utazni kívánók száma megduplázódik, a 240 forintos kilométerdíjra is van igény! De hogy lehetne megoldani, hogy mindig ennyi utas legyen? Hogyan lehetne mindig szilveszter?

Nem kell túl nagy matematikusnak lenni a megoldáshoz. Ha nem tudjuk az utasaink számát hosszú távon megduplázni, akkor a taxik számát kell megfelezni. Persze nyilván lesz, akinek fájni fog. Úgy nem lehet a létszámot csökkenteni, hogy azért mindenki bennmaradjon... De aki megmarad, annak jobb lesz. Annak minden nap szilveszter lesz. Amikor végre nem muszáj a mélyen nyomott tarifával küszködni a fennmaradásért, hiszen a magasabb viteldíjra is akad utas. Amikor végre a társaságok érdeke nem az lesz, hogy alacsonyan tartásuk a tarifákat, hogy több utasok legyen, hanem emelniük kell azt, hogy több taxisuk legyen!

Évek óta küzdünk a létszámcsökkentésért, de most, amikor körvonalazódni látszik a megoldás, felháborodva tiltakozunk. Mi az, hogy tízéves autókörhatár? Mi az hogy nullás papírok? Mi az, hogy újabb költségek? Nézzünk magunkba, emberek! Senki nem fogja a taxisok számát direkt módon korlátozni, mert az több oldalról is támadható. De igenis lehetséges, sőt megkockáztatom, szükséges az, hogy különböző feltételek előírásával vagy szigorításával elérjük, hogy ezen a piacon a kereslet domináljon a túllínálat helyett. Hogy rendelés esetén, vagy a droszton az utas várjon 5-10 percet, és ne a taxi órákat. Hogy a mélyen az önköltség alatti árak helyett tisztességes megélhetést biztosító tarifákkal dolgozhasson a taxis. És ne csak szilveszterkor...

**-oli-**

keresztül akár keresletnövekedést is generál. Olyan tarifával, amely egyébként tartalmazná az általad is felsorolt elemeket. Sajnos már most látszik, hogy a Fővárosnak nem biztos, hogy ez az elsődleges célja, hanem hogy minél több bevételt szerezzen. Amit nem csak a benzinkutaknál lehet elvenni a vállalkozóktól, hanem például adók és járulékok formájában. Az biztos, hogy ami itt előrelépést jelenthet, az a szakma alapvető kérdéseinek a komplex kezelése. Elsősorban a létszám és a tarifa tartozik ebbe a körbe. Ezek rendezése túlmutat a cégek mozgásterén, mi magunk nem tudjuk megoldani a minisztérium vagy a város helyett. Arra várni, hogy egyszer csak megindul a turizmus, a cégek magukra találnak, szerintem botorság. Ami sokunk szerint pillanatnyi levegővételhez juttatná a vállalkozásokat az, ha kevesebben lennénk. Tudom, hogy ez egy rettenetesen csúnya gondolat, mégis állítom, elviselhetetlen a fővárosi taxisok

6 ezres létszáma. És most csak a regisztráltakról beszélek, az egyéb módon taxizókról nem. Ez a piac nem tart el ennyi taxist. Ma, a recesszió tomboló évében úgy gondolom, még a 4 ezer is magas szám lehet.

• **A létszámkorlátozás direkt módon a politikusoknak forró kérdés, nem valószínű, hogy vállalják. Esetleg az indirekt módon történő csökkentés jöhet szóba, ám ez több ezer taxis érdekét sértheti. Ami ma realitás, az a maximált tarifa emelése. Kérdés, ez hozhat-e eredményt egy ilyen kiélezett piacon? Aki emel, kockáztatja megrendelőinek elvesztését. Aki nem emel, annak taxisai mennek tönkre. Egyeztetni viszont még gondolatban sem szabad. Mi lesz egy ilyen döntés esetén? Vagy mi lenne, ha a fix tarifát mégis lehetővé tennék? Szerinted a City, vagy az olcsóbb**

Folytatás a 15. oldalon

**A székely felszól a padlásra:**

- Ott vagy, fiam?
- Igen, édesapám.
- Azt mit csinálsz ott?

- Én semmit.
- Hát az öcséd hol van?
- Itt fönny velem.
- És ő mit csinál?
- Segít nekem.



**Kezdő kollégákat  
is várunk!**

Trend of the YEAR 2011  
**TAXI4**<sup>®</sup>  
Tel.: 4-444-444

**Jelentkezés minden kedden 9 órakor.**

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

- Amit a **TAXI4**<sup>®</sup> biztosít számodra:
- URH rádió
  - Szabadjelző
  - POS terminál

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

**Zóna TAXI**<sup>®</sup> ☎ +36 <sup>1</sup><sub>20</sub><sup>30</sup><sub>70</sub> **365-5555**

**ELINDULT!**

**Belépési díj nincs!**

**Kaució nincs!**

**TAXIS FELVÉTEL**

**Tagdíj: 25.000,-Ft +Áfa**



[www.zonataxi.hu](http://www.zonataxi.hu) | [www.zonataxi.eu](http://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](http://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.

## Mentősáv Ausztriában is

Január elsejétől Ausztriában is kötelező mentősávot (Rettungsgasse) kialakítani az autósoknak az utakon és autópályákon, ha érezhetően torlódik a forgalom. Az új szabályozás szerint a három- vagy többsávos utakon és autópályákon a legbelső és az attól jobbra eső kocsisor között kell területet felszabadítani, hogy a mentők és tűzoltók minél gyorsabban a balesetek helyszínére érhessenek. Ehhez a legbelső sávban balra, a többi sávban jobbra kell félrehúzódni, szükség esetén a jobbra lehúzódnók a leállósávot is igénybe vehetik.

Az osztrák közlekedési minisztérium tájékoztatása szerint a mentősáv átlagosan négy perccel rövidíti meg a mentés időtartamát, így akár

negyven százalékkal is javíthatja a balesetet szenvedettek túlélési esélyeit. A szabályszegőket 2200 eurós büntetéssel sújtják. A mentősáv gyakorlatát Németország, Svájc, Csehország és Szlovénia már bevezette, őket követte most nyugati szomszédunk. Kérdés: nálunk mikor ébrednek a jogalkotók?

Folytatás a 12. oldalról

### **taxik jelenleg is használt viteldíja lenne a kötelező? Nem lenne ez öngól?**

• Vegyük előbb az utóbbi variációt, vagyis a fix árat. A döntéshozók a fix árral a városban, a drosztokon hallható 5-600 Ft-os kilométerdíjakhoz biztos nem közelítenének. Bármennyire is szeretnénk, egy politikus számára elképzelhetetlen a 2-300%-os emelés. Valószínűnek azt tartom inkább, hogy a jelenleg használt árból kiindulva, egy közép-átlagot számítanának. Ez a ma alkalmazott 150 Ft/km és a 336 Ft/km díjak között reálisan meghatározható oly módon, hogy a vállalkozás fenntarthatósága szempontjából ne egy nyomott árról beszéljünk, és az utasok számára is elfogadható legyen a mértéke. Meggyőződésem szerint az árak kialakításában – legyen szó fix vagy maximált árról –, óriási felelőssége van a konkurenciának is. Abban, hogy 150 forinttól 336 forintig terjedő tarifák vannak jelenleg is a városban. Anélkül, hogy bármelyiküket meg kívánnám bántani, gondoljunk bele: ha egy politikus, aki dönt majd a tarifáról, a fővárosban nap mint nap 150-164 forintos taxihirdetéseket lát, akkor a központi fix árat mondjuk 240, vagy 280 Ft-ban határozza meg? Miért tenné, ha fuvarközvetítők megpróbálják elhitetni vele, hogy a hirdetett árból is ki lehet jönni? Ja, hogy a 336 Ft/km díjakat nem hirdetik, azokat csak használják?! Óriási bűn a szakma ellen, hogy azt sulykolják a lakosságba, a városba, a képviselőkbe, miszerint 120-150 forintra is lehet gazdaságosan működtetni egy ilyen vállalkozást! Ezért fix ár esetén, ha ez egyáltalán szóba kerül a közeli jövőben, valószínűbbnek tartom a 200 forinthez közelítő árat és nagyon reménykedem a minimum 240 forintban. Bizom benne, és feltételezem, hogy a másfél éves egyeztetések eredményeként ma már a jogalkotók is ismerik a reális tarifa mértékét.

• **Ezt annak ellenére mondom, hogy például a 200 Ft/km a cityseknek kilométerenként 30-40 Ft veszteséget okozna. Ez lenne jobb kollégáidnak?**

• Azért mondom biztonsággal, hogy a fix ár jobb lenne, mert már mindent kipróbált a piac. Nem a City Taxi, hanem a piac! Sőt, szerintem minden jobb lenne, mint ami most van. A jelenlegi helyzet kilátástalan, kiszámíthatatlan, és

## **Újabb taxis kollégát mentett fel a bíróság!**

Kollégánk, Budapesten, a VII. kerületi Rákóczi úton utasára várakozott egy rakodóhelyen. Jött a közlekedési szabályait nem eléggé ismerő rendőr és megbüntette, tilosban való várakozásért. Taxisunk – természetesen – nem ismerte el a szabálysértést, fellebbezett. Sajnos a bíróság – első fokon – a rendőrnek adott igazat. Kollégánk nem hagyta magát, fellebbezett, és nyert. Felmentették, véglegesen felmentették. A bírósági végzés rövidítve, szerkesztve.

### **A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!**

A Bíróság a nyilvános tárgyalás alapján meghozta a következő

#### **VÉGZÉST:**

A bíróság a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt

az eljárás alá vont személlyel szemben indult eljárásban a Bíróság tárgyalás mellőzésével hozott végzést és a kerületi Rendőrkapitányság határozatát **hatályon kívül helyezi, és az eljárást megszünteti.**

A végzés ellen fellebbezésnek helye nincs.

#### **INDOKLÁS**

Az eljárás alá vont személy taxi-gépvezető, „B” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezik. Szabálysértés elkövetése miatt az elmúlt két évben elmarasztalva nem volt.

Az eljárás alá vont személy személygépkocsijával Budapest VII. kerületében, a Rákóczi út 2. szám előtt, a „rakodóhely” táblával kiegészített „Várakozni tilos” jelzőtábla hatálya alatt parkolt, akként, hogy a várakozás során mindvégig a járműnél (az autóban) maradt.

A bíróság a fenti tényállást az eljárás alá vont személy vallomása és a rendelkezésre álló okirati bizonyítékok alapján állapította meg.

Az eljárás alá vont személyt az elsőfokú szabálysértési hatóság határozatában 10000 forint pénzbírsággal sújtotta a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt.

Az eljárás alá vont személy a határozattal szemben kifogással élt, melynek nyomán az elsőfokú szabálysértési hatóság a határozatát nem módosította, nem helyezte hatályon kívül, hanem a szabálysértési ügy iratait a bíróságnak küldte meg a kifogás elbírálása végett.

A Bíróság – tárgyalás mellőzésével hozott – végzésével az elsőfokú szabálysértési hatóság határozatát hatályában fenntartotta. Az eljárás alá vont személy e határozattal szemben tárgyalás tartását kérte.

A bíróság az ügyben tárgyalást tűzött ki, melyen az eljárás alá vont személyt meghallgatta.

Az eljárás alá vont személy a tárgyaláson sem ismerte el a terhére rótt szabálysértés elkövetését. Hivatkozott arra, hogy a feljelentésben megjelölt helyen kihelyezett várakozni tilos tábla alatt egy rakodóhelyet jelző kiegészítő tábla is ki volt helyezve a megállása időpontjában, azaz az ominózus tiltó tábla a rakodóhely szabadon hagyása érdekében ír elő várakozási tilalmat, e helyütt azonban nem tilos az öt percnél hosszabb várakozás, amennyiben a sofőr a járműnél marad. Az eljárás alá vont személy fényképpel támasztotta alá a feljelentésben megjelölt parkolóhelyre irányadó közúti jelzéseket, és a vele szemben indult eljárás megszüntetését kérte.

A bíróság az ügy alapját képező feljelentés alapján megállapította, hogy az nem cáfolja az eljárás alá vont személyállítást, miszerint a járműtől nem távolodott el.

A KRESZ értelmében a várakozni tilos jelzőtábla alatt kihelyezett rakodóhely kiegészítő tábla arra utal, hogy a várakozás a kijelölt rakodóhely szabadon hagyása érdekében tilos. Ilyen helyen nem áruszállító jármű – akár 5 percnél hosszabb ideig is – akkor tartózkodhat, ha a vezető a járműnél marad és az áruszállító érkezésekor, annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.

A bíróság a fent írtakra figyelemmel a korábbi határozatot hatályon kívül helyezte és az eljárást – szabálysértés hiányában – megszüntette.

E határozat a közlés napján jogerőre emelkedik.

A végzés a kihirdetésével jogerőre emelkedett és végrehajtható.

**Bíró**

Természetesen – nagyon halkan – néhány kérdés felmerül. Hogyan intézkedhet az a rendőr, aki nem ismeri a közlekedési szabályait? Mit várhatunk a bíróságtól, ha ők is – esetenként – rossz döntéseket hoznak? Kollégánk – elméletileg – jobban járt volna, ha befizeti a 10000 forintos büntetést. Minden bizonnyal a millió levelezés, a postaköltség, a munkából kiesett idővel többet veszített, mint a befizetendő összeg. De gyakorlatilag mindenképpen jobban járt, hiszen győzött az igazság! És várható, hogy az elkövetkező időszakban a rendőrök jobban odafigyelnek a közlekedési szabályok tanulására, a büntetések kiosztása előtt. Kollégánk most csak saját magát védte, de ezzel együtt mindannyiunk érdekében cselekedett.

Köszönet érte.

**J. P.**

már bebizonyította az elmúlt 15-20 év, hogy tele van buktatókkal, nem jó még a 150 forintos tarifával dolgozóknak sem, mert önáluk még inkább látszik, hogy bármennyire is pörög az üzlet – mert miért vitasuk el ezt tőlük –, mégis pont a munkaeszközük cseréjére, a járulékokra és az egyebekre jut egyre kevesebb. Tehát akkor mégsem jó nekik sem ez a rendszer. Uram bocsá! kimondom: miért ne lehetne tisztességesen keresni egy taxisnak? Nem az extraprofitra gondolok, hanem csak a normál megélhetésre, a normál egzisztenciára, vagy csak évi két

hét szabadság fedezetére, és a tisztességesen adózó állampolgár státuszára. Ezt kellene valahogy biztosítani! A napi 12-14 órás munkaidő mellett ez olyan vad elképzelés?

• **A kérdésben szerepelt a maximált tarifa felső határának emelése is. Ez jelenleg inkább valószínű. Mi lehet ennek a következménye?**

• Szándékosan kerültem a választ, ugyanis véleményem szerint amennyiben a maximált tarifa felső határát emelik meg, azzal csak konzerválják a jelenlegi helyzetet, a taxisok számára az nem jelent megoldást. Ez eset-

ben semmi nem változik. Ugyanúgy megmaradnak a szolgáltatási színvonalat nem tükröző különbségek a cégek között. Keresletnövekedést pedig csak a kiszámíthatóság, a bizalom viszszerzése hozhat. Ehhez viszont a városon belül egységes tarifa kell. Amennyiben a maximált viteldíj felső határát megemelik, akkor ugyan ki lehet pipálni egy feladatot, de problémáinkra ez nem ad valószínű megoldást. Mi már annyira elváltunk árainkban a többi taxiszolgáltatótól, hogy a meglévőnél nagyobb előnyt a jövőben semmiképpen nem adunk a többieknek. Ez vi-

szont – lássuk be – az ő mozgásterületét csökkenti.

• **Vagyis ez esetben a City beszorol a jelenlegi tarifájába? És ha mindenki árat emel?**

• Az utóbbi években a hatóság megtanította velünk, hogy mi mindenre kell vigyázni. Tehát szóba se jöhet bármiféle áregyeztetés, vagy valamiféle kapcsolat létesítése ilyen céllal. Ezt egyszerűen fogalmazva úgy kell érteni, hogy semmilyen kapcsolat sem jöhet szóba a cégek között áregyeztetési céllal. Mi egyet tehetünk, árgus szemekkel figyeljük a piacot, az üzletmenetet. Figyeljük a város döntéseit, és az első adandó alkalommal örömmel emeljük a tarifát – mint ahogy a City mindig is először emelt –, ha erre a piac lehetőséget ad. Am addig nem, a mi áraink jelenleg így is a legmagasabbak.

• **Térjünk át a beharangozott járműéletkor-korlátozásra. Van a City Taxinál kimutatás arra, hogy adott esetben ez hány autót érint majd?**

• Sajnos nagyon sokat. Adataink szerint már most 30% körül van az érintett taxik száma. Am ahogy az idő telik, számuk egyre nő. A recesszió, a válság, leginkább az autócserélési kedvet csökkentette. Bár taxisok eseté-

ben ez nem kedv kérdése, inkább kényszer minden alkalommal, amit ha lehet, tologat mindenki. Kollégáim egyre nehezebben termelik ki az új, vagy újabb autót. Tehát az életkor-korlát komoly problémát okoz majd. Azért azt is le kell szögezni, hogy a szakma, többek között ezeket a lépéseket várta. A szigorításokat, az ellenőrzést, a megfelelő helyekre telepített taxiállomások, a létszámkorlátozást, az árkérdés rendezését és az egyebeket. Szomorú viszont, hogy szinte elsőként a taxisok terhe növekszik majd azzal, hogy autót kell cserélniük. Jobban örültünk volna – gondolom, mindannyiunk nevében beszélhetek –, ha a tarifával, az ellenőrzéssel, a droszok helyzetével kezd a város, és nem azzal, hogy műszaki-megszorításokat, vagy kiadásnöveledést kényszerít a vállalkozásokra.

• **Rádásul a City-nél a járműpark jelentős része szép, nagy, jó állapotú, de 10 éves korhatár körüli autók. Ezeknek hasonló kategóriájú újra cserélése a jelenlegi bevételek mellett nem lehetséges. Marad tehát az alacsonyabb, de olcsóbb kategória a prémium helyett, ami viszont a megrendelőknél jelenthet gondot.**

• Sajnos ez a probléma valóban nem söpörhető a szőnyeg alá. Am a kérdéskör ennél összetettebb. Mi ma komplex szolgáltatást nyújtunk megrendelőinknek. Nem csak az autóról beszélünk, hanem például a taxik műszaki felszereltségről, fejlesztéseinkről, a készpénzkímélő eszközök használatának biztosításáról. Árainkban tehát nem csak a taxik kategóriáját, hanem fejlesztéseinket is elismerik megrendelőink. Ami az autóparkot illeti, úgy gondolom, nekünk a jövőben sem első-kategóriás autókban kell gondolkodni, hanem közép-, vagy felső-közép kategóriában. A korábban népszerű, ma még nagyobb számban megtalálható felső-kategóriás autók a többségnél cseré esetén reálisan nem kerülhetnek szóba. Vételáruk, javítási költségeik és amortizációjuk a jelenlegi körülmények között nem termelhető ki bevételeinkből.

• **A taxisok átlagéletkora folyamatosan emelkedik országszerte. A City-nél igen nagy számban vannak idősebb, 60 év körüli kollégák. Néhány éven belül gondot okozhat a fiatalok hiánya. Hány százalékban mennek el taxisaitok a következő évben, években nyugdíjba? Van helyettük utánpótlás?**

• Sajnos az öregedést nagyon érezzük. Azt tapasztaljuk, hogy kollégáink a 65 év környékén már nagyon elgondolkodnak a folytatáson. Ekkor már sokan akár egészségügyi okokra hivatkozva, akár az autócseréhez kapcsolva azt mondják, hogy eddig, és nem tovább. Természetesen vannak ennél magasabb kort elért vállalkozóink is, de összességében megállapítható, hogy a szakma egészében nagyon öregszik. Az egészséges természetesen az lenne, ha valaki elérve az idős, nyugdíjas kort, inkább pihenéssel töltené a további időt. De ez inkább szociológiai, illetve gazdasági kérdés, amibe már nem megyek bele. Nyilván nem a City Taxinak kell megoldani nyugdíjrendszerünk hibáit. Ami a fiatalítást illeti, a vezetőség deklarált koncepciója, hogy igyekszünk fiatalabb kollégákat fölvenni, ha például többen jelentkeznek egy adott üresedésre, például a licencrendszerünkön keresztül. Sajnos megállapítható az elmúlt időszak tapasztalatai alapján, hogy bár érdeklődő nagyon sok van, olyan fiatal jelentkező, akiből City Taxis válhat, nagyon kevés akad.

• **Magyarországon és Budapesten is van egy jó pár taxis érdekvédelmi szervezet. Némelyik nyilván pironkodna, ha nyilvánosságra kerülne meny nyi tényleges, fizető taxis-tagja van a valóságban, bár az egyeztetéseken óriási tagságra hivatkoznak. A City Taxi szövetségi formában működik, vagyis 500 taxis tulajdonosa van. Ez a cég taxisoké. Kaptok-e önállóan meghívást az egyeztető tárgyalásokra? Ki tudtátok, vagy ki tudjátok fejteni véleményeiket a napirenden lévő intézkedésekkel kapcsolatban?**

• Minden érdekképviseléttel igyekszünk a lehető legjobb kapcsolatot kialakítani. Jó kommunikáció van közöttünk. Lehet szó akár az OTSZ-ról, akár a TGFSZ-ről, vagy a TFTSZ-ről. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamárának tagjai vagyunk. Alapvető érdekünk, hogy 500 taxis tulajdonosunk, illetőleg 800 fős létszámunk véleményét bármilyen módon eljuttassuk a megfelelő jogalkotói szintekre. Kérés nélkül is, ha ez nem megy másként. Ha tetszik, ha nem, mi mindenhol a taxisaink érdekeit figyelembe vevő javaslatokat fogalmazunk meg. Ez a feladatunk!

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-rk-

Erről írt a *Taxisok Világa* 2002 februárjában

## 10 éve történt

### Mit tehet az érdekképviselő?

A taxis érdekképviselők súlytalanságáról szolt a cikk. A tagság hiányáról, a hatékony képviselő hiányáról. „Felmerül persze a tyúk-tojás probléma. Tégy valami fontosat, és akkor majd belépek tagnak! – mondja a taxis. Lépj be, fizess tagdíjat, akkor majd tudunk tenni valami fontosat! – így az érdekképviselő. Ez az ellentmondás pedig nem feloldható, mert senki sem szeret fizetni a nagy semmiért, és ugyanúgy senki sem fog dolgozni ingyen.” A kör bezárult, igazán komoly, stabil, meghatározó taglétszámmal ma sem rendelkezik egyik taxis érdekképviselő sem.

Erről írt a *Taxisok Világa* 1992 februárjában

## 20 éve történt

### Gazdasági számítás

1992-ben készült először konkrétan a taxis szakmára gazdasági számítás a Taxisok Budapesti Kamarája szakértőinek gondozásában. Az elvárt minimális jövedelem és a költségek számbavétele után került sor az ehhez szükséges tarifák meghatározására. Így húsz év után érdekes következtetést vonhatunk le ezekből az adatokból. Akkoriban egy kilométerre 43,82 Ft összköltség jutott. Mégpedig úgy, hogy a ki-

használtság 57 százalékos, az üzemanyag ára 60 Ft/liter, a minimálbér pedig havi tízezer forint volt. A taxitársasági tagdíj meg átlag havi 2500 Ft. Az elfogadott – bár már akkor is alacsonynak tartott – tarifa 28 forintot tett ki kilométerenként.

Ha a mai állapotot hasonlítjuk ezekhez az adatokhoz, akkor elszomorító képet kapunk. A kihasználtságunk ugye már messze nem 57 százalékos, jó ha 40 és 50 százalék között mozog. Az üzemanyag ára 420 forint, ez hétszerese a 20 évvel ezelőttinek. A minimálbér több mint kilencszerese, a társasági tagdíj meg majd' 25-szöröse a húsz évvel ezelőttinek. A tarifánk meg mennyi is? 150 forint kilométerenként? Vagy 180? Esetleg 240? A húsz évvel ezelőtti – és már akkor is kevesellt – kilométerdíjak 5-8-szorosa. Míg a költségek a fenti mértékben emelkedtek. A gépkocsik beszerzési áráról, meg a sokkal magasabb műszaki követelményekről már nem is beszélve. Hát csoda, hogy lassan, de biztosan haladunk a tönkremenetel felé?

Ja, és még valami. Aki úgy gondolja, hogy akkor is megélt valahogy, meg most is, az vegye figyelembe a következőket: húsz éve mennyi hiteltartozást is görgetett maga előtt? A legtöbben nullát, vagy minimálisat. Hány hitelkártyával is rendelkezett? Valószínűleg egygyel sem. Mennyi jelzálog is volt a lakáson? Talán semennyi? Összefoglalva: húsz éve nem valami jól éltünk, de nagyrészt nem volt tartozásunk és megéltünk. Ma szintén nem valami jól élünk, napról napra küszködünk, borotvaélen táncolva. És 5-10-20, vagy még több milliós hiteltartozásokat görgetünk magunk előtt...



## Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban

### VIII. Kőbányai út

Az egykori Taxiállomás-kezelő Kht. vezetőinek már évekkal ezelőtt jeleztük, hogy nagyon kellenének a taxiállomások a Józsefvárosi Piac mellé. Sajnos ennek ellenére ezen a területen nem alakítottak ki drosztokat. A taxik most – szabálytalanul – a járdán várakoznak. A közterület-felügyelők, a közlekedési rendőrök meg vagy büntetnek, vagy nem. Jó lenne a járdán – hely van bőven – kialakítani legális taxiállomásokat.

### XI. Allé bevásárlóközpont

Két (!) férőhelyes a taxiállomás a nagyon fontos bevásárlóközpont előtt. Játékos kezek most „kijavították” 12-re, ami persze kicsit túlzás... De mindenképpen engedélyezni kellene 5 – 6 taxi várakozását, hely van bőven. Most, ha két autónál több áll meg, azt a szemközti térfigyelő kamera segítségével díjazák!

### IX. Ferenc körút 1.

Ez a taxiállomás is teljesen felesleges, soha sem állt itt még taxi. A „beülős” utas itt nagyon ritka. A rádióvétel ugyan nagyon jó, mégsem lehet innen „tutizni”, mert három perc alatt még az Üllői útig sem lehet elérni. Arra meg kicsi az esély, hogy éppen a Ferenc körút 1. elé rendeljenek taxit...

**Juhász Péter**

**Pasas hétfőn betelefonál a főnökének:**

- Nem tudok ma bemenni, van egy kis gond otthon.
- Mi a baj?
- Hát... Felvágtam 4 darabra a feleségemet láncfűrészsel...
- De kedden már tud jönni, ugye?

\* \* \*

- Anya, a postás elment már?
- Még nem, de már nagyon liheg!



**VIII. Kőbányai út. A taxik a járdán várakoznak. Szabálytalanul...**



**XI. Október 23. útja: Bevásárlóközpont, két férőhelyes taxiállomással! Kissé komolytalan...**



**IX. Ferenc körút: Vissza lehetne adni a drosztot a civileknek, úgysis ők használják**

Alszik a család, felkel az apa, látja, hogy a tehén megdöglött. Fogja a vadászpuskát, fejbe lövi magát. Felkel az anya, látja, hogy a tehén döglött, az ura lelötte magát, fogja a kötelet, s felköti magát. Felkel a legnagyobb fiú, látja a tragédiát, megy a folyóhoz, hogy belevesse magát, de jön egy tündér és azt mondja neki:

- Ha 10-szer magadévá teszel, visszacsinálok mindent, élni fog apád, anyád és a vagyont érő tehén is. Próbálgatsz, de nem sikerül tízszer, hát megy a habokba. A középső fiú ugyanígy jár.

Felkel a legkisebb, látja hogy mi történt, megy a folyóhoz. Újból jön a tündér, s azt mondja neki:

- Ha 10-szer magadévá teszel, visszacsinálok mindent: élni fog apád, anyád, a bátyáid és a tehén is.
- Nem lehetne 20-szor? – kérdezi a fiú.
- Dehogynem.
- És 30-szor?
- Dehogynem, csak csináld már!
- De nem fogsz te is megdöglenni tőle, mint a tehén?

## NAV-információk

### Tájékoztató a szociális hozzájárulási adófizetési kötelezettségről (szerkesztett változat)

Az egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról szóló

2011. évi CLVI. törvény alapján 2012. január 1-jétől az egyéni vállalkozót, e jogállására tekintettel a társadalmi közös szükségletek fedezetéhez való hozzájárulás kötelezettségének megfelelően szociális hozzájárulási adó fizetés terheli.

A személyi jövedelemadóról szóló törvény rendelkezései szerint a vállalkozói jövedelem szerinti adózást alkalmazó egyéni vállalkozót saját maga után terhelő adó alapja főszabály szerint a vállalkozói kivét, az átalányadózást alkalmazó egyéni vállalkozót saját maga után terhelő adó alapja az átalányban megállapított jövedelem.

Az adóalap megállapításának különös szabálya vonatkozik arra, aki nem áll legalább heti 36 órás foglalkoztatással járó munkaviszonyban, vagy nem folytat tanulmányokat közép- vagy felsőfokú oktatási intézmény nappali rendszerű oktatás keretében. Az ilyen (főfoglalkozású) egyéni vállalkozót saját maga után **havonta terhelő adó alapja legalább a minimálbér 112,5 százaléka.**

Az adó mértéke a számított **adóalap 27 százaléka.**

Az egyéni vállalkozó az adót az Art. 31. § (2) bekezdése szerint havonta állapítja meg, és a **tárgyhónapot követő hónap 12-éig** a 1258-as számú bevallásban **vallja be, és eddig az időpontig fizeti meg.**

Az egyéni vállalkozó az egyszerűsített vállalkozói adó (EVA) alapja figyelembevételével fizetett adót az Art. 31. § (2) bekezdése szerint havonta állapítja meg, és a tárgyhónapot követő hónap 12-éig ugyancsak a 1258-as számú bevallásban vallja be, illetve fizeti meg.

# Forgalmirend-változások

## X. Kőér út

Régen a Kőér út felől a gyorsforgalmi út felé haladók és a gyorsforgalmi út felől a Kőér út felé haladók elsőbbséget élveztek a kispesti Vak Bottyán utca felől érkezőkkel. A Kőbánya–Kispest csomópont átépítése miatt a Határ úthoz költözött a BKV autóbusz végállomás, ezért megfordították az elsőbbségi viszonyt, a Vak Bottyán utcának lett elsőbbsége. A BKV autóbusz-végállomás elköltözött, visszaállt a régi forgalmi rend. De csak félig, figyeljünk oda! Ha lejövünk a gyorsforgalmi útról, elsőbbségünk van ismét, de ha a Kőér utca felől megyünk, akkor a Vak Bottyán utca felől érkezőknek maradt az elsőbbsége!

## Krisztina körút

A túlzásfolt Attila út helyett sokan használták, használják a Krisztina körutat a Széll Kálmán tér felől jövet, az Alagút felé haladáskor. Mindössze a villamosmegálló után kellett vissza-

## I. Krisztina körút: Ezentúl csak az autóbuszok fordulhatnak a Krisztina körútról jobbra az Alagút felé



pördülni a Mészáros utca után. Ezt megtiltották. Ekkor jöttek a jó KRESZ-ismeretekkel rendelkező taxik, akik az Erzsébet híd felé haladva a Mészáros utca után, még a villamosmegálló előtt visszafordultak, majd jobbra mentek az Alagút felé. Most ezt is megtiltották, itt is forgalmirend-változás történt. Jobbra csak az autóbuszok fordulhatnak, figyelik is rendesen...

## VIII. Gyulai Pál utca

Sétálóutca lett a Gyulai Pál utca, többen megkerestek, hogy csináljunk valamit. Valóban rémálom lett a környék, hi-

## X. Kőér út: Az eddigiektől eltérően, balra fordulás-kor elsőbbséget kell adni a szemből jövőeknek!



szen komplikált lett a Józsefvárosból eljutni az Erzsébet híd irányába. Jelzem a problémát az Önkormányzat illetékeseknek, de nem valószínű a változás – változtatás. A cél az, hogy kiszorítsák az „idegen” járműveket. De mi nem vagyunk idegenek, mi oda visszük be az utasokat. És ha bevittük az utasokat, valahogy ki is szeretnénk jutni... Például, ha valaki Budáról dolgozik, akkor Budapest irányába.

J.P.



## VIII. Gyulai Pál utca: Még egy sétálóutca. De ki törődik az autósokkal?

## BTI-hírek

A BTI ügyfelei adó- és tb-csekkjeiket megrendelhetik irodánkban – akár telefonon is –, nem kell az adóhivatalban sorba állni. Már az új, „szocho” csekk is igényelhető. A küldemény néhány napon belül postán érkezik a megadott címre.

\*\*\*

Irodánkban nem csak taxis vállalkozók vehetik igénybe a szolgáltatást, hanem vállalkozó családtagok, isme-

rősök személyi jövedelemadó-bevallásának elkészítését is. A magán-személyek (tehát nem egyéni vállalkozók) adóbevallásának határideje 2012. május 20.

\*\*\*

A kamarai regisztráció már elektronikus formában is intézhető. A BTI ügyfelei megrendelhetik irodánkban ezt a szolgáltatást. Aki saját maga végzi, az a [www.bkik.hu](http://www.bkik.hu) weblapon találja meg a szükséges információkat.

Két szőke nő beszélget:  
– Képzeld, tegnap vizsgám volt autóvezetésből, és meghúztak.

– Hogyhogy???

– Bementem a körforgalomba, ki volt írva, hogy 30. Hát én körbe is mentem 30-szor, mégis meghúztak.

– Nem lehet, hogy elszámoltad?!

\*\*\*

– Miért teremtette Isten

előbb a férfit és utána a nőt?

– ???

– Mert minden remekmű előtt piszkozatot szoktak készíteni!

\*\*\*

Szőke nőnél kopogtat a halál. Az ajtó kinyílik, és megszólal a kaszás:

– Érted jöttem!

– Érttem?

– Érted... ..

– Nem értem...



# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



### 1. Mit jelez a tábla?

- a) Azt, hogy az úttest erősen csúszóssá válhat.  
b) Azt, hogy az út közvetlen vízparton vagy szakadékkal halad.  
c) Azt, hogy a gépkocsi az erős oldalszél következtében könnyen lesodródhat az úttestről.



### 2. Mi a feltétele annak, hogy egy gépkocsi Magyarországon területére lépjen, ha a határátkelőhelyen ilyen táblát helyeztek el?

- a) Az autónak legalább egy hajtott tengelyen a gumiabroncsokat hólánccal kell felszerelni.  
b) Az autóban a vezetőnek készenlétben kell tartania legalább egy hajtott tengely gumiabroncsainak a felszereléséhez szükséges hólánccal.  
c) Azt, hogy a gépkocsit hólánccal vagy téli gumiabroncsokkal kell felszerelni.



### 3. Behajthat-e taxijával, a táblával megjelölt útszakaszra, ha utasa ott jelöli meg úti célját?

- a) Igen, korlátozás nélkül.  
b) Legfeljebb akkor, ha a taxin az utas árut szállít.  
c) Nem.



### 4. Mit jelez a tábla?

- a) Környezetvédelmi övezetet, ahol csak gyalogosok, személyszállító járművel és kis tehergépkocsik közlekedhetnek.  
b) A hétfői közlekedési korlátozás alá eső nehéz tehergépkocsik számára kijelölt várakozási övezetet.  
c) Korlátozott forgalmú övezetet, ahol a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.



### 5. Behajthat-e taxijával az útkereszteződésbe, ha azt – forgalmi torlódás miatt – e fényjelzés időtartama alatt előreláthatólag nem lehet elhagyni?

- a) Igen.

- b) Csak akkor, ha legalább az útkereszteződés közepéig el tud menni.  
c) Nem.



### 6. Megfordulhat-e taxijával az olyan útkereszteződésben, ahol ilyen útburkolati jellet festettek fel?

- a) Igen.  
c) Nem.



### 7. Mit jelez a tábla-kombináció?

- a) A táblával jelzett lakópihenő övezet legfeljebb 50 km/h sebességgel szabad megközelíteni.  
b) A táblával jelzett bevásárlóközpontban a megengedett sebesség ne lehet 50 km/h-nál nagyobb.

- c) A lakott területet, ahol legfeljebb 50 km/h sebességgel szabad közlekedni.

### 8. Mi a teendője, ha látja, hogy egyik közlekedési partnere szabálysértésével veszélyhelyzetet teremt?

- a) Mindannyiunk érdekében rendre kell utasítania, hogy tanuljon meg etikusan viselkedni.  
b) Igyekeznie kell a szabálytalanságot megakadályozni.  
c) A pillanatnyi biztonságot szem előtt tartva, mindent meg kell tennie egy lehetséges baleset elhárítása érdekében.

### 9. Köteles-e gépkocsiját ellátni „H” betűt feltüntető államjelzéssel?

- a) Igen.  
b) Legfeljebb akkor, ha gépkocsijával külföldre távozik.  
c) Nem.

### 10. A taxi jobb első ülésén egy felnőtt utas helyett szállíthat-e két 10 éven aluli gyermeket?

- a) Igen, ha a gyermekek magasságát is figyelembe véve biztonsági övvel vagy gyermeküléssel rögzítette őket.  
b) Legfeljebb a szülők erre szolgáló külön engedélyével.  
c) Nem.

### 11. Hogyan kell kitérniük az ellentétes irányban haladó gépkocsiknak, ha az úttest keskeny volta miatt a továbbhaladás nehéz?

- a) A felfelé haladó tér ki a lefelé haladóknak.  
b) Mindig az üres tér ki az utasokkal illetve rakománnyal terhelteknek.  
c) Kölcsonösen.

### 12. Mik tartoznak a taxi passzív biztonsági berendezéseinek körébe?

- a) A gépkocsi mindazon berendezései, amelyeknek célja a már bekövetkezett baleset következményeinek a mérséklése.  
b) Azok a biztonsági berendezések, amelyek az utastérben tartózkodó személyek balesetének megelőzésére szolgálnak.  
c) Azok a berendezések, amelyek a taxi oldaláról csökkentik egy veszélyhelyzet, illetve baleset létrejöttének az esélyeit.

### 13. Melyik biztonságot növelő műszaki megoldások körébe tartoznak a gépkocsivezető kényelmére szolgáló tartozékok?

- a) Az aktív biztonság körébe.  
b) A passzív biztonság körébe.

### 14. Szabályosan várakoznak az autók a járdán?

- a) Igen, mert ezt számukra a járdára festett vonal lehetővé tette.  
b) Csak azok, amelyeknek az eleje a járdára festett vonalon nem nyúlik túl.  
c) Nem, mert a járdán való parkolás lehetőségét egy erre szolgáló külön táblával is jelezni kell.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 37. oldalon találhatóak.



# Belépési AKCIÓ

Válaszd a Főtaxit, mert most a repülőtérre jelentkező kollégák regisztrációs díját elengedjük.

~~62.500 Ft~~

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 tagdíjadban 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](http://www.facebook.com/fotaxi)

online: [www.fotaxi.hu](http://www.fotaxi.hu)



Ami évek óta nem változik

## Hólepte fizető taxiállomások

Ha tél, akkor hó, ha hó, akkor lucskos – sáros, vagy egyenesen megközelíthetetlen taxiállomások a fővárosban. Senki sem takarítja őket. Az utasok bokáig vagy térdig gázolnak a mocsokban. „Boldog” az utas, mert mire beül az autóba, nyakig sáros, havas lesz,

és „boldog” a taxis is, akinek a kocsijába behurcolják a mocskot. Ami változás, hogy tavalyig az évi nettó 120 millió forintnyi befizetés-sünkért, az idén már a 180 millióért nem történik semmi! Öt év alatt majd egy milliárdunkat fordították a nagy semmire...

**Horváth András**



**VIII. Orczy út, üres a taxiállomás...**



**... ugyanis a taxis, a taxiállomás mögött (!) az autóbuzsmegállóban várakoznak!**



**VIII. Üllői út, taxiállomás a Klinikák mellett**



**VI. Andrássy út, taxiállomás a város közepén**

### Kötelező

## Baleseti adó

Erről az új – a járműtulajdonosokat sarcoló – adófajtáról már nagyon sokat hallhattott minden érintett. Mégis foglalkozunk vele, mert a taxisok egy része nem veszi komolyan az ennek be nem fizetéséből keletkező kockázatokat.

Először is, ha valaki ugyanarra az autóra több csekket is kap, annak oka valószínűleg az, hogy a biztosítók általában nem tudják azonos nyomtatványon kezelni a korábban megállapított díjat és az új adót. Akinek az új rend szerint év közben van a biztosítási évfordulója, annak is meg kell fizetni az idei év tört időszaka vonatkozó díjat. Erről az összegről is kü-

lön csekket kap az autós, akit kellemtelen meglepetés érhet akkor is, ha nem csekken fizet, hanem tőle csoportos beszedési megbízás alapján a bankja vonja le a biztosítás díját. Ugyanis amennyiben a banknál limitálta a lehetséges lehívás mértékét, úgy a baleseti adóval megnövelt terhelést már nem engedélyezi a rendszer. **Ez esetben az autó a kötelező biztosítás tekintetében fedezetlenül válhat, amit bizonyára kevesen vesznek észre maguktól.** Így akár hónapok is eltelhetnek, mire kiderül a hátralék, de előfordulhat, hogy mindegyik bal eset során kell az autósnek rádöbennie.

*Fő szabály szerint a biztosítónak a megállapított adót a törvény hatálybalépését követően az esedékes biztosítási díjjal, díjrészlettel*

*együtt kell beszélnie, annyi részletben és olyan arányban, ahogyan azt az ügyfél fizeti. Azon szerződés esetében, amelynek 2011-es utolsó esedékes díjával lefedett időszaknak van 2012-re áthúzódó része is, akkor a 2012-re eső díjrész után is meg kell fizetni a baleseti adót, amelyet szintén a biztosító köteles beszélni – magyarázza közleményében a Generali-Providencia Biztosító Zrt.*

Az adó alapja az éves kötelező gépjármű-felöltségbiztosítási díj, illetve a fedezetlenségi díj, amennyiben a gépkocsi-tulajdonost ilyen kötelezettség terheli. Az adó mértéke az adóalap (kgfb díj, ideértve a fedezetlenségi díjat is) 30 százaléka, de a biztosító kockázatviselésével érintett időszakban gépjárművenként legfeljebb napi 83 forint.

Fontos tudni, hogy akár a díj, akár az adó megfizetésének elmaradása a szerződés megszűnését eredményezi. A szerződés megszűnése komoly anyagi terhekkel járhat, hiszen a fedezetlenségi díj többszöröse lehet a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás eredeti, a biztosító tarifája szerinti díjának.

Amennyiben a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződés díj nemfizetés miatt megszűnik, az okmányirodák a jegyző határozata alapján kivonják a gépjárművet a forgalomból. Ha a gépjárművet ki-

vonják a forgalomból, akkor az üzembentartónak kell bevallani és befizetni a baleseti adót. A biztosító a kockázatviselés megszűnésétől számított 15 napon belül igazolást küld arról, hogy az adó mely napig lett befizetve. Az üzembentartónak fedezetlenségi díjat kell fizetnie, ha a választott biztosítójánál a biztosítási díjat nem fizeti meg és a szerződése megszűnik. A fedezetlenségi díjat a kockázatviselés nélküli időtartamra a MABISZ kártalanítási számlájára kell megfizetni, előre meghirdetett tarifa alapján.

A biztosítótársaságok, alkuszok azt java-

solják, hogy minden autós ellenőrizze, befizette-e a kötelező biztosítás díját, valamint a baleseti adót. Ha a befizetési csekk nem érkezik meg időben, vagy nem történik meg a banki átutalás, inkasszó a fizetési határidőt megelőzően, akkor feltétlenül vegyék fel a kapcsolatot biztosítójukkal, illetve bankjukkal. Aki pedig hosszabb ideig nem használja járművét és nem akar erre az időszakra biztosítási díjat fizetni, az okmányirodákban kezdeményezze a gépjármű ideiglenes kivonását a forgalomból, ugyanis csak ez esetben mentesülhet a díjfizetés terhe alól.

## Váltópénzt és GPS-t raboltak

# Negyedórányi „siker”

**A székesfehérvári rendőrök negyedóra alatt elfogták azt a két férfit, akik január 15-én éjjel előtt néhány perccel támadtak taxisofőrjükre, akinek nyakához kést szegezve szereztek meg annak váltópénzét és helymeghatározó készülékét, majd gyalogosan távoztak a helyszínről. A gyors akció eredményeként megkerült a GPS, és még a pénzt sem volt idejük elkölteni a rablóknak. Ellenük rablás büntett alapos gyanúja miatt indult büntetőeljárás, őrizetbe vételük, majd előzetes letartóztatásuk mellett.**

A rablás kiemelt bűncselekménynek számít, amelyet a Büntető Törvénykönyv alapesetben is kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel fenyeget. Ha minősítő körülmények is fennállnak, az csak súlyosítja a helyzetet. Márpedig esetünkben az, hogy taxis volt a célpont, önmagában annak számít, hiszen a közfeladatot ellátó személyt fokozott jogi védelem illeti meg. A kriminológusok szerint azonban legnagyobb visszatartó erőnek a gyors lebukás számít. Esetünkben lássuk, hogyan is alakult a történet.

– Két ismeretlen férfi január 15-én, éjjel előtt három perccel szállt be a Székesfehérvári Vasútállomás melletti Béke téren parkoló Mercedes taxiba. Úti célként egy városzéli nagyáruházat jelöltek meg, ám a Király-sor lakónegyednél leállították az autót. Ekkor a hátul ülő utas kést szegezett a taxis nyakához, majd megfenyegette és pénzt követelt tőle. A sofőr ennek hatására átadta a váltópénzét. Ezt követően a pénzzel, valamint a műszerfalon lévő navigációs készülékkel együtt a két tettes futva távozott a Berényi út felé – tudtuk meg mindent R. Szabó Ágnesztől a Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivőjétől.

A kirabolt fuvarozó ez-

után értesítette a rendőrséget a történetéről, megadva a pontos helyszínt és azt is, milyen irányba menekültek rablói, személyleírást adva róluk.

A kapitányság ügyeletesen értesítette a városban szolgálatot teljesítő járőröket, így azonnal a két támadó nyomába eredtek az egyenruhások. A munkájukat segítette Keri, a rendőrség nyomkövető kutya is. Miután sikerült behatárolni azt a területet, ahol a támadók tartózkodhattak, a járőrök lezárták a területet és megkezdtek az alapos, tüzetes átvizsgálását. Ennek során két férfi fennakadt az ellenőrzésen, akiket igazoltattak. Róluk pillanatokon belül az is kiderült, nem is-

meretlenek a rendőrök előtt, ugyanis a 38 éves fehérvári és 26 esztendőes mezőfalvai társa ellen korábban is volt már eljárás hasonló bűncselekmények elkövetése miatt. Elszámoltatásukkor a feltett kérdésekre zavarosan válaszoltak, majd a ruházat átvizsgálásakor egyikőjük zsebéből előkerült a taxis GPS-készüléke is.

A rablás elkövetésétől számított 15 percen belül a rendőrök elfogták a két tettest, akiket előállítottak a városi rendőrkapitányságra, ahol előbb őrizetbe vették, majd kezdeményezték előzetes letartóztatásukat, amelyet a bíróság elrendelt.

A tények ismeretében egy pil-

lanatra még térjünk vissza a minősítő, úgynevezett súlyosbító körülményekre. Az eljárás során feltehetően bizonyítást nyer az előre megfontoltság és a nyereségvágy is, hiszen azzal a szándékkal ültek be a taxiba, hogy annak sofőrét kirabolják, pénzt szerezzenek. A kés, amit a vezető nyakához szegezett a hátul ülő támadó, szintén az előre eltervezett verziót erősíti. Persze a közfeladatot ellátó személy, mint minősítés, önmagában is elegendő a súlyosabb megítéléshez, azért nem elhanyagolható, az utóbb említett két másik körülmény sem. Igaz, ezek nem hatványozzák a büntetési tételt, de a bíróság számára nagyobb lehetőséget biztosít a súlyosabb büntetés kiszabásához.

Végül: valóban, az ilyen gyors és sikeres rendőri elfogások, visszatartják azokat a bűnelkövetőket, akik még mindig elhiszik, hogy a taxisok gazdag és könnyű prédák. Ez tévhit, nem is dűskálnak a pénzben és a jelek szerint nem is érdemes megtámadni őket. **K.z.t.**

**Két rendőr talál egy hullát. Nem találnak rajta semmi nyomot.**

– Te Sanyi, dobjuk át a szomszéd kerületbe, az ottani rendőrök is dolgozzanak valamit!

– Rendben!

Átdobják, majd másik kerületben a rendőrök meg is találják. Mondja az egyik a másiknak:

– Józsi wazze, ez visszajött!

\* \* \*

**Három rendőrt halálra ítélnék. Választhatnak: kötél, golyó vagy villamoszék.**

**Bemegy az első, azt mondja: hát a kötél nem méltó hozzám, áramtól félek, legyen a golyó. Sortűz, meghal.**

**Bemegy a 2. :kötél nem méltó hozzám, golyótól félek, legyen a villamoszék. Rákapcsolják, nem működik. Még egyszer, semmi. Elengedik, annyit ideje van, hogy mondja a 3.-nak: a villamoszékben nincs áram.**

**Bemegy a 3.: a golyótól félek, a villamoszékben nincs áram....legyen tehát a kötél!**

\* \* \*

**Elmegy a rendőr a hullaházba, mert feltűnik neki, hogy minden halott ember vigyorgog. Odamegy az első hullához és megkérdi a halottkémet:**

– Ez a hulla miért nevet?

– Ez egy Bill nevű fiatalember, akit pont szeretkezés közben ért utol az agyvérzés...

– Értem. És az ott mellette?

– Ő egy Joe nevű úriember, aki éppen az autópálya közepén tudta meg, hogy 5-öse van a lottón...

– Aha. És az ott a folyosó végén?

– Ő egy Bob nevű fiatalember, akinek gondolai voltak az IQ szintjével. Viharban felmászott a fára és agyoncsapta a villám.

– Azt értem, de miért mosolyog?

– Azt hittem, hogy fényképezik.



### Üzemanyagárak, 2012 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	407	443	234
Február	407	437	234

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

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

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

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

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

#### Korrekciós szorzók:

##### Városi forgalom

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

Értéke:

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

#### Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

#### Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

#### Az alpnorma helyett – egyszerűsített elszámolásként – alpnorma-átalány is használható.

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

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

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

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

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

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

## 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.

**Az adóbevallás időszaka alatt, 2012. január 2-től február 25-ig bővített nyitva tartás!**

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.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.200.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	2.-

Az árak 2012. január 1-jétől visszavonásig érvényesek.

Az ÁFA összegét tartalmazzák.

### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25 – 2011.11.29	6,00%
2011.11.30 – 2011.12.20	6,50%
2011.12.21-től	7,00%

www.mnb.hu

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

## Fontos határidők

**Február 25. (ill. a hétfői dátum miatt február 27.)**

• **Egyéni vállalkozók éves személyi-jövedelemadó bevallása**

- EVA alanyok éves bevallása
- Éves ÁFA-sok ÁFA bevallása
- 1101-es bevallás
- NY (Nyilatkozat) bevallás

**Március 12.**

- Előző havi járulékok bevallása és befizetése

**Március 15. (ill. az összevont ünnepnapok miatt március 19.)**

- Iparüzési adó első félévi előlegének befizetése
- Gépjárműadó („súlyadó”) első félévi befizetése

Az ember-átlagos alvágigénye: csak még öt perc.

## Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **FEBRUÁR** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

2012. január 1-jétől a minimálbér 93 000 Ft-ra, a középfokú képzést igénylő szakmák garantált bérminimuma 108 000 Ft-ra emelkedett. A taxis vállalkozás a minimálbéres (93 000 Ft/hó) kategóriába tartozik.

2011. év során ezt mind a szakminisztériummal, mind az adóhivatallal megnyugtatóan tisztáztuk. (Lásd a Taxisok Világa 2011. márciusi és áprilisi számaiban, vagy honlapunkon: [taxisokvilaga.hu/archiv](http://taxisokvilaga.hu/archiv))

### FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-járulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér <b>93 000 Ft</b>	A minimálbér másfélszeresének (139.500 Ft) <b>8,5%-a</b> <b>11 858 Ft</b>	A minimálbér (93.000 Ft) <b>10%-a</b> <b>9300 Ft</b>	A minimálbér 1,125-szörösének (104.625 Ft) <b>27%-a</b> <b>28 249 Ft</b>
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkenti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható*


Rendkívül fontos megemlíteni, hogy a korengedményes és előrehozott nyugdíjakat január 1-jétől korhatár alatti ellátásnak nevezik, a tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt még el nem ért vállalkozók rokkantnyugdíját január 1-jétől járadéknak nevezik. Az ezen ellátások mellett folytatott egyéni és társas vállalkozások – a jogszabályok jelenlegi állapota szerint –, **főfoglalkozásnak minősülnek!**

– Feljössz??  
– Majd ha egyedül leszel.  
– De hát nincs itthon senki.  
– Nem otthon, hanem a világon...  
\* \* \*

*Két Lada áll egymás mellett, melyiknek van köze az irodalomhoz?*

– ???  
– A balladának...

### (Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért) NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: 	<b>6390 Ft/hó</b> Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	<b>Járulékalap 10%-a</b> alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

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 tárgyne-

gyedévet követő hó 12-ig fizetik.

\* \* \*

**Információinkat megbízható helyről, elsősorban közvetlenül a jogalkotótól szerezzük be. Az esetleges hibák vagy eltérések a jogalkalmazásból eredő bizonytalanságnak tudhatók be.**

**A rák lefekvéshez készülődik, egyszer csak kopognak. Kivánszorog az ajtóhoz, kinéz, de sehol senki. Visszacsozog az ágyhoz, lefekszik. Már majdnem elalszik, amikor megint kopogtatnak. Ismét sehol senki.**

Újra lefekszik és el is alszik, amikor újra kopognak: ki-megy, kinyitja az ajtót. Az ajtó előtt egy égő cigaretta, egy fél zacskó cukor, piritós és fél üveg vodka áll. Az álmos rák csodálkozva kérdi:

– Hát ti kik vagytok?

Mire: – Mi vagyunk a rákkeltők!



### 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:

- Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá
- 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 felügyeletekhez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás az-napi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni!

### Ügyfélfogadási idő:

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

A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás), továbbá a „nullás” igazolás iránti kérelem illetéke **3000 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

**Ha nem sikerül elsőre, akkor az ejtőernyős ugrás nem neked való.**

\* \* \*

**Van, aki olyan sötét, hogy amikor elrepül mellette egy varjú, azt hiszi, hogy vaku villant.**

### Budapesti Közlekedési Központ

*Ideiglenesen kihelyezett iroda*

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.  
Tel.: 488-2000/2558

### Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel
- igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett.

### Ügyfélfogadási idő

H-SZ: 9.00 – 15.00,  
K-CS: 9.00 – 13.00,  
P: 9.00 – 12.00.

További felvilágosítás:  
[www.taxiallomas.hu](http://www.taxiallomas.hu)

### BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

### Szolgáltatások:

- 2011. évi személyi jövedelemadó bevallások
- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Adóbevallás magánszemélyeknek is
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

### Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig **09.00–16.00**

Pénteken **09.00–14.00**

Az adóbevallás időszaka alatt, 2012. január 2-től február 27-ig bővített nyitva tartás!

### Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

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

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

### Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 08.00-15.00  
Pénteken 08.00-12.00

A kíváncsi kisfiú találkozik a szűkszavú kislánnyal:

– Szia, kislány! Hogy hívnak, mi van a kosaradban, és hová mész?  
– Esztergomba!

\* \* \*

*Télen azért jó kocsival járn, mert a mazsolák nem mernek kijönni, a profik meg már az árokban vannak...*

\* \* \*

Találkozik a kismalac a bátor pulykával.

– Szia, bátor pulyka! Te tényleg nem félsz a hentestől?

– Tényleg nem.

– Megengeded, hogy veled tart-sak? Itt van a közelben a vágóhíd, és én nagyon félek.

– Gyere csak.

– Te bátor pulyka, már érzem, hogy itt a hentes a közelben. Biztos nem félsz?

– Nem félek.

– Már látom is, ott a bárd a kezében! Hogy-hogy téged nem bánt?

– Tudod, néhanapján viszek neki egy malacot...

Egy anyuka takarította Mikulás előtt a WC-t, és a hétéves kislánya nézte. – Mami, mit csinálsz?

– Kicsim, takarítom a WC-t, hogy szép tiszta legyen.

– Minek?

– Jaj, bogaram, tudod jön a Mikulás...

– És nálunk fog szarni?

\* \* \*

*A pénz beszél. Azt mondja, viszlát.*

## Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558

### XIII. Hollán Ernő u. - Katona József utca sarok



**XIII. Katona József utca: Kötelező jobbra fordulni. Vajon miért?**

■ Taxisok nem értik, miért nem lehet a Katona József utcából továbbra is egyenesen tovább menni a Duna-part felé a Pozsonyi útnál.

• A kerületi polgármesteri hivatal kérésére történt a forgalmi rend módosítása, melynek célja az átmenő forgalom kizárása volt.

### VIII. Rákóczi út - Berzsényi Dániel sarok



**VIII. Rákóczi út: Teljes a káosz a terelővonalaknál**

■ Forgalmirend-változás történt, erre ideiglenes útburkolati jelek figyelmeztetnek. Azonban az ideiglenes jelek elkoptak, jobban látszanak a régi, felesleges jelek. Kérjük az ideiglenes jelek újra festését.

• A 4-es metró beruházásához kapcsolódó burkolati jelek felújítása időközben megtörtént.

### V. Szabadsajtó út



**V. Szabadsajtó út: Továbbra is hiányzik a „Záróvonal”**

■ Útburkolati munkák miatt eltűntek az útburkolati jelek, ezt már korábban jeleztük. Kérjük a „Záróvonal” pótlását.

• Véleményünk szerint a burkolati jelek állapota elfogadható, így felújításáról nem intézkedtünk. Megjegyezzük azonban, hogy tavasszal megkezdődnek a Budapest szíve program II. ütemének kivitelezési munkálatai, melynek keretében a helyszín forgalmi rendje jelentős mértékben módosul.

### IX. Üllői út 15.



**IX. Üllői út: Ott lett taxiállomás, ahol tilos megállni...**

■ Taxiállomást alakítottak ki a helyszínen, köszönet érte. Azonban ott maradtak a régi útburkolati jelek, amelyek tiltják a megállást. Kérjük a régi jelzések eltávolítását.

• A burkolati jelek eltávolításáról intézkedtünk.

### XIII. Vágány utca



**XIII. Vágány utca: A közlekedésszervezők se találták meg a táblát...**

■ Egy tilalmi jelzőtábla („Megállni tilos”) van a benzinkút területén a fák lombjai között. Kérjük a jelzőtáblát áthelyezni, oda, ahol látható.

• A fénykép alapján a helyszín nem beazonosítható. Megjegyezzük, hogy amennyiben a kérdéses tábla az üzemanyagtöltő területén található, úgy annak üzemeltetése a MOL. Zrt. feladata.

**Két jóbarát támasztja a pultot a kocsmában.**

– Mondd, megegyeztél már a feleségeddel a vagyonmegosztásban?

– Hogyne, a válóperes ügyvédem mindent elintézett.

– Na, mesélj!

– A lakás és a gyerek a feleségemé lett, az autó az enyém, a vagyon pedig az ügyvédé.



**VI. Dalszínház utca**

A Révai utcával szemben található egy értelmetlen „Megállni tilos” jelzőtábla. Valaki – érthetően – elforgatta. Kérjük leszerelni.

- A parkolási rend egyértelműsítése érdekében intézkedtünk a jelzőtábla megfordításáról és nyíl alakú kiegészítő tábla kihelyezéséről.

**XI. Harasztos utca - Rozmaring utca sarok**

Gyakorlatilag semmit sem látni az elkopott „Behajtani tilos” jelzőtáblából. Kérjük lecserélni.

- A jelzőtábla cseréjéről intézkedtünk.

**VIII. Százados út 39.**

Zsákutca a kis utcácska az épület mellett, de erre nem figyelmeztet jelzőtábla. Kérjük a hiányzó jelzőtábla pótlását.

- Intézkedtünk a jelzőtábla pótlásáról.

**XIII. Pozsonyi út - Radnóti Miklós utca sarok**

Az új forgalmi rend szerint szabad jobbra fordulni a Pozsonyi útról a Radnóti Miklós utcába, a Duna-part felé, azonban kint felejtettek egy „Behajtani tilos” jelzőtáblát. Kérjük a táblát eltávolítani.

- A jelzőtábla leszerelése időközben megtörtént.

**V. József Attila utca - Október 6. utca sarok**

Véletlenül elforgatták a sarkon lévő tükröt. Kérjük visszaforgatni, mert most az utca közepéig kell becsorogni, hogy látni lehessen a keresztező forgalmat.



- A KRESZ tükör visszaforgatásáról intézkedtünk.

**X. Kőbányai út 30.**

Gyakorlatilag semmit sem látni egy nagyon fontos tájékoztató táblából. Jó lenne eltávolítani a felesleges növényzetet. A gallyazásról intézkedtünk.



Hát ez mi az asztalon, fiam? – Mi a különbség a WC és a  
– Ööö... hát... kiömlött a só. koporsó között? – ???  
– 3 csikban??? – Semmi. Ha menni kell,  
\*\*\* menni kell.

Egy rendőr fekete gyászszalaggal a kabátján megy be dolgozni. A kollégája kérdezi tőle:

- Kit gyászolsz?
- A feleségemet.
- Hát mi történt, tegnap még láttam.
- Az este elvágta a kezét.
- De abba nem szoktak belehalni!
- Nem, de lelőttem, hogy ne szenvedjen szegény!

\*\*\*

Ne köpködj a sivatagban! Még szükséged lehet rá.

**VI. Délibáb utca - Bajza utca sarok****VI. Délibáb utca: Itt csak jobbra szabad fordulni!**

- Hiányzik a „Kötelező haladási irány” jelzőtábla, itt is és a Délibáb utca–Munkácsy Mihály utca sarkon is.
- A jelzőtáblák pótlásáról intézkedtünk.

**I. Ostrom utca****I. Ostrom utca: Megint áthajtottak a kikerülési jelzőtáblán!**

- Ismét kidöntötték a nagyon rossz helyen lévő „Kikerülési irány” jelzőtáblát. Kérjük visszahelyezni a helyére.
- A tábla megrongálását útelőőrök szolgálatunk jelezte. Az ezt megelőző időszakban és azóta sem szerepelt a fenti helyszínen nyilvántartásunkban hibacímként.

**VI. Bajcsy-Zsilinszky út 41.****VI. Bajcsy-Zsilinszky út: Terelővonalat kérünk a záróvonal mellé**

- Korábban már kértünk terelővonalat a záróvonal mellé, sajnos ezt nem tették meg, ezért ismét kérjük. Jelenleg nem lehet szabályosan jobbra sorolni, így jobbra tovább haladni.
- A probléma megoldásáról intézkedtünk.

**VII. Erzsébet körút-Wesselényi utca sarok**

- Taxis kollégák kérik, hogy engedélyezzék a jobbkanyart az Erzsébet körútról a Wesselényi utca felé.
- A körútról jobbra kanyarodás jelzőlámpa kapacitási probléma miatt nem javasolt. A Wesselényi utcát keresztező nagyszámú gyalogosforgalom a főirány forgalmát visszatartoztatja.

**Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban az ismert elérhetőségeken keresztül. [lampafelelos@freemail.hu](mailto:lampafelelos@freemail.hu), [www.iwiw.hu](http://www.iwiw.hu), facebook, 06209247645**

**VIII. II. János Pál pápa tér**

- Tilos megállni a salakon, erre egy amatőr jelzőtábla figyelmeztet. Azonban a tábla vagy öt méter magasan van, jó lenne lejjebb helyezni.

- A jelzőtábla kihelyezését nem Részvénytársaságunk végzte, nyilvántartásunkban nem szerepel, ezért leszereléséről intézkedtünk.

**X. Kada utca - Óhegy utca sarok**

- Összetörték a kereszteződésben levő tükröt, kérjük pótolni.
- A tükör pótlásáról intézkedtünk.

**V.. Váci utca 41.**

- Köszönjük, hogy kihelyezték magasság korlátozásra figyelmeztető jelzőtáblát a Belgrád rakpart-Irányi utca sarokra.

Jó lenne ide is kihelyezni egyet, mert most semmi sem tiltja a magas járművek behajtását.

- A „Budapest szíve” program keretén belül az egész Irányi utca átépül. Az aluljáróba a behajtás megszűnik, így a jelzőtábla kihelyezését arra az időre már nem tartjuk célszerűnek.

**VI. Ferdinánd híd**

- Már többször kértük, hogy helyezték lejjebb a jelzőtáblát, mert nem lehet látni a keresztező forgalmat. Ezt mindig meg is tesszik, de aztán visszahelyezik. Most ismét kérjük, helyezték lejjebb.

- A tábla visszaforgatásáról intézkedtünk.

**X. Gyorsforgalmi út**

- Továbbra is jönnek be a kamionok a „gyorsforgalmi útra”, jó lenne egy utolsó szabályos kihajtási lehetőség.

- A jelenlegi kialakítás csak sürgősségmegoldás, a kijárat mai formában történő megnyitása bal-

esetveszélyes lenne. A biztonságos kialakításhoz a szegélyek átépítésére lenne szükség, mely építési engedélyköteles beavatkozás. Jelenleg nem rendelkezünk a megvalósításhoz szükséges forrásokkal.

**VIII. II. János Pál pápa tér: Jól látni a táblát, ha valaki létrára áll****X. Kada utca: Összetörték a tükröt a kereszteződésben****VI. Ferdinánd híd: Nem lehet látni a forgalmat a jelzőtáblától****X. Gyorsforgalmi út: Ez az utolsó pont ahol még kijöhetnének a kamionok**





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 Szakál Józsefnél,  
a **06-20 984-0319** telefonon



a sikertaxi  
**TAXI**

[www.mobiltaxi.hu](http://www.mobiltaxi.hu)

## ÉLETVESZÉLYES VILAMOSSÍNEK A KERESZTEZŐDÉSEKBE

Taxisok panaszkodnak, hogy egyre több helyen életveszélyes a villamossín a kereszteződésekben! A Kerepesi út - Hungária körút, vagy a Kőbányai út - Könyves Kálmán körút sarkon csak lépésben lehet átmenni a kereszteződésen a villamossínek katasztrofális állapota miatt. A taxisok előrelátóan lassítanak, de mögöttük jövők dudálnak, tülkölnek, hogy gyorsabban menjenek...

Természetesen megkerestük a közlekedési vállalat illetékesét, íme, a válaszuk szerkesztve, rövidítve:

A Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt. eszközrendszerének felújítása, beruházási igénye éves átlagban körülbelül 50 milliárd forintot igényel. Ezzel szemben, ennek csak töredéke áll rendelkezésünkre, így a műszakilag indokolt beruházásoknak csupán kb. 20%-át tudjuk elvégezni. Ennek megfelelően kell döntést hozni, prioritásként kezelve jogszabályi és hatósági előírásokat, valamint a közlekedés és utasaink biztonságát. Ezek a szempontok a költségkeret kb. 80%-át emésztik föl. További lehetőségeink minimálisak.

A villamosok és a közúti forgalom járművei által közösen használt útátjárók burkolata valóban kátyús, nyomvályús, javításra szorul. A nagy költségigényű és jelentős forgalomkorlátozással járó munkák felújítási terveinkben szerepelnek, ugyanakkor sorrendiségüket és a felújítás mértékét pénzügyi forrásainkhoz és az egyéb feladatokhoz kell illeszteniük.

Mindkét kereszteződés villamosvágányainak és ezzel az útátjárók burko-

latának teljes átépítésére az 1-3-as villamosvonalak felújítására indított európai uniós projekt támogatásával kerül sor. A pályaépítéshez kapcsolódóan a csatlakozó útpályák is felújításra kerülnek, új felsővezeték- és közvilágítástartó-oszlopok elhelyezése, a járdák helyreállítása is megtörténik. A gyalogosátkelőhelyeknél az akadálymentesség biztosítására a szegélykorrekciók, szegélyszüllyesztések történnek. Nagy teherbírású bazaltbeton burkolattal lesz felújítva a Kerepesi úti átjáró (a sínek lekötése sűrűbb lesz a jelenleginél.)

A Könyves Kálmán körút-Kőbányai út kereszteződésben más rendszerű lesz a vágány, a sínlekötés és a burkolat: az útátjárókban előre gyártott betonlemezek alkalmazására kerül sor. A kijelölt gyalogátkelőhelyek a jelenlegi burkolattal kerülnek átépítésre. A projekt keretében 2013-ban kezdődhet meg a kivitelezési munkák. A tervek jóváhagyását követően, a pénzügyi források rendelkezésre állásakor konkretizálható az

egy-egy szakaszon történő munkavégzés pontos ideje.

A megvalósulásig, anyagi lehetőségeink függvényében, csak a legszükségesebb korrekciót, hibaelhárítást tudjuk elvégezni. Az elmúlt években szakaszosan cseréltük ki például a Kőbányai út-Könyves Kálmán körút kereszteződésében található átjáró egyes részeit. További részletes, felületi beavatkozásra csak a szükséges források rendelkezésre állása esetén kerülhet sor.

**Takács Péter**  
műszaki vezérigazgató-helyettes

**Közúti ellenőrzéskor igazoltatja a rendőr a jó tündért, aki így szól hozzá:**

– Rendőr, a lelked mélyén jó ember vagy. Teljesítem három kívánságodat! Mit kérsz?

– Személyit, jogosítványt, forgalmi engedélyt!

\*\*\*

Van egy túlélőkéssem. Túlélte az apát, a nagyapát...

\*\*\*

Savanyú a szőlő – mondta az oroszán és megette a szüretelőket.

\*\*\*

Messziről jött ember sokára ér ide.

## Békés egymás mellett élés II.

Nemrégiben beszámoltunk arról, hogy elásták a csatabárdot Budapesten, a Déli pályaudvar első oldaláról dolgozó „mezítlábasok” és a társaságbeliek. Az első két helyet meghagyják a régieknek, a többiek meg mögöttük sorakoznak. Az utas választ: ha akar, az első kocsi ül, ha akar, akkor a harmadikba. Nincs baseballütő, nincs furkósbot, mint két évtizeddel ezelőtt.

Most hasonló helyzet alakult ki az V. kerületi Károly körúton, az újonnan megnyitott taxiállomáson. Az első hely mindig a Belvárosból dolgozó kollégáké, mögöttük állnak az egyik társaság autói. Ez egy hallgatóságos megállapodás, amivel a régi „rendhez” képest mindenki jól jár. Azok is tudnak dolgozni, akik nem tudnak, vagy nem akarnak belépni társasághoz.

Az sem tagadható, hogy nem tetszik mindenkinek ez a rendszer. Bocsánat, ez nem politika! Itt a Károly körúton kialakult rendszerrel beszélünk...

Van, aki azt mondja, álljanak be a sor végére a mezítlábasok is, ha elfognak előlük az autók, majd ők is sorra kerülnek. Nem tisztünk a vitát eldönteni, kinek van igaza, mi az igazán jó megoldás. Mi mindössze beszélünk a tényekről.



**LAPTOP JAVÍTÁS**  
**LAPTOP VÉTEL**  
**INGYENES BEVIZSGÁLÁS!**  
Számítógép Szerviz  
a Moszkva térenél  
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!**



## Tisztelt Szerkesztőség!

30 éve taxizom, mint egyéni vállalkozó!

A bicscika kinyílik a zsebemben, amikor a negatív árszpirált előidéző, kollégáknak hitt taxisok tüntetnek 160 Ft/km reklámokkal az oldalukon!

Bocsánat! Lassan 1 évtizede, hogy azt a tarifát megkapták a Fővárosi Önkormányzattól, amit most ennyi év után fix tarifaként sírnának ki maguknak! Bocs, de nem az önkormányzat találta ki, hogy egymás alá menjenek, és üveggyöngyökért fuvarozzanak!

Nem a 10 éves kocikkal kellene foglalkozni, hogy alkalmas-e taxizásra, vagy sem. Azt döntse el a kötelező éves vizsgán a vizsgabiztos. Teljesen szembe mennek magukkal és velünk ezek a kollégák.

A létszám-leépítés akkor lenne hatásos, ha minden taxiban ülő vezető egyéni vállalkozó lenne, és

nem különféle módszerekkel büntetett taxis. Olyan, aki más kocsiával taxizik, akinek nincsenek meg azok a papírjai, melyeket egy egyéni vállalkozótól megkövetelnek! A legjobb tehát az lenne, ha csak az taxizhatna, akinek van kocsija és minden papírja, mint a többségnek! Mindjárt több száz ember búcsúzna a taxizástól.

Ha már minden ár európai, ami körülvesz bennünket, akkor érvényesíteni kellene az egy liter üzemanyag = 1 km árat is. Ezt kéne preferálni most, amikor sportot üznek az üzemanyag-áremelésből, nem pedig az 1 évtizede megálmodott árat köbe vésni, ami már a múlté! Tehát most azért kellene nekik küzdeni, hogy az alsó limitet tegyék hatósági árrá, hogy ez alá már senki ne mehesse! Ezt beto-nozzák be a képviselők: nappal: 280 Ft/km, éjszaka 340 Ft/km.

**Más:**

A sofőrszolgálatok és a pizzafutárok sportot üznek a feketetaxizásból. Már olyan profátlanok, ha az utasnak nem tetszik a taxiár, akkor a droszt mellé hívják a pizzáskocsit, és azzal utaznak!

A discóból a taxirendelésre vonatkozó telefonszámok eltűntek, melyeket a sofőrszolgálatok számai váltottak fel.

Az utas az arcomba mondja, hogy csak azért hívott taxit, mert a sofőrszolgálat nem ért rá! Bravó!

Kíváncsi lennék, kinek fizetnek adót, tb-t, és egyéb járulékokat? Mivel méri az APEH felé a bevételt, és milyen számlát adnak? Minap felhív egy páciens, hogy kelle-ne neki a sofőrszolgálat főnökének a száma, mert a múltkor sem kapott számlát...

Mondtam neki, bocs, én tudok adni számlát, de én egy taxis vagyok.

Itt kéne kapirgálni, nem szá-

munkra kitalálni egyéb lehúzásokat, meg színeket, meg szabadjelzőket stb.

Nekem előírják a sárga taxi-jelzőt, meg azt is, ha kilépek a meggyetáblánál, hogy szedjem le.

Mások meg sárga taxilámpára írkált különféle felirattal taxiznak éjszaka, és tévesztik meg az utast. Mert 10 m-nél távolabbról nem lehet megkülönböztetni ezeket a taxi szabadjelzőtől, ha pedig már megállt, akkor meg is egyeznek, és ugrott a tisztességes taxisoknak egy fuvarja.

Sajnos ez van, ezt látom, éjszakaról-éjszakára!

Hiába szölok a rendőrnek, válat ránt, és azt mondja, nem tudja bizonyítani, hogy pénzért viszi az utast! Meg különben sincs rá jogszabály, bárki feltehet a kocsijára lámpát, nem tiltja semmi és senki! Üdv.

**Németh György  
taxista**

## Taxi

### „szabadjelzők”

Elképesztő mértékben szaporodnak hazánk útjain a „taxinak látszó tárgyak”. Sokan találkoztunk már taxinak kinéző, tetején „szabadjelzőt” viselő futár- vagy sofőrszolgálat címen üzemelő autókkal. Ma már hétköznapi látvány a szintén „szabadjelzős” pizzafutár, ételszállító, csomagszállító személyautó is. Az ötletek sora végtelen.

A legfrisebb hír szerint egy pizzaszállítással és helyben is fogyasztható ételekkel üzemelő étterem vendégeinek taxiigénye esetén először a pizzafutár „kapacitását” ajánlják fel, mondván, hogy itt van a helyszínen, azonnal indulhat, na meg olcsóbb is, mint a taxi. Ma már a sofőrszolgálatként működő cégek nagy része is arcátlan módon hirdeti személyszállító szolgáltatásait. Nem is beszélve az utcákon grasszáló, fehér rendszámú, világító „szabadjelzős” személyautókról.

A szomorú az, hogy szinte senki nem foglalkozik ezzel a jelenséggel, pedig napjainkra már igen komoly mennyiségű utastól szabadítják meg a taxikat. Persze taxióra nélkül, gépi nyugta nélkül, hivatalos számla nélkül. Ja, és engedély nélkül! A díj ellenében történő személyszállítást ugyanis szigorúan szabályozzák, és ezeket a szabályokat számon is kérik a taxisokon. Az áltaxisokon persze nem, arra nem terjed ki az ellenőrző hatóság „jogosítványa”. A taxi szabad-

jelző használatát is konkrét szabályok írják elő, engedély nélkül ilyen nem hordhat más a kocsiján. Ezért a „futár” meg egyéb feliratok, valamint az üres, világító búrák. Pedig a gépkocsi világítóberendezéseivel kapcsolatos szabályok is igen konkrétak: a többször módosított „6/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről” írja elő a követelményeket. Ennek vonatkozó paragrafusa a következőképpen szól: „37. § (1)\_A járművön

lyeket a világító- és fényjelző berendezések elhelyezése tekintetében jóváhagyási jellel ellátott járműveken gyárilag helyeztek el.”

„7. § (1)\_A taxi fel szabad szerelni az igénybevételei lehetőségének jelzésére szolgáló fényjelző berendezéssel (taxi szabadjelző). Ez a fényjelző berendezés előre szintelen (fehér) vagy borostyánsárga, illetőleg a kettő közötti szinkordinátájú; hátra borostyánsárga, illetőleg kadmium és borostyánsárga közötti szinkordinátájú fényt bocsáthat ki. A taxi szabadjelző készülék fényjelzése a „TAXI” feliratot kell mutassa; megengedett továbbá a taxi szabadjelzőjén az üzemeltetőre, valamint a rendelési telefonszámmra, hívószámra utaló jelzés alkalmazása is.”

A szabály egyértelmű: csak a taxi tetején világíthat a szabadjelző. Más egyéb világító eszköz felszerelése és használata tilos. A baj csak az, hogy a hatóság nem nagyon, sőt egyáltalán nem fordít figyelmet ezekre a szabálytalanságokra, mert csak a gond van vele. Bizonyítani kell, meg kikeresni a megfelelő jogszabályokat, indoklást írni, szóval munkás egy dolog és csak

nekünk lenne fontos. Sokkal egyszerűbb a bokorból gyorshajtókra vadászni...

**-NZ-**



**csak olyan fajta, olyan színű, oly módon elhelyezett és annyi világító-, illetőleg fényjelző berendezést szabad alkalmazni, amilyent és amennyit a rendelet előír, vagy megenged.** Ez a rendelkezés nem vonatkozik az olyan világítóberendezésekre, amelyeknek a fénye a jármű üzemszerű használata során kívülről sem közvetlenül, sem közvetve nem látható (pl. csomagtér-megvilágító lámpa, szerelőlámpa), továbbá azokra a világító-, illetőleg fényjelző berendezésekre, ame-

Egy jó nőt meghódítani és nem elmesélni olyan, mint titokban átúszni a Csendes-óceánt.

\* \* \*

Halló! Itt a parapszichológiai nyomozóiroda. Tudjuk, hogy ön kicsoda és mit akar, ezért a sípszó után tegye le a kagylót.

# Sikerek és kudarcok 2011

A januári „nagy ömlésben“ olvastam a Taxisok Világa tavalyi számaát, és gondoltam megosztom veletek, a gondolataimat.

## KUDARCOK

1. **FIX ÁR:** Az új „városházi szakértők” még nem látják elérkezettnek az időt a bevezetésére. Talán 2015-ben, vagy utána...

2. **TARIFAEMELES:** A „szakértők” szerint „a taxisok nem tudták hitelt érdemlően bizonyítani, mik azok a tételek, melyeknek változtatása indokolt” (Taxisok Világa 2011. 7. sz. Komáromi Endre) Valóban indokolatlan ez az igény, hiszen 10 éve semminek nem változott az ára. Apropó valaki meg tudná mondani a Fővárosban 10 év alatt hányszor emelték a BKV jegy árát?

3. **LÉTSZÁMKORLÁTOZÁS:** Ez tényleg kemény dió. (utólag is köszi a TSzSz nevű egykorvolt szakszervezetnek)

4. **ELLENŐRZÉSEK-SZANKCIÓK:** Komáromi úr azon kijelentését, miszerint: „...a rendszeres éjszakai ellenőrzések este 10 órakor szoktak kezdődni” az éjszakai kollégák külön köszönik. Azt mondták rég röhögtek ilyen jót. A „nappali ellenőrzéseket” pedig nem kell bemutatni. Január első hetében is volt részünk benne. Végigellenőrizték az EMKÉNÉL a City-sort. Mikor egy kolléga megkérdezte, hogy a 2 percre lévő Keletibe, vagy az 5 percre lévő Nyugatiba is átnéznék-e, „az a mi dolgunk, ne szóljon bele” – volt a válasz. Erről ennyit.

## SIKEREK

1. **DROSZT-DÍJ:** Sikerült végre kiharcolni, hogy ne vacak 25 ezret, hanem 38 100 forintot fizessünk a nagy semmiért! Komáromi úr szerint a 25 ezer nem fedezte a költségeiket. (pedig semminek nem ment fel az ára 10 évvel! Lásd a tarifaemelésre adott választ...) Tudjátok ebből tartják rendben télen-nyáron a drosztokat, szépen fel van festve mind, vigyáznak, hogy civilek ne parkolhassanak ott, ne legyenek lefoglalt-kisajátított helyek, stb. Elvégre ezért fizettünk be eddig majdnem 2 milliárd

**Országos Taxis Szövetség  
Metál Zoltán úr részére  
1119 Budapest  
Vahot u. 6.**

## Tisztelt Uram!

Most láttam önt a TV-ben, és miután tudtam, hogy van Taxis Szövetség, így most ennek tudatában fordulok önhöz. Tudom, hogy több taxis cég létezik, és valószínűleg léteznek olyan taxisok (?), akikre soraim nem vonatkoznak, ezt gondolom ön is majd észreveszte.

Két taxiállomást említék csak meg, miután naponta megyek el mellettük, és amit látok, arról a következő a véleményem.

Keleti pályaudvar (postai oldal).

Két sorban állnak a taxisok, az utasokra várva. Uram, ezek olyan fazonok, olyan külsővel, sok esetben ápolatlanul, szedett-vedett



forintot a Fővárosnak (!) De az „illetékes úr” megnyugtatót, miszerint „ez a megemelt díj egy nagy KÖZÖS KÖZLEKEDÉSI KASSZÁBA” kerül. Aha, nagy közös kalap - melyen a BKV a bokréta. Szerintem sejtjük ez mit jelent. Ráadásul azt is megígérte: a jelenleginél nagyobb létszámú apparátus fogja kezelni a taxisok ügyeit. Jelentkezzen, aki a „droszdíj-fizetéskor” 10 percnél többet töltött a „Krisztinán”! De úgy látszik elfért még egy-két íróasztal. Azokat pedig meg kell fizetni.

2. **ÉVES VIZSGÁN NULLÁS PAPIROK:** Hát ha ettől se lesz rend, akkor semmitől. Mindenesetre számolhatunk úgy, hogy + 20 ezer egy vizsga. (A gondolom véletlenül éppen most megemelt illetékek, és a sorba állások miatti munkaidő kiesés miatt.) Talán inkább azt kellett volna végre megkérdezni, miért kerül sokkal többre egy taxit vizsgáztatni, mint a szomszéd Ladáját?! Mert 10 sorral több irnivalójuk van? Lassan 150 ezerből jön ki egy vizsga! Évente! Harcoljunk tovább: legyen 200...

3. **10 ÉVES KORHATÁR AZ AUTÓKNÁL:** Az ezt nekünk előíró Fővárosban a sajtóban megjelent hírek szerint a BKV járműveinek átlagos életkora: autóbusz: 18 év, trolibusz: 21 év, villamos: 31 év, HÉV: 35 év, földalatti: 38 év. A Főváros most vásárolt 10-11 éves buszokat, de ezeket már nem festik át kékre, mert az sokba kerülne...

Februártól megszüntették az „utasbiztosításokat” ami eddig benne volt a jegy árában. Ehhez képest mi cseréljük le az autókat, fényezük át az általuk megálmodottra és most akarják megemeltetni az utasbiztosításunkat. Hogy is van az a bizonyos mondas a csalán csapkodással? Mindenesetre én már unom!

És végül: mellékletként két kép. Az egyik egy 80-100 (utasbiztosítás nélküli) fő szállítására alkalmas jármű, a második 4 (utasbiztosítással rendelkező) fő szállítására alkalmatlanná váló budapesti taxi látható.

Gondolom, nem értitek félre, de (ilyen) sikerektől mentes évet kívánok Nektek is!

Üdvözlettel: **Mészáros Tibor City 540**

öltözékben, hogy nem mernék a kocsijukba beülni, mert egyszerűen félnék. Nem azt mondom, hogy frakkban, cilinderben legyenek, de valami ápolat, megbízható külsejük legyen. Két konkrét esetem:

Egy vidékről érkező egyetemi tanár barátom a hozzátartozójával érkezett. Ők azért jöttek Pestre, hogy az Állatkertet megnézzék, majd a Gundelben, az ebédnél találkozunk. Megérkeztek, a hölgy azonnal beült a taxi hátsó ülésére, a barátom pedig az autó mellett álló taxinak bement, hogy az Állatkerthez kérem! Hova? – kérdezte a taxis. Az Állatkerthez – mondta ismét a barátom. Én azt nem tudom hol van – mondta a sofőr. – Szálljanak át egy másik taxiba, aki tudja, hol van. A harmadik autóra ültek be, csak az tudta, hol az Állatkert.

A másik: A Volga szállónál a taxiállomáson álló taxiba sietve beültem, és bementam a

címet: – Damjanich utca! – Uram, én foglalt vagyok, volt a válasz. A negyedik taxis volt csak hajlandó elvinni. Az okokat, gondolom, nem kell önnek leírnom.

A West Endnél olyan kopasz, kigyúrt, mindenre elszántnak látszó taxisok várokozna, hogy az utasok többsége a közelükbe sem mer menni. A hölgyutasokról nem is beszélve.

Az órák beállításáról is írok, mert a Damjanich utca – Külügyminisztérium közötti utakra több száz forintos különbséget számolnak.

Nem beszélve arról, ha kiszagolják, hogy az illető külföldi. Erre is lenne pár történetem, de nem untatom, ezeket ön jobban tudja.

Elképzelhető, hogy önök tehetetlenek ezzel a garnitúrával, és marad minden így. De említést kell tennem, hogy vannak nagyon jó tapasztalatok is. Bizonyos cégeknél és például a szállodák előtt ápolat, jól öltözött taxisok várokozna, akiknek a szolgáltatásait szá-



vesen veszük igénybe. Az idegenforgalom nagy, és várhatóan bővülni fog. Kár lenne, ha a sok szép és jó élményt a taxisok tennék tönkre kapzsiságukkal. Ha egy rövid út he-

lyett nem vinnék körbe őket Budapesten! Azt hiszem semmi újdonságot nem írtam önnek. A nevemet és címemet azért nem adom meg, mert nem szeretném, ha egy ilyen ki-

gyúrt ember megtalálna. Sajnálom, ha ezzel levelem esetleg hitelét veszti.

Budapest 2012. január 11.

*Egy egyszerű utas*

### Ki tesz itt rendet?

## Szlovák taxik, engedély nélküli mikrobuszok Esztergomban

Az alábbi levelezésből szerkesztőségünk távolította el a panaszos és a bepanaszolt teljes nevét, címét telefonszámát. Amennyiben a hatóság valamilyen megmagyarázhatatlan okból mégis intézkedni akar, az adatokat megtalálja a lassan egy éve írt levél eredetijében. Szerkesztőségünk mindössze egy jelenségre, pontosabban inkább kórra szeretné a figyelmet felhívni. Nevezetesen arra, hogy egyre többen fuvaroznak taxiként papírok és engedélyek nélkül. Országszerte, következmények nélkül. Talán az olvasók is emlékeznek az évekkal ezelőtt e lap hasábjain is többször megjelent panaszra: miszerint szlovák rendszámú taxik szállítják a magyar utasokat Komáromban. Nos, a helyzet változott, ma már Esztergomban is olcsóbb, ha szlovák taxit ínt le az utazni akaró. De a sort a végtelenségig lehetne folytatni. Érden például az éjszakai bárokban eltűnt a taxisok reklámja. Helyette a pizzafutárt lehet hívni, aki olcsón hazafuvarozza a kedves vendéget. Alternatívaként a sofőrszolgálat áll az utazni vágyók rendelkezésére. De természetesen a problémahalmaz a fővárosban is jelen van. Akár az autópályák bevezető szakaszán álló „információ” feliratú autók, akár a különféle ételfutárok és

egyéb ötletek formájában. Miközben a (legális, adófizető, ellenőrizhető stb.) taxisokat szinte a piszkálódás szinten ellenőrzik. Legutóbb egy megbízható kolléga mesélte: az ellenőrök, miután nem találtak nála semmit, kiszálláskor abba kötöttek bele, hogy ferdén van a taxiszám felragasztva az autóra...

A közeli jövőben új taxis rendelet születik. Jó lenne, ha a rendeletalkotó a korábban szándékosan(?) nyitva hagyott kiskaput bezárná. Képzeli el, mi történne, ha egy magyar taxis Bécsben világító szabadjelzővel kínálna szolgáltatását? Ráadásul olcsóbban, mint a helyiek tarifája. Vagy elképzelhetőnek tartja bárki, hogy az osztrák városokban valaki is megpróbálna magát taxisnak kiadva feketén fuvarozni? Miért van az, hogy ez Magyarországon természetes cselekedet, ami biztosan következmények nélkül marad? Szerkesztőségünk havonta tucatszámra kapja a fényképeket a szándékosan taxinak látszó autókról. Mi lenne, ha azok, akiknek ez lenne a dolga, nem néznének másfelé, ha ilyet látnak?

Pedig a próbavásárlásokkal minden feketén taxizót le lehetne buktatni, ha lenne erre akarat. Nincs... **A szerk.**

### Taxisok Világa Szerkesztősége

Tárgy: Illegális taxizás Esztergomban

#### Tisztelt Főszerkesztő Úr!

P. A. esztergomi taxis vállalkozó vagyok, 23 éve rendelkezem taxiengedéllyel. A közelmúltban az önök szerkesztőségében személyesen beszélgettünk, amikor is szóban vázoltam önnek az Esztergomban lévő áldatlan állapotokat az illegális taxifuvarozással kapcsolatban. Személyes beszélgetésünk során abban maradtunk, hogy lapjukban szívesen közlésezzük az esztergomi taxisokat érintő problémákat és levelezéseimet, amit a Hatóságokkal folytatott, sajnos eredménytelenül. Mellékeltem elküldöm önnek annak a levélnek a másolatát, melyet a Nemzeti Közlekedési Hatóság Komárom-Esztergom Megyei Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőségének tatabányai kirendeltségének írtam, még 2011. április 18-án, és az általuk küldött válaszeveletet.

Ebben a válaszevelemben tudomásomra hozták, hogy a közúti ellenőrzés lefolytatására ők nem rendelkeznek hatáskörrel és illetékességgel, ezért a beadványomat a Nemzeti Közlekedési Hatóság (1066 Budapest, Teréz krt.62.) Közúti Gépjárműközlekedési Hivatalához áttették 2011. május 2-án. Azóta ettől a Hatóságtól válasza sem méltattak! Bárhová fordultunk eddig társaimmal, panaszainkkal eddig senki nem foglalkozott.

Így – ezek szerint – Esztergomban nincs hivatalosan akadálya annak, hogy az általam feljelentett esztergomi vállalkozón kívül még a szlovák taxisok is világító szabadjelzőkkel garázdálkodjanak, és mélyen a magyarországi viteldíjak alatt városunk területén és vonzáskörzetében dolgozzanak, miközben mi napi 2-3 ezer Ft-os bevételekből próbáljuk fenntartani a hivatalos vállalkozásunkat. Kérem a Tisztelt Taxisok Világa Szerkesztőségét, hogy hozza nyilvánosságra a Hatósággal folytatott levélváltásomat, és ha lehet, kérdezzék meg a nevünkben az N.K.H. Teréz körüti Hivatalát (bízva abban, hogy Önöknek talán válaszolnak), hogy

miért nem tesznek semmit a becsületes vállalkozók megvédése érdekében?

Esztergom, 2012. 01. 31.

Tisztelettel:

**P. A. taxis vállalkozó**

### Nemzeti Közlekedési Hatóság

**Németh Lajos Úr részére**

**Tatabánya**

Táncsics u. 1.

#### Tisztelt Közlekedési Hatóság, Tisztelt Németh Lajos Úr!

P. A. taxis vállalkozó vagyok, több mint 22 éve rendelkezem taxiengedéllyel.

Korábban már beszéltem Önnel telefonon, vázolván az Esztergomban lévő áldatlan állapotokat az illegális taxifuvarozással kapcsolatban.

Amiért most írásban fordulok Önhöz, annak oka, hogy egyre rosszabbodik a helyzet városunkban. Már nem csak a szlovák taxisok lehetetlenítenek el minket, becsületesen dolgozó és adófizető taxisokat, hanem több helyi, illetve környékbeli fiatalember is úgy gondolja, hogy illegális taxifuvarozásból fog megélni.

Tisztában vagyok azzal, hogy ezeket nem lehet hivatalosan tetten érni, és szankcionálni, ám van köztük egy fiatalember, aki talán mégis tetten érhető és felelősségre vonható. X.Y. az illető, neki hivatalos taxiengedélye van, egy Ford Transit 9 fős minibuszra, melynek a rendszáma: E..-0... X.Y. kb. másfél éve rendelkezik egy darab engedéllyel, mégis szinte a vállalkozása kezdete óta plusz kettő minibuszt dolgoztat hétvégén péntek-szombat éjjel, esetenként alkalmi gépkocsivezetőkkel. Olyan is előfordult már, hogy a hivatalos taxijára ráültetett egy-egy barátot, akiknek semmiféle jogosultságuk nincs arra, hogy taxit vezessenek. Tehát három 9 fős minibuszsal (ebből egy taxi) dolgozik mélyen áron alul. Taxiórát még abban az egy autóban sem használ, amiben benne van.

Többször felszólítottuk X.Y.-t, hogy hagyja abba a kettő minibusz foglalkoztatását, de semmit sem tudtunk elérni vele szemben, számtalanszor kiröhögött bennünket.

Azzal a tiszteletteljes kéréssel fordulok a Hatósághoz, hogy maradéktalanul és rövid határidőn belül ellenőrizzék X.Y. taxis tevékenységét, illetve tartsanak akár több hétvégén, éjjel átfogó taxi-ellenőrzést Esztergomban, a becsületesen dolgozó taxisok védelmében.

Kérem, ne hivatkozzanak arra, hogy erre nincs a Közlekedési Hatóságnak apparátusa, mert tudomásom szerint Budapesten rendszeres az átfogó éjszakai taxi-ellenőrzések (APEH, Rendőrség, NKH, Fogyasztóvédelem stb.), gondolom, hogy ez vidéken is megoldható.

Javaslatom a következő: Péntek-szombat éjjel telefonon rendeljenek taxit az alábbi telefonszámon: **06-30/33.....** (mellékelve a vállalkozás reklámja).

Kérem Önöket, hogy egy időpontban, két vagy három különböző helyre kérjék a szolgáltatás megrendelését, valószínű, hogy az egyik rendelésre kiálló minibusz, engedély nélküli lesz. A minibuszok rendszámjai: **E..-0.. Ford Transit** (hivatalos), **J..-6.. ezüstmetál Renault Traffic** (illegális), **K..-2.. Peugeot Boxer fehér színű** (illegális).

Amennyiben bizonyítható a szabálysértés (márpedig bizonyítható), kérem a Hatóságot, hogy X.Y. ellen a legszigorúbb büntetést (ilyen esetben taxiengedély bevonása) alkalmazni szíveskedjenek, tekintettel arra, hogy másfél éve többször figyelmeztettük őt.

Amennyiben a Komárom-Esztergom Megyei Nemzeti Közlekedési Hatóság nem teszi meg a szükséges intézkedéseket 30 napon belül, kénytelen leszek a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központi Hivatalához fordulni, vagy végső esetben kollégáimmal egyetemben leszereljük, sárga rendszámablainkat, visszaadjuk taxiengedélyünket és illegálisan folytatjuk tevékenységünket.

Kérem továbbá a Tisztelt NKH-t, hogy ellenőrizzék az Esztergom-Tát között a 117-es számú főúton lévő I. B.... fantázianévű disco-tól kihajtó, általunk ismeretlen üzemeltetésű szintén fehér rendszámmal üzemelő minibuszokat is. Ezeknek a szélvédője mögött egy kézzel írott



**A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.**

Hívóvonal díjmentes!  
**20/583-1957**  
**Ventus-953 Kft.**  
1133 Budapest, Kossuth u. 8.  
**www.ventus-953.hu** (36-1)307-5200, (36-1)306-7579

**DEBRECEN**

**www.fonixtaxi.hu**

**Telefon/fax: 06-52-444-444**

**E-mail:**

**fonixtaxi@fonixtaxi.hu**

**Cím:**

**4025 Debrecen**

**Arany János u. 32.**

 **SZÉKHELYSZOLGÁLAT**.NET

Telephely szolgáltatás a  
belvárosban **1.490 Ft + ÁFA / hó** áron!

**Miért válasszon minket?**

- szerződéskötés 5 perc alatt, vagy akár e-mailben
- egyedülállóan kedvező ár, rugalmas ügyintézés
- könnyen megközelíthető, Kossuth tér melletti iroda
- telephely csomagot is kínálunk, hogy csak azért a szolgáltatásért fizessen, amit igénybe vesz

**Keressen minket elérhetőségeinken!**

Tel: +36 70 387 1095  
Mail: [titkarsagi@szekhelyszolgalat.net](mailto:titkarsagi@szekhelyszolgalat.net)  
Web: <http://szekhelyszolgalat.net>  
Cím: 1054 Budapest, Horvát utca 8., 1. em. 2.





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**

papírlap látható I. B.... felirattal, ők díj ellenében végeznek személyszállítást.

Levelem megírására végső elkésé-  
désben került sor, felháborít, hogy  
több mint 20 év után tássaimmal arra a  
sorsra jutunk, hogy családunk megélhe-  
tése forog kockán a „feketén fuvarozók”  
miatt. A csőd szélén állunk, miközben a  
hatóságok bennünket folyamatosan el-  
lenőriznek (APEH, Fogyasztóvédelem,  
Rendőrség), mások feketefuvarozással  
teszik tönkre több család megélhetését.

**Tisztelt Németh Lajos Úr!**

Kérem, sziveskedjen intézkedni, hogy  
ezek az állapotok megszűnjenek. Szeret-  
nék írásbeli választ kapni levelemre, egy-  
ben hozzájárulását kérem, hogy válaszát  
a **Taxisok Világa** című havi újságban  
közzé tehessem.

Várom mielőbbi válaszát:

Esztergom, 2011. április 18.

**Tisztelettel:**

**P. A. Taxis vállalkozó**



## Korhatár előtti nyugdíjak, rokkantnyugdíjak

**Januári számunkban „nagy a bizonytalanság”** alcímmel írtunk a korhatár előtti nyugdíjak és rokkantnyugdíjak területén beállt változásokról. A helyzet azóta tisztázódott: igen, közel nyolcszorosára nőtt az idén azoknak a nyugdíjas vállalkozóknak a havi járulékkerhe, akik a tényleges – saját jogú – öregségi nyugdíjas kort még nem érték el. Ők a törvény értelmében nem minősülnek kiegészítő tevékenységűnek, tehát a főfoglalkozásúakra vonatkozó általános szabályok szerint adóznak.

2012 január elsejétől kiegészítő tevékenységűnek csak azok minősülnek, akik saját jogú nyugdíjasok, és az ellátást az öregségi korhatár betöltését követően kapják. Így tehát kiesnek a nyugdíjrendszertől akik rokkantsági, baleseti rokkantsági, csökkentett összegű előrehozott, korengedményes és korkedvezményes, vagy szolgálati nyugdíjban részesülnek.

Nekik idén már a főállásúakra vonatkozó általános szabályok szerint kell kiszámítaniuk, bevallaniuk és befizetniük a járulékokat. Ez azt jelenti, hogy a normál munkaviszonynak megfelelően 8,5 százalékos egyéni egészségügyi és munkaadói járulékokat, 10 százalékos nyugdíjjárulékokat, és 27 százalékos szociális hozzájárulási adót – régi nevén tb-járulékokat –

kell fizetniük. Az egyéni járulékoknál a tíz százalékos nyugdíjjárulékot legalább a minimálbér, az egészségbiztosítási és munkaadói járulékokat a minimálbér másfélszerese, a szociális hozzájárulási adót pedig a minimálbér 112,5 százaléka után kell megállapítani és befizetni. Ez havonta pontosan 49 407 forint járulékkerhet jelent. A szabály mind az egyéni vállalkozókra, mind a társas vállalkozás biztosított tagjára vonatkozik.

Kérdés, van-e alternatíva. Többet firtatták lehet-e, és hogyan ezt a terhet csökkenteni. Nos, lehet a vállalkozást szüneteltetni vagy abbahagyni. Mindkét esetben feltétel, hogy a taxiautó taxi jellegét meg kell szüntetni. Lehet a vállalkozás

abbaahagyásával párhuzamosan alkalmazottként, csökkentett óraszámban dolgozni, egy erre alkalmas cégnél. Lehet „találni” egy főállást, és mellette gyakorolni a taxis vállalkozást (igaz, itt meg az erősen megemelkedett cégadóval kell szembeézni). Minden esetben érdemes mérlegelni, hogy mennyire éri meg a változtatás. Vannak olyan kollégáink – nem is kevesen – akiknek ez már az utolsó csepp volt a pohárban, az üzemenyagárák, a kötelező kamarai regisztráció, a droszdíj 50 százalékos emelése mellett, és inkább megpróbálnak a ma már járadéknak nevezett nyugdíjuktól megélni, vagy más területen próbálkoznak.

### A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

**1. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése; „Rakpart vagy meredek part”. A tábla arra figyelmeztet, hogy a vezető mozgásteret leszűkül és ez az útról való letérés veszélyével jár. Az ilyen helyen gyakran az úttest széle egyben az út széle is, nincs leállósáv, útpadka vagy járda.

**2. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Hóhanc használata kötelező” táblát a határátkelőhelyen helyezték el, csak azok a járművek léphetnek be Magyarország területére, amelyeken készenlétben van legalább egy hajtott tengely gumibroncsainak a felszereléséhez szükséges hóhanc.

**3. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos” jelzőtábla alatt „Kivéve áruszállítás” feliratú kiegészítő tábla van, áruszállítást végző járművel a tilalom ellenére be szabad hajtani, ha az úti célja a jelzőtáblával megjelölt úton van.

**4. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése; „Korlátozott forgalmú övezet”. Az ilyen helyen a „Korláto-

zott forgalmú övezet (zóna) vége” jelzőtáblaig az úton, a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel közlekedni tilos.

**5. Helyes a „C” válasz.** Zöld fényjelzésnél sem szabad az útkereszteződésbe behajtani, ha azt – forgalmi torlódás miatt – e fényjelzés időtartama alatt előreláthatólag nem lehet elhagyni.

**6. Helyes a „A” válasz.** Az útburkolati jel különösen veszélyes helyre hívja fel a járművezető figyelmét, de a megállási tilalmon felül más korlátozást nem jelez.

**7. Helyes a „C” válasz.** A képen látható tábla-kombináció lakott területet jelez, ahol legfeljebb 50 km/h sebességgel szabad közlekedni.

**8. Helyes a „B” válasz.** Aki látja, hogy valamelyik közlekedési partnere szabályszegésével veszélyhelyzet hoz létre, az köteles minden tőle telhető megtenni a baleset elhárítása érdekében.

**9. Helyes a „B” válasz.** A külföldre távozó magyar rendszámú gépjárművet – a „H” betűt fel-tüntetve – államjelzéssel kell ellátni.

**10. Helyes a „C” válasz.** A taxi első ülésén csak egy utas szállítható.

**11. Helyes a „C” válasz.** Az egymás mellett el-lentétes irányban elhaladó járművek között meg-felelő oldaltávolságot kell tartani, ennek érdeké-ben – a szükséghez képest – a járművekkel köl-csönösen az úttest széléhez kell húzódni.

**12. Helyes a „A” válasz.** A passzív biztonság a körbe tartoznak a taxi azon szerkezeti kialakításai, amelyek baleset esetén megakadályozzák, vagy csökkentik a résztvevőket ért káros hatásokat.

**13. Helyes a „A” válasz.** A gépkocsi aktív biz-tonság körébe tartoznak a jármű olyan szerkezeti kialakításai, amelyeket baleset megelőzésre hasz-nálnak. Ilyen a vezető szélvédővel növelt tartozék a fűtés, szellőztetés, lengéscsillapítás stb.

**14. Helyes a „C” válasz.** A járdára festett folyto-nos fehér vonal azt a határt jelzi, ameddig a gép-kocsivezetők a járdának az úttest felőli részét jár-műveikkel várakozás céljára igénybe vehetik.



## Három autót tarolt a taxi

# EGYETEMVÁROSBELI „KRIMI”<sup>99</sup>

**Először mindenki azt hitte, egy elrabolt taxival menekültek a támadók, akik Miskolcon, az Egyetemváros területén három parkoló autót is összetörték „menekülésük” közben. Később kiderült, kevésbé kriminális az eset, négy ittas férfi – köztük a taxi tulajdonosa is – kocnikázott és egy nem kellően kontrollált manőver eredményeként landoltak a parkoló autókban. A rendőrség most azt vizsgálja, ki is ült a volánnál, ugyanis a véralkohol-eredmények ismeretében, ezt senki nem tehette volna.**

Miskolcon az Egyetemvárosban haladt a taxi, amiben négyen ültek. Látszólag nem is volt semmi furcsa mindaddig, amíg az egyik – időben nem észlelt – fekvőrendőr a nagyobb sebességgel ráhajtó gépkocsit meg nem dobta. A volánnál ülő férfi elveszítette uralmát a jármű fölött, és az úttest szélén parkoló autóknak ütközött. A lendülete azonban akkora volt, hogy rögtön három gépkocsit is

összetört. A taxiból a bennülők kiszálltak, és ettől a pillanattól kezdve senki nem emlékezett, ki is ült a vezető helyén.

A jól értesültek rögtön tudni vélték, a kocsit elrabolták és a tettesek ezzel menekültek, amikor becsapódtak a parkoló járművekbe. Ennek gyorsan híre is ment, és a rendőrök is először úgy igyekeztek a helyszínrre, mintha egy rablás elkövetőit foghatnák el. Kiérkezésüket követően kezdett tisztulni a kép – valamelyest. Miután az igazoltatásokat követően kiderült, hogy a taxi tulajdonosa is a „támadók” között van, és nem erőszak hatására tartott társaival, így a rablást ki is lehetett zárni. A járőröknek feltűnt, hogy a helyszínen tartózkodók ittasak, ám azt senki nem árulta el, ki ült a volán mögött, így biztos, ami biztos, elvittek mindenkit vérvételre. Az eset megítélése alaphelyzetben ugyanis baleset, ám ha kiderül, hogy a taxit valójában vezető férfi szervezetében a véralkoholszint meghaladja a 0,8 ezreléket, abban az esetben ez ittas vezetés bűncselekménye, amelyet a törvény másképpen rendel büntetni.

Az eljárásban most a rendőrség azt próbálja kideríteni, ki követte el a cselekményt, és az minnek minősül. A sofőrnek annyiban már szerencséje van, hogy az utasok közül

senki nem szenvedett nyolc napon túl gyógyuló sérülést, mert akkor súlyos testi sértés miatt eleve bűncselekmény miatt kellene intézkednie a hatóságoknak.

A négy férfit a járőrök előállították, majd vérvételüket és kihallgatásukat követően távozhattak a városi rendőrkapitányságról. A vizsgálat feladata lesz tisztázni: ki is ült a volánnál, ezt követően folytatható az érintettel szemben az eljárás. A taxi tulajdonosát azonban azért is elszámoltathatják, hogy átengedte gépjárműve vezetését olyan személynek, aki erre nem volt megfelelő állapotban, esetleg engedéllyel sem rendelkezett ehhez, úgyhogy ő már biztosan nem ússza meg ezt a furka kalandot. **K.z.f.**

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

## Telefontolvajok a Lehel tér környékén

# Vigyázzatok!

Több kolléga jelezte, hogy megszabadították telefonjaiktól, értékeiktől a Lehel tér környékén. A körülményekből, az esetekből itélve ugyanarról a fiatal párról lehet szó. Vagy telefonrendeléssel (utcai fülke), vagy leintéssel kezdődik a fuvar.

A kiindulás, Budapesten a XIII. kerületben a Szabolcs utca – Bulcsú utca – Lehel tér körzete. A hölgy utas előre ül, a párja hátra. A hölgy menet közben izeg-mozog, igazítgatja a ruháját, a cipőjét. Természetesen előre hajol, forgolódik, nagykabátja előre-hátra csúszik. A társ közben csendben figyel.

Közismert – az utasok által is –, hogy a taxisok a pénztárcájukat a bal kezük közelében – általában – a bal első ajtó kialakított rekeszében tartják. Ugyanakkor a telefont jobb kezük közelében – leggyakrabban a két ülés közötti területen tartják. Ezt használják ki a rossz nénik és bácsik. A télikabát egy pillanatra odacsúszik a két ülés közötti területre, eltakarva az ott tárolt dolgokat.

A fuvarnak vége, gyors fizetés és az utas már rohan is. A taxis először a tükröt figyel, indulhat-e? Kuplung, sebességváltó, nagy gáz. Legtöbbször csak hosszú percek múlva figyel a telefon hiányára, vagy telefonálni szeretne, vagy feltűnik, hogy már régen csörgött. Ilyenkor már nincs mit tenni, nincs milyen nyomon elindulni. A rendőrségi feljelentés – legtöbbször – zsákutcába torkollik.

Itt is a megelőzés lehet az egyetlen megoldás, az egyetlen védekezési eszköz. Tegyük a telefont egy tartóba, magunk elé, a szemünk mindig rajta legyen.

**Ferenczy P. Károly**

## Hol kapható baleseti kárbejelentő?

Régen egyszerű volt a dolog. A kárfelvételi helyeken, például a Hungária Biztosítónál, a Hamzsabégi úton kitétték a baleseti kárbejelentő lapokat, el lehetett venni egy pár darabot tartalékba. Azonban többnyire megszűntek a biztosítótársaságoknál a kárfelvételi helyek, balesetek után kérésre kijönnek az ügyfélhez a biztosítási szakemberek. Akkor most hol lehet hozzájutni a kárbejelentő papirokhoz? Természetesen megkerestem a nagyobb biztosítókat. Ne okozzon meglepetést, hogy az Allianz biztosító címe alatt néhol FHB fiókokat találunk. Az FHB felvásárolta az Allianz Bankot, de ott továbbra is foglalkoznak Allianz baleseti ügyekkel.

### Allianz Biztosító

- I. Hattyú utca 18.
- II. Margit körút 54.
- III. Mátyás Király út 8/b
- III. Flórián tér 4-5.
- IV. Árpád út 45.
- V. Kossuth tér 13-15.
- VII. Erzsébet körút 18.
- VII. Rumbach Sebestyén utca 15.
- VIII. Üllői út 48.
- VIII. Hungária körút 40-44.
- IX. Ferenc körút 30.
- IX. Haller út 32.
- X. Körösi Csoma Sándor út 18-20.
- XI. Villányi út 20.

- XIII. Váci út 20.
- XIII. Lehel út 74-78.
- XIV. Bosnyák tér 5.
- XIV. Mogyoródi út 156.
- XVII. Pesti út 41/d
- XVIII. Üllői út 372.
- XX. Kossuth Lajos út 64.
- XXI. Kossuth Lajos út 47-49.

### Generali Biztosító

- III. Flórián tér 8-9.
- VI. Teréz körút 42-44.
- XI. Fehérvári út 26.
- XII. Jakubinosok tér 2-3.
- XIII. Váci út 36-38.
- XIV. Őrs Vezér tér 24.
- XIX. Ady Endre út 42-44.

### Uniqua Biztosító

- II. Hidegkúti út 293.
- II. Szilágyi Erzsébet fasor 121.
- XI. Rétköz utca 18.
- XIII. Róbert Károly körút 70-74.
- XVII. Pesti út 152.
- XX. Átlós utca 154/b

Célszerű bemenni valamelyik, útba eső fiókba és tartalékolni néhány kárbejelentőt. Ha nekünk nem is kell – remélhetőleg – de, valamelyik kollégának, vagy bajba jutott autóstársunknak szüksége lehet rá.

**J. P.**

# Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Az egykori kert virágai közül  
csak az ibolyák nem pusztultak el...  
Gyakran jártam oda; később is, amikor  
a cserjésben a vadrózsabokrot behavazták a  
virágok, vagy mikor minden elvirult már, s  
csak a kenderike meg a sármány bújkált a  
bozót között...”

(Th. Storm: Egy csöndes muzsikus. Ford.:  
Honti Irma)

Ha a türingiai Heiligenstadtban sétálunk a fehér, egytornyú templomtól lefelé az enyhe lépcsősoron, az utolsó lépcsőfokon egy magas alak hátát látjuk magunk előtt. Bal kezében könyv, jobb keze lazán hosszú kabátja zsebében. Az egyik lába mintha mozdulna, de nem megyen tovább, csak áll. Merthogy szobor az, bronzból. Megelőzve és elé lépve látjuk: ő Theodor Storm író-költő, megszobrozva, itt, ebben a városban, amelyet nem szeretett, ahun kényszerűségből élt egy darabig.

Jó szobor ez nagyon. Kifejező. Megyen a merengő tekintetű költő-szobor hazafele, az innét igen messi Husumba...

Tetszenek-e tudni, merre van Husum? Megmondom: Németország legészakibb részén, Schleswig-Holstein tartományban, annak is az északi csücskiben. Úgy köll elképzelni, hogy nyugat felől az Északi-tenger tapad rája, északon, keleten meg délen legelőlk, szántóföldek, mocsaras, lápos kietlenségek veszik körül. Hegy vagy akár nyamvadt dombocskák nem tör meg ezt a lapályos harmóniát, amiből mint a kihegyezett ceruza mutat a magasba egy-egy távoli csücsös, fehér templomtorony, esetleg valamék, véletlenségből hirtelennőtt hárs- vagy bükkfa. Meg ahogyan egy hajdani költő írta: „Fönn széles ég függ, tág ölü mező”.

Husum a régi időkben halászfalu volt, aztán nagyobb rangot kapott, komoly tengeri kikötővé vált. Am kikötője idővel eliszaposodván visszazsugorította magát csöndes kisvárossá. De itt maradtak a part menti színes halászházacskák és köztük a jópofa matrőzkocsmák, ivók, falatozók. No meg az ódon belváros, macskaköves utcákkal, csücsös oromzatú, vörös vagy barna téglából épült keskeny házakkal.

Északi germánok, a frizek lakták, igen szorgalmas, szívós és kitartó nép. Szép szál mindenik. A fríz férfinál csak a fríz asszony a derekabb, ő tartja össze a családot, ő önt lelket urába, ha az alkalomadtán lankadtabb, fáradtabb vagy nyűgösebb a kelleninél. A gyerekeknek pedig ezt tanítják: „Csak akkor vagy igazi fríz, ha erős a szellemed, de lágy a szíved”, vagy ezt: „Előbb jobb emberek legyünk, aztán frizek”. (Ezen a szóláson valami okból mostanában mindég elméláztatok.)

No de hát a tenger! Azt bizony az erős, metsző hideg nyugati szél időnkint felkorbácsolta, szökőár zúdult a városkára, gátat kellett építeni, javíthatni. Ilyenkor minden husumi kint a gáton! Ilyenkor nincs „jobbaldali”

husumi vagy „baloldali” husumi. Ilyenkor nem átkozzák egymás felmenőit, nem kérkednek olyasmivel, hogy: „Én husumibb vagyok nálad!”, vagy: „Bennem megingathatatlan a husumiság-érzés, te meg gyanúsán idegenszívű vagy!” Nem bizony, egyként védik a közöst, a szülővárosukat.

A belvárosban áll egy igen takaros ház. Csücsös tetejű ez is, a felső szinten négy ablak, a földszinti részt csupaüveg portálú óra- és ékszerbolt foglalja el. De csak mostanában. A kicsiny házbejárat fölött szolid tábla: Itt született 1817-ben Theodor Storm.

Ő az e havi költőnk.

Papája jogtanácsos, a városka tiszteletré méltó, tekintélyes és közmegebecsülésnek örvendő polgára. A család tehető, jómódú. Theodor is jogot tanul, ügyvéd lesz, megbízható, becsületes és szorgalmas. Feleségül veszi 18 éves unokahúgát, Constanzét. Szép nagy kertés házat vásárolnak, a szelid és odaadó Constanze szeretettel ápolja rózsáit, orgonáit, no meg persze az egyre gyarapodó családját. Életük a kiegyensúlyozott polgári élet dicsérete. Szeretik a társaságot, a vidám beszélgetéseket, de Theodor a merengést és a magányt is kedveli (állítólag idősebb Pliniustól való e mondás: „A társaságnál csak a magány szórakoztatóbb”) – ilyenkor alkot: prózát vagy verset. Az első és legfontosabb kritikusa Constanze.

Storm novellái a német nyelvű irodalom gyöngyszemei. Ne tessenek valamiféle mozgalmasságot a történetekre gondolni. Imádozott városáról, környékéről, lakóiról, családjáról és gyermekköréről ír megkapó egyszerűséggel. Emlékek ezek a hajdani csudás világról, a karcsú, szőke hajú leányokról (akik többnyire bánatosak és boldogtalanok), öreganyókról, a tengerről, a lápvilág legendáiról, egy régi kertről, melyet rendszeresen meglátogatnak kedves madarai, a kederikék és sármányok – hát valahogy így.

Mi tagadás, szeretem Stormot, ezért kellőképp elfogult vagyok. Mert ha ilyesmit olvasok tőle (Szász Imre ford.), hogy „Egy késő őszi délután jól öltözött öregember ballagott lassan felfelé az utcasarkon. Sétáról térhetett haza, mert divatjamúlt csatos cipőjét belepte a por... Sötét szeme, melyeken mintha egész elveszett ifjúsága továbbélt volna ...nyugodtan nézett körül vagy le, az alkonyborongásban fekvő város felé...” – máris le vagyok véve a lábamról (magamra vagyok ismerve).

Költészete is az „egyszerű” verselés diadala. Semmi csúrés-csavarás, modernkedő mellébeszélés, modorosság, depressziós szenvedély. Akárcsak novelláiban, verseiben is a város és környékének életét ábrázolja megrendítő és megható realizmussal. Izelítődül egy falusi életképet közlünk tőle (Vajthó László fordításában) – olyan, mintha föstmény lenne. (Megjegyzem: most meg molnárlegény szeretnék lenni – meg tetszenek látni, miért.)

## NYÁRI DÉL

Alszik az udvar, csend a pajtán,  
A nagy malomkerék se méri,  
Napfény ragyog a körtefának  
Fehér, nyugalmas levelén.

Álmosan zümmögnek a méhek,  
Ásít a kis padlásnyílás,  
Kopottas ingbe', szénagözbe'  
Puk bókol ott és senki más.

Hortyog a molnár, a cseléd is,  
Csak szép leánya nem pihen,  
Halk pajkosan nevet s papucsát  
Ledobja titkon, sebtiben.

Felkölti a molnárlegényt most,  
– Csak bámul az s még mitsem ért –  
„Most megcsókolhatsz drága buksim,  
De csöndesen, az istenért!”

Az írás mellett Theodor élénk levelezést folytat irodalmi barátaival, köztük a svájci Grottfied Kellerrel (róla januári számunkban írtunk). Elképzelhetjük, miket mesélhettek egymásnak a mindig vidám, bohém hegyvidéki piás, e megrögzött agglegény, no meg a többgyermekes, komoly hivatástudatú síkföldi. Storm valóban böcsülettel ellátja hivatását, a gyerekek cseperednek, Constanze a rózsáit ápolgatja.

De jaj! – mint tudjuk: nincsen rózsza tövis nélkül. Dánia bekebelezi a kicsiny Husumot. Storm, a patrióta „száműzetésbe” megy a számára oly idegen Tübingiába, majd a még idegenebb porosz földre. Constanze a hetedik (!) gyermeke születése után meghal, apja reménye, a legidősebb fiú, Hansi elkanászodik, iszik, és ami ezzel jár. A békés nyugodt polgári életnek egy időre vége. Am a gyászév leteltével Theodor feleségül veszi titkolt (bizony! hát kinek nincsenek titkai?) szerelmét, Dorotheát, tőle született a nyolcadik gyermeke. Idővel visszaköltözhetett Husumba, dolgozott, írt békességben élete végéig.

Kései arcképén olyan, akár egy öreg tengerészkapitány, aki éppen mereng a nagy vízen vagy múltján, eltűnő, ködbe foszló ifjúságán... 1888-ban a gyomorrrák vitte el – ez állítólag a külsőleg fegyelmezettek, de belül feszültek veszedelme.

A husumi St. Jürgen temetőben göcsörtös törzsű vén fák lombja alatt nyugszik, sírján sárga és kék virágok fegyelmezett, rendezett sorban. Mondják: e helyet gyakran felkeresik a kenderikék és sármányok – rokonlelket látogatni...



# Turisztika, Sport és Gasztronómia

## Polinger Sándor rovata

### Gasztronómia

#### Tisztelt kollégák!

Lassan a tél vége felé járunk, de azért nem kerülhettük el a havat, s hideget. Ezt a februári hideg időt kihasználva már páclébe raktam a sonkákat, ezeket naponta forgatjuk, s várjuk a füstölés idejét, mert húsvétra csak jól jön egy kis házi sonka. E kellemes időtöltés közben elgondolkodom az idő múlásán, miszerint már harminc éve magántaxiom, ebből húsz éve a Citynél, s immáron öt éve írok recepteket havilapunkba.

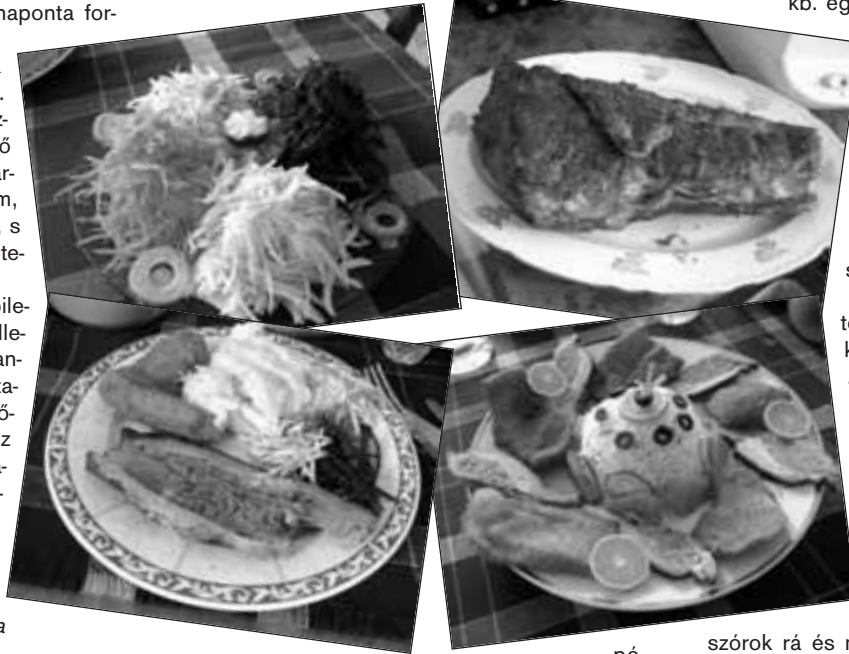
Nos, erre a kisebb jubileumra készítettem egy kellemes ételt, melyben ott vannak az ízek, kalóriák és vitaminok együtt, amikre téli időben szükségünk van. Ez egy borjúmájás töltött dagadó, natúr vitamin-salátával.

#### Hozzávalók:

1 dagadó  
30 dkg borjúmáj  
30 dkg csiperke-gomba  
1 fej hagyma  
2 zsemle  
só, bors  
majoránna  
gyömbér  
étolaj  
1 tojás  
1 sör

#### Elkészítése:

A dagadót óvatosan felszúrjuk, kívül-belül sózzuk, borsozzuk, enyhén majoránnázzuk, majd a töltelékét készítjük el. Kevés olajon pirítjuk az apróra vágott hagymát, majd ráteszük a hártázott,



pépesített májat, végül az apróra vágott gombát is, miközben ázik a két zsemle. A májast sózzuk, borsozzuk, majd majoránnát és friss reszelt gyömbért teszünk bele, s ha kész, félretesszük. A kinyomott zsemlet elmorzsoljuk, ráütünk egy tojást és beletesszük a pirított májast, majd az egészet jól összedolgozzuk.

Ezzel a masszával, egy kanál segítségével, megtöltjük a húst teljes hosszában, hogy formás, egyenletes legyen. A végét vagy bevarrjuk, vagy hústüvel lezárjuk. Tepsibe helyezük, meglocsolva olajjal, s egy üveg sörrel, fóliával letakarjuk, s közepes lángon sütjük kb. egy és negyed órát. Közben locsolgatjuk a levéllel,

szükség esetén kevés vizet adunk alá.

Hústüvel megszúrva érzékeljük, ha már elég puha, kicsit pirítjuk, és kész. A felszeletelés minimum fél óra múlva következik, addig elkészítjük a salátát.

Ehhez kell 1-1 répa, fekete retek, cékla, zeller. Ezeket meghámozzuk, majd „julienne” szeleteljük. Ez azt jelenti, hogy nagyon vékony csikokra, ezt késsel kicsit macerás, de kapni hozzá célszerszámot, ha esetleg nincs a háziasszony konyhájában. A zöldségeket egy tányéron egymás mellé halmozom, színes borsot

szórok rá és meglocsolom zöldsézes olívaolajjal. Díszíthetem uborkával, hogy színesebb, vidámabb legyen. Már csak egy csinos tálalás kell és jöhetnek a vendégek is. Jómagam némi házi rozé-borral kísérem a falatokat.

Fakanalás jó étvágyat kívánok:

**Soós István City 22**

### Tavaszi sorsolás

## Labdarúgó öregfiúk nagypályás bajnoksága

#### Kiemelt csoport

Március 12. Malév - FŐTAXI  
Március 19. FŐTAXI - REAC  
Március 26. FŐTAXI - Újpest FC  
Április 2. MTK - FŐTAXI  
Április 16. FŐTAXI - Vasas  
Április 23. RAFC - FŐTAXI  
Április 30. FŐTAXI - Budafoki LC  
Május 7. III. ker. - FŐTAXI  
Május 14. FŐTAXI - Rákosmente  
Május 21. Ferencváros - FŐTAXI  
Június 4. FŐTAXI - ESMK

#### Old Boy's I / B osztály

Március 22. Pepita Taxi - MALÉV  
Március 29. Pestszentimre - Pepita Taxi  
Április 5. Pepita Taxi - SKÁLA  
Április 12. Budatétény SE - Pepita Taxi

Április 19. Pepita Taxi - Bp. Erőmű  
Április 26. Pepita Taxi - Közterület SK  
Május 3. Testvériség - Pepita Taxi  
Május 10. Pepita Taxi - MLTC  
Május 17. Csillaghegy - Pepita Taxi  
Május 24. Pepita Taxi - Hungarian Talents  
Május 31. MTK - Pepita Taxi

#### Old Boy's II. osztály Északi csoport

Március 22. Szt. Pál Akadémia - FŐTAXI  
Március 29. FŐTAXI - BEAC  
Április 5. Rudolf SC - FŐTAXI  
Április 12. FŐTAXI - MAC Népstadion  
Április 19. Budaörs II. - FŐTAXI  
Április 26. FŐTAXI - Róna SC  
Május 3. M. Telekom - FŐTAXI

Május 10. Senior '92 - FŐTAXI  
Május 17. FŐTAXI - Ú. Haladás FC  
Május 24. H. Sashegy - FŐTAXI  
Május 31. FŐTAXI - MFC Favorit

A pontos kezdési időpontok és a mérkőzések helyszínei továbbra is megtalálhatóak a Magyar Labdarúgó Szövetség adatbankjában (adatbank.mlsz.hu) és a Budapesti Labdarúgó Szövetség honlapján ([www.blsz.hu](http://www.blsz.hu)).

**Juhász Péter**

**Bombaszakértő vagyok. Ha futni lát, próbáljon velem lépést tartani.**

\*\*\*

**Ne makacskodj! Forogj együtt a Földdel.**

\*\*\*

**Soha többet nem veszek feleségül kézilabdás nőt. Bármit vág hozzám, eltálal.**





H-2111 Szada, Dózsa György út 166. • Telefon: +36 30 907 1329  
Web: www.vidaauto.hu • E-mail: info@vidaauto.hu

**ZÚZMARA CSOMAG**  
műszeres futómű-  
és fényoszó  
beállítás  
**6790 Ft**  
helyett

**RÉNSZARVAS CSOMAG**  
motordiagnosztika  
akkumulátor és  
fagyálló műszeres  
ellenőrzése  
**8790 Ft**  
helyett

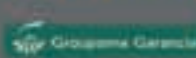
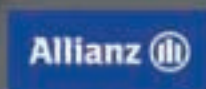
**HÓPIHÉ CSOMAG**  
lengéscsillapító  
és fékhatás mérés  
teljes futómű  
átvizsgálás  
**7300 Ft**  
helyett

**4800 Ft**

Az árak az ÁFA-t nem tartalmazzák

## Teljeskörű biztosítási ügyintézés!

Biztosítási kárrendezési központ



Mi megelőlegezzük javítási költségeit!

**Törzsügyfeleinknek  
ingyenes csereautót biztosítunk!**



Olajcsere szerviz

ALAP CSOMAG 15W-40	NORMÁL CSOMAG 10W-40	SZUPER CSOMAG 5W-40	EXTRA CSOMAG motorspecifikus
<b>6.990,-Ft</b>	<b>9.990,-Ft</b>	<b>13.990,-Ft</b>	<b>19.990,-Ft</b>

### A CSOMAGHOZ TARTOZÓ DÍJTALAN SZOLGÁLTATÁSOK

Olajrendszer tisztítás  
Korlátlan mennyiségű motorolaj feltöltés  
Olajszűrő cseréje

**ELÉRHETŐSÉGEINK:**

**Szervizvezető:**  
Novák József +36-30-907-1328

**Alkatrész rendelés,  
információk:**

Veress Csaba +36-30-920-2725  
Rozman Márió +36-30-907-1325



# A Budapest Taxi egészen más üzleti szellemiséggel működik, mint amit eddig természetesnek és megváltoztathatatatlannak véltél!

## Tudsz számolni?

### A Budapest Taxinál:

- **nem kérünk** külön díjakat kötelező tartozékokért, mint pl. szabadjelző, POS terminál, matricák! Benne van a tagdíjban!
- **nem kérünk** 100-200 ezer forintos kauciót!
- belépéskor **nincsenek külön költségek** (mint például oktatási díj, vagy szabadjelző díj, vagy matricapénz) a belépési kedvezményed ellentételezésére!
- **nem kérünk** 6 hónapos, pláne nem 1 éves hűségidőt belépéskor,
- a **valós** rendelésszámokról adunk tájékoztatást a taxisainknak!
- **megvonjuk** a megbízatást attól az etikai bizottsági tagtól, vagy időmérőtől, aki visszaél a beosztásával, vagy kivételezik valakivel!

## A jövedelmedet számold ki ne a forgalmadat!

### A Budapest Taxinál:

- **folyamatos csekkbeváltási lehetőséget** biztosítunk, heti 2, egész napos pénztári nyitva tartással!
- **csak 56 000 forint a főállású tagdíj** és nincsenek további egyéb költségek!
- **másodállásosként is dolgozhatsz**, lényegesen kevesebb tagdíjért!
- **másodállásosnak minden második hétvégén a nappal ingyenes**, az akkor felvett címek nem számítanak bele a fuvarlimitbe!
- **csak 30 000 forint a kaució!**
- a **kötelező taxis utasbiztosítást mi fizetjük** flottában helyetted!
- **1 millió forintos élet és balesetbiztosítást** kötünk a taxisainkra!
- **nincs bérleti díj** az általunk adott POS terminálra, szabadjelzőre!
- **1 hónapos belépési tagdíjkezdvevény**, és csak 3 hónap hűségidőt kérünk!
- vidéki egyéni vállalkozóinknak **ingyenesen telephely nyilatkozatot adunk!**
- **200 Ft/km és a feletti** átlagos útdíjon teljesítjük a fuvarokat!
- 100%-ban lebeszélhető alapdíjjal, flottán belül ingyenesen, flottán kívül **nettó 15 Ft/perc díjon beszélünk mobiltelefon!**

## Szerinted melyik cégnél marad több pénz a zsebedben?

Ahol legalább 200-al fuvarozol, kiszámíthatóak és alacsonyak a költségeid, vagy ahol 200 Ft/km útdíj alatti a fuvarok többsége, kiszámíthatatlanok és magasak a költségeid, ráadásul egész nap rossz a közérzeted?

## Várod a változás csodáját? Ha te nem lépsz, miért változna? Szerinted?

Ha ismered a várost és nem csak rákosborzasztón szeretsz kályházni, ha több pénzt és nyugodtabb munkakörülményeket akarsz magadnak, akkor

**gyere a Budapest Taxihoz dolgozni!**

### BUDAPEST TAXI

1102 Budapest, Kőrösi Csoma Sándor út 40. I. emelet 119. Kapukód: 119. Kulcs: 4333  
Telefon: 4-333-333, telefax: 4-333-330, e-mail: [taxi@bptaxi.hu](mailto:taxi@bptaxi.hu)



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

**3 éves**  
**Digitaxi taxióra**  
– hönymtatós –  
**eladó.**  
Érd.: 06/70/38-38-207

**Dunaharasztn,**  
telekárban, 2 generációs,  
felújítandó családi ház,  
aszfaltozott utcában,  
részben berendezetten eladó.  
2 szoba, fürdőszoba,  
konyha + étkező,  
előszoba, melléképület.  
Cserépkályha, gyűrűs-kút.  
Gáz és csatorna az utcában.  
  
Irányár: 10.5 millió forint.  
  
Érd.: 06/70/383-8772

**FORD GALAXY 1.9 PD TI**  
2002-es évjárat. Full-  
extrás, manuális váltóval +  
MULTIMÉDIA, 7 bőrülés.  
**Ár: 1 390 000 Ft.**  
Tel.: 06/20/9691-557

**OPEL ZAFIRA, 1.9 CDTI,**  
**ENJOY PLUS**  
felszereltségű, 2006. 11.  
havi autó eladó.  
Érd.: 06/30/966-6531

**AZONNAL**  
**BEKÖLTÖZHETŐEN**  
**ELADÓ**  
XII. kerület, Németvölgyi  
úton lévő, jó állapotú,  
földszintes,  
összkomfortos lakás kis  
rezsivel – gázfűtéses,  
beépített konyha,  
háztartási gépekkel.  
**Ára: 9.8 millió forint**  
Érdeklődni lehet:  
**06/30/9310-517**

**Citroen Xsara**  
**Picasso 1.6 HDI**  
**taxinak kiadó**  
Érd.: 06/20/935-4515

DAEWOO CHEVROLET  
KIA MOTORS HYLUNDAI  
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

**CHEVROLET**  
**LACETTI 4 ajtós,**  
2007. júliusi, 1.6-os,  
benzin-gáz üzemű.  
Automata-váltós,  
vonóhoroggal,  
taxinak vizsgáztatva,  
lízing-átvállalással  
**átadó.**  
Tel.: 06/70/3838-252

## AUTÓSZÁLLÍTÁS

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

[www.gepjarmuszallitas.hu](http://www.gepjarmuszallitas.hu)

Tel.: 06-209-960-250

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

## Előfizethető a Taxisok Világa!

előfizetési díjak november 1-től  
A féléves előfizetői díj **2970 Ft**, az egyéves **5940 Ft**, amit postautalványon  
kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt,  
nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

4 éves és jelenleg is üzemelő **TAXI KIL**, áfa-mentes, nullás papirokkal,  
engedélyekkel, per- és hitelmentesen, taxinak felszerelt (törzskönyv,  
szervizkönyv, taxióra, UPH rádió, szabadjelző, vonóhorog, új téligumikkal,  
stb.) 2 db. dízel Citroen Picasso (4 éves szép állapotú megkímélt taxikkal)  
4.2 millió forint készpénzért **ELADÓ.**  
Érdeklődni: **06-20-9354514**  
(Taxigépkocsi-vezetőt is felvesznek.)

Taxinak vizsgáztatott, vagy  
**taxinak alkalmas**  
**autót keresek**  
**500 000 forintig.**  
Tel: 06/30/286-6066  
06/1/631-7163

## Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

[taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

– Mondja, gazduram, ha itt a Maros  
mentén lefelé megyünk tovább, hová ju-  
tunk?

– Hát, ha jól bírják az urak a gyaloglást,  
akkor a Fekete-tengerhez.

\* \* \*

*Voltam jósnőnél, hogy megtudjam mi-  
lyen lesz a 2012-es évem. Azt mondta  
nyugi, nem lesz gáz! De lehet, hogy víz  
meg villany se...*

\* \* \*

A feleség hazajön a munkából.

– Amíg nem voltál itthon, kerestt az  
egyik barátom – szól a férj.

– Melyik?

– Nem tudom, nem ismerem.

– Hogy nézett ki?

– Semmi különös. Szőke, huszonöt év  
körüli, a bal melle alatt van egy anyajegy

\* \* \*

*Ma hajnal 3 óra körül, egyszer csak be-  
sengetett a szomszéd. Úgy meglepőd-*

*tem, hogy majdnem kiejtettem a kezem-  
ből az útfévrót...*

\* \* \*

Két székegy vágja a fát télen, rohadt hi-  
degben:

– Te koma, hol van a füles sapkád?

– Amióta az a baleset volt, nem hor-  
dom!

– Milyen baleseted volt?

– Megkínáltak pálinkával, én meg nem  
hallottam...



# Rendszámcsere

Ezzel a hírrel kapcsolatban több találgatás is megjelent a sajtóban. Az illetékes államtitkár – Völner Pál – azt nyilatkozta, hogy erre a bűnmegelőzés, a szmogriadó és a tervezett dugódíj miatt van szükség. Azt is mondta, hogy a szükséges jogszabályok még nem készültek el, így a bevezetésre valószínűleg a 2012-es évben már nem kerül sor. Ha mégis, akkor az új gépkocsik forgalomba helyezésével kezdődik és felmenő rendszerben, mintegy 3-4 év alatt történik meg a teljes rendszám-állomány cseréje. Vagyis, aki a műszaki vizsgahelyekkel kapcsolatba kerül, az egyben új jármű-azonosítót kap, ha a kormány majd úgy dönt.

Azért talán érdemes arra is kitérni, hogy a tervezett intézkedés okai között nyilván nem az előbb említettek számítanak döntő momentumnak. Hanem az, hogy a rendszámcsere kapcsán a költségvetés tetemes bevétellel számolhat.

## Az új rendszámokról

A jelek szerint új rendszámok lesznek. Bár a részletek még nem ismertek, az első reakció szinte mindenkinél az volt, hogy miért nem mennek a...

De ha tovább gondoljuk a dolgot, ez a pénzbeszedés mellett egy teljesen logikus lépés is egyben.

Az illetékesek azzal érvelnek – nagyon helyesen – gyanús lesz, ha egy szabolcsi autó valamelyik vas megyei településen kóricál. Én hozzáteszem, a közlekedésbiztonság szempontjából valóban üdvözítő lesz, ha a rendszám megmutatja, honnan jött az autó.

Egy profi sofőr egész másképpen figyel

az előtte autózót, ha látja, hogy az mozgássérült, tanuló, vagy esetleg külföldi. Számít bármilyen váratlan ténykedésre. Ezért jó, ha tudom, az előttem levő jármű nem környékbeli, vagyis nem biztos, hogy ismeri a várost. Nem véletlen, Európa majd minden országában megmutatja a rendszám, hol lakik a tulajdonos.

Tehát ezzel az új ötlettel más a baj. Ezt a változást nem most kellett volna bevezetni, hanem amikor forgalomba kerültek az uniós rendszámok!

Nagyon sokan gondoltuk úgy, hogy megyei vagy városi betűkel kellene megkülön-

A hárommillió körüli magyar járműállomány átrendszámozása több tízmilliárdal gazdagíthatja az államot. Ugyanis a „sima” rendszám jelenleg 8500 forint az okmányirodákban, az érvényességet mutató címke 585 forint, az új forgalmi engedély és az új törzskönyv 6-6000 forint. Eddig ugye ez 21 ezer forint. Ha ezt hárommillióval beszorozzuk, úgy 63 milliárdot kapunk.

Amennyiben az autót eladjuk és az más közigazgatási területre kerül, az eljárás kezdődik előlről. De nem jár jobban az sem, aki lakóhelyet vált: cserélheti a rendszámot és a járműokmányokat egyaránt.

Ami a taxisokat illeti, erről eddig nem adtak ki tájékoztatást, de készül az új „taxisrendelet”, és lehet, hogy ebben már erre az új bevételi forrásra is kitér majd a minisztérium.

Bár a korábbi, a taxisok által javasolt, városenkénti taxirendszámot annak idején pont ők tartották bevezethetetlennek.

A damaszkszi út előbb-utóbb bedugul...

-SA-



böztetni a járműveket egymástól. Többek között én is ezerszer javasoltam az ilyen irányú rendszámváltást, de javaslatomat a többiekkel együtt minden alkalommal elutasították!

Most akarják bevezetni, amikor padlón a fél ország. Most, amikor adóssághegyekben úszik a legtöbb taxis! Természetesen most viszont azt javasoltam az illetékesnek, minket hagyjanak ki ebből a mókából. A taxis amúgy is járja az országot a már most is speciális rendszámával.

Kíváncsi vagyok, meghallgatja-e kérésemet, kérésünket az illetékes...

Juhász Péter

# Járműveink és az energiafelhasználásuk

**A gépkocsik gazdaságos, biztonságos, és környezetkímélő üzemeltetését közös rendszerként, a legutóbbi időig, senki nem tanulmányozta. Pedig e tényezők nagyon is egybe tartoznak, hiszen bennük egyetlen dolog közös, az energiafelhasználás. Írásunkat e felismerés néhány, a taxis jövőbe mutató összefüggésének szenteljük.**

## A fosszilis eredetű üzemanyag-használat vége

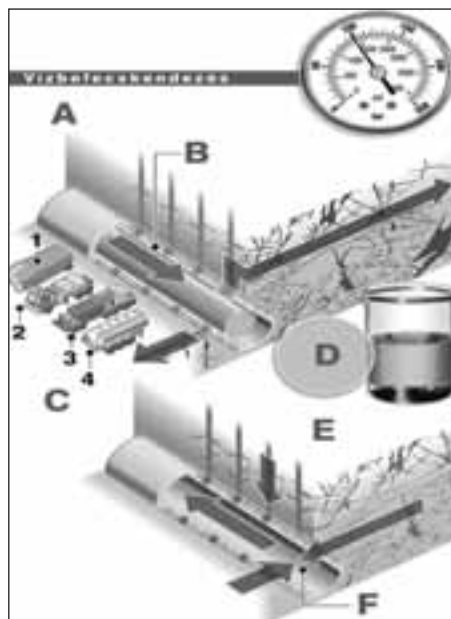
Dieter Zetsche, a 125 éve gépkocsit gyártó Mercedes-Benz elnöke, a gépkocsik jövőjé-

ről szóló előadásában másfél éve érdekes megállapítást tett. Azt állította, hogy cége már csak három olyan járműgenerációt tervez gyártani, amelynek energiája fosszilis energiahordozó használatára épül. Az említett időszak vége 2035-re becsülhető.

Bizonyára nem véletlen, hogy az amerikai tudományos élet központjai a gépkocsik gazdaságos, biztonságos, és környezetkímélő üzemeltetésének fosszilis energiahordozók használatára épülő jövőjét, ugyancsak eddig az időpontig elemezték. Mai ismereteink szerint tehát ekkorra tehető a kőolaj alapú motorbenzin és gázolaj – a gépkocsik üzemeltetésében megfizethető árszinten prognosztizált – hasznosíthatóságának vége.

Kőolajat ezen időpont után is bányásznak majd, abból továbbra is üzemanyagokat állítanak elő, ám ekkortól valószínűleg csak a repülőgépek számára. Az ő hasonló energiasűrűségű üzemanyaguk ugyanis mással még nem helyettesíthető, ellentétben a gépkocsikkal.

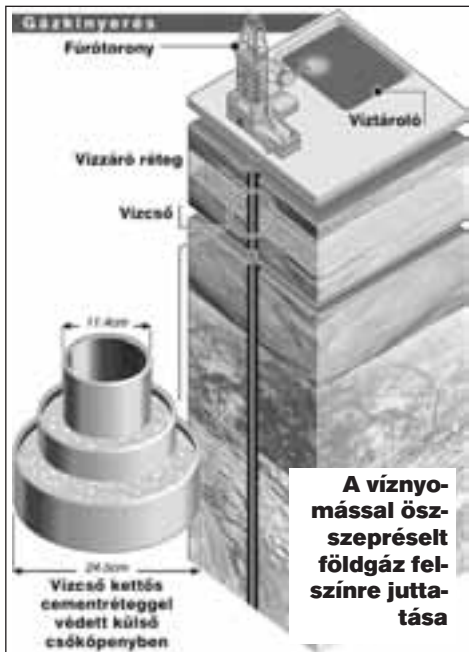
Új keletű hír az is, hogy a földgáz gazdaságos kitermelésének időtartama – a becslések szerint – 50-100 évvel meghaladja a kőolajét.



**Földgáz kinyerés vízbefecskendezéssel. A. 100-250 bar nyomás létrehozása. B. Nagynyomású vízcső. C. Szállítójárművek. 1. Homoktartály. 2. Adaléktartály. 3. Zagyszivattyú. 4. Vízartály. D. Homoktartalmú, adalékos folyadék. E. Kinyomott gáz. F. Gázcső**



**Kőolaj és földgáz lelőhelyek földfelszín alatti elhelyezkedése. Elsődleges módszerrel való kinyerését a közetrétegekben uralkodó nyomás tesz lehetővé**



ban végzett elvégzése során szerzett tapasztalatok jóval kedvezőlenebbek, a tüzelőanyag-cellákban termelt H<sub>2</sub>-, villamos árammal végzett hajtásának hatásfokánál.

A tüzelőanyag-cellás, hidrogén üzemanyagú hajtás a hidrogén-gazdaságba való közvetlen átmenet, és a környezet védelme szempontjából hasznos. Az üzemeltetés gazdaságosságát a mai árviszonyok azonban legalább negyedszázaddal későbbre tolják.

Az energia-átmenet legvalószínűbb alternatívájának, a napjainkban is hozzáférhető villamos hajtás jelenti.

### Villamos hajtások

Mivel tudnak a villamos járművek üzemanyagot megtakarítani? A tömör válaszok a következők.

#### 1. A

belsőégésű működési pont, elektronikus eszközökkel, gazdaságos tartományba végzett, eltolásával.

1.1. Kis járműterhelésen: tiszta villamos hajtással.

1.2. Nagyobb járműterhelésen: akkumulátortöltéssel végzett tartalékolással

1.3. Álló járművön, a belsőégésű motort leállító start/stop rendszer használatával.

2. Rekuperációval: a mozgási energia villamos energiává alakításával.

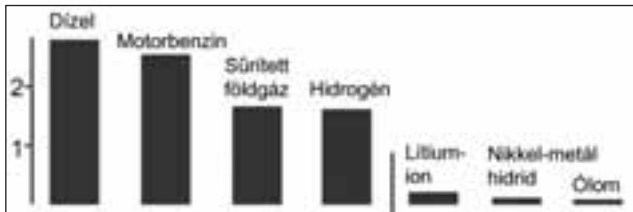
Természetesen a jövő alternatív hajtásai sem veszteségmentesek. Vesztések lépnek fel ugyanis a belsőégésű motor alapjáratú súrlódása, továbbá, az üzemidő legnagyobb hányadában, az optimálisan kívül eső tartományban való motorműködtetés miatt.



**Kép a jövőből: a föld alatti kőolajat szélkerék villamos energiájával hajtott szivattyú juttatja a felszínre**



**A kőolaj árindexének alakulása az elmúlt évszázad során. A kőolaj hektikus áringadozása az egész világgazdaságot megrázó világjelenségeket követte, és követi. (A minden eddiginél erőteljesebb felfutást jelző szürke háttérű időzóna az olajkitermelés maximuma óta eltelt időszakot jelenti)**



**A gépkocsi-hajtások mai és a jövőbeli lehetőségeit, üzemanyagaik energiasűrűsége határozza meg. A fajlagosan kisebb energiasűrűségű villamos hajtást olcsósága és kedvezőbb környezeti alkalmassága teszi a jövő hajtásmódjává**

### Alternatív hajtások és hajtóanyagok

**CNG.** Amennyire ma látható, a belsőégésű motorok jelentős része, földgázüzemű motoroként fogja végezni. A kutatások ugyanis azt mutatják, hogy intelligens fejlesztéssel, negyedszázad alatt, a harmadával csökkenthető a benzinüzemű gépkocsik üzemanyag-fogyasztása. Az ilyen adottságú motorokat még több mint fél évszázadig érdemes lesz földgáz üzemanyaggal hajtani.

**Hidrogén.** A hidrogén, belsőégésű motor-



**Útmegevilágító kínai lámpaoszlop. Áramot az úton haladó gépkocsik menetszele és a napelem-tábla állítja elő**

Bár kétszer nagyobb hatásfokú, a villamos hajtás sem veszteség nélküli. Vesztések lépnek fel ugyanis az akkumulátor és a villanymotor hajtó és fékező, valamint optimálisan kívüli üzemállapotai, továbbá a jármű, súrlódásos fékezése miatt.

**Leszögezhetjük:** a belsőégésű-motoros járműhajtás – a világ gépkocsi-állományának többségén, a gazdaságos, biztonságos, és környezetkímélő üzemeltetést közös rendszerként vizsgáló legújabb kutatások szerint is – domináns hajtásmód marad.

A kevesebb emisszió tisztuló környezetet és csökkenő üvegházhatást jelent, amivel a fogyasztás- és levegőtisztaság mérő eljárásoknak is lépést kell tartaniuk. Ennek egyik eszköze a fejlesztés alatt álló WLTP.

### Az európai személygépkocsik károsanyag-kibocsátásának hatósági határértékei

Sor	Bevezetés	CO	THC	NMHC	NOx	HC+NOx	PM
<b>Dízelüzemű gépkocsik</b>							
Euro 1	1992. 07.	2.72 (3.16)	-	-	-	0,97 (1,13)	0,14 (0.18)
Euro 2	1996. 01.	1,0	-	-	-	0,7	0,08
Euro 3	2000. 01.	0,64	-	-	0,5	0,56	0,05
Euro 4	2005. 01.	0,5	-	-	0,25	0,3	0,025
Euro 5	2009. 09.	0,5	-	-	0,18	0,23	0,005
Euro 6	2014. 09.	0,5	-	-	0,08	0,17	0,005
<b>Benzinüzemű gépkocsik</b>							
Euro 1	1992. 07.	2.72 (3.16)	-	-	-	0,97 (1,13)	-
Euro 2	1996. 01.	2,2	-	-	-	0,5	-
Euro 3	2000. 01.	2,3	0,2	-	0,15	-	-
Euro 4	2005. 01.	1,0	0,1	-	0,08	-	-
Euro 5	2009. 09.	1,0	0,1	0,068	0,06	-	0,005*
Euro 6	2014. 09.	1,0	0,1	0,068	0,06	-	0,005*

Megjegyzések: \*Közvetlen befecskendezésű motorokon



**Gépkocsi üzemanyag-, áramfogyasztási és emissziós adatlapja**

**Information über Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Stromverbrauch i. S. d. Pkw-EnVKV**

Marke: Aston Martin Modell: VB Vantage Coupé 6-Gang Sportschift Leistung: 313 kW	Kraftstoff: Super E5 andere Energieträger: - Masse des Fahrzeugs: 1.705 kg
---	--

<b>Kraftstoffverbrauch</b>	kombiniert:	<b>12,6 l</b>	/100 km	
	innenerts:	18,3 l	/100 km	
	außenerts:	9,3 l	/100 km	
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	kombiniert:	<b>295</b>	g/km	
<b>Stromverbrauch</b>	kombiniert:	-	kWh/100 km	

Die angegebenen Werte wurden nach vorgeschriebenen Messverfahren (J.7 Nm, 3.4, 4a RW-ENVKV) unter gegenwärtig geltenden Fassung ermittelt. CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Kraftstoffes bzw. anderer Energieträger entstehen, werden bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

**Hinweise nach Richtlinie 1999/94/EG:**  
Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen sozio-technischen Faktoren beeinflusst. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. (Ein Leitfaden für den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in Deutschland angebotenen Personenkraftfahrzeuge ist unentgeltlich an jedem Verkaufsort in Deutschland erhältlich, an dem neue Personenkraftfahrzeuge verkauft werden oder angeboten werden.)

**CO<sub>2</sub>-Effizienz**

Auf der Grundlage der gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung der Masse des Fahrzeugs ermittelt.

**A+**

**A**

**B**

**C**

**D**

**E**

**F**

**G**

**A** **járműhatékonyság színskálája**

**A** **jármű CO<sub>2</sub> színmutatója**

Jahreskosten für diesen Fahrzeug Energiegetragerkosten bei einer Laufleistung von 20.000 km: Kraftstoffkosten (Super E5) bei einem Kraftstoffpreis von 1,396 Euro/Abrechnungseinheit Stromkosten bei einem Strompreis von ... Euro/Abrechnungseinheit	Euro 441 Euro 1.907 Euro -
--	----------------------------------

**Üzemanyag-költségek és a CO<sub>2</sub>-alapú járműadó**

**Mi lesz a WLTP?**

Ismeretes, hogy a gépkocsik üzemanyag-fogyasztását és levegőszennyezését három évtizednél is régebb idő óta, hatósági minősítő intézetek által kifejlesztett, reprodukálható műterheléssel, menetciklusok során vizsgálják. Az időközben elöregedett vizsgálatokat legalább három ok miatt korszerűsíteni kell.

1. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az emisszió-, és fogyasztás-vizsgálati menetciklusok számos elégedetlenség kiváltói világszerte. Noha bármikor megismételhetőek, globális összehasonlításra mégsem alkalmasak, mert a járműpróbálók szerint nem igazán jól jellemzik a valóságos menetviszonyokat.

2. Azért továbbá, mert a részecskeemisszióvizsgálatokra nem kötelezett benzinmotorokba befecskendezett, gyújtásra előkészített benzin-levegő keverék ma nagyobb részecske-kibo-

nálók számára is érthető módon jelenítse meg. Hasonlóképp az ütközésvizsgálatok eredményeit csillagokba szintetizáló passzív biztonság kommunikációjához, és a lakások energetikai színjelöléséhez hasonlóan. Valahogy úgy, amint azt a németek tették.

Mivel hazai járműiparunk döntően német megrendelésre szállít, érdemes lenne ez irányú fejlesztéseikhez, és tapasztalataikhoz felzárkózunk. Már ha ezt, a gazdasági lehetőségeink is megengedik.

Addig is, álljon itt a hazai gépkocsi-rendszámok környezetvédelmi színjelölésének áttekintése:

**A gépkocsi-rendszámok környezetvédelmi színjelölése**

A köznyelvben gyakran „**környezetvédelmi matricának**” is nevezett plakett a gépkocsik

csatással ég el, mint a velük egyidős dízelmotorokban.

3. A vásárlók számára is közzétehető formában nem jelenítik meg a vizsgálati jellemzőket.

A sok kritikát az ENSZ is megelégette, és egységes vizsgálati világmódszer kifejlesztéséről határozott. Az új eljárás a regionális módszerek egységesítésére épül. Fejlesztése több éve tart. Alkalmazásának bevezetését 2016-ra tűzték ki. Az eljárás angol elnevezése: **World Harmonized Light-duty Test Procedure**, amit WLTP betűk rövidítenek. Tartalmilag globális gépkocsi-vizsgálati eljárásnak fordítható. Fejlesztése nyilvános, részletei az interneten követhetők. Előzetesen annyi tudható, hogy a módszer a gépkocsik fogyasztási, levegőszennyezési jellemzőin túl, azok energiafelhasználását is minősíteni fogja. Az új módszer gondot fordít majd arra is, hogy a gépkocsik mért jellemzőit a felhasználók számára is érthető módon jelenítse meg.



hátsó rendszámán látható hatszög alakú, jogszabályban meghatározott kivitelű (méretű, színű, mintázatú) hatósági jelzés. Nem téveszthető össze a szintén a rendszámtáblán elhelyezett érvényesítő címkével (kör alakú színes matrica), amely a jármű műszaki alkalmasságának érvényességét jelzi.

A 2010. január 1-jétől érvényes jogszabály négy színekategóriát fogalmaz meg:

**Fekete színű plakett** – korszerűtlen, nem környezetbarát járművek, **0, 1, 3** környezetvédelmi osztályba sorolással.

**Piros színű plakett** – korszerűtlen, kevésbé környezetbarát járművek, **2-es** környezetvédelmi osztályba sorolással.

**Kék színű plakett** – korszerű, környezetbarát járművek. Környezetvédelmi osztályba sorolásuk: **4, 6, 7, 8**.

**Zöld színű plakett** – korszerű, kiemelten környezetbarát járművek, amelynek a környezetvédelmi osztályba sorolása: **9-től 15-ig**

**Energetikai kitekintő**

Magyarország nem követi Németországot és Svájcot az atomenergia-termelés megszüntetésében. Hazai energiastratégiánk szerint: „az európai energiatermelés jövőbeli nagyobb biztonságának megteremtése érdekében a legfontosabb három technológiai eszköz a megújuló energiaforrások kiaknázása, az atomenergia-hasznosítás növelése, valamint a ma még nem kiforrott tiszta szén technológiák és a széndioxid leválasztási és tárolási technológiák fejlesztése és elterjesztése”.

A japán katasztrófa, a zöldek elpártolása miatt, világszerte korlátozóan hat az atomerőművek létesítésére. Ám, mivel azok nem károsítják az ózonréteget, a világ országainak jó része, így hazánk sem mond le a globális klímaváltozás csökkentésének nukleáris energiatermeléssel elérhető céljáról.

„A megújuló energiaforrások használatának és az energiahatékonyság javításának finanszírozása számos formában (adókedvezmény, beruházási támogatás, kötelező átvétel, zöld bizonyítvány) megvalósulhat”. A jövőben mégis, elsősorban a hőenergia termelők számíthatnak támogatásra.

**Petrók János**

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

**Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményrel. 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.**



2009 március

# A rendeletalkotás hosszú és fáradtságos folyamat. De ennyire?!

Válassz!

**SZIGORÚAN ELLENŐRZÖTT SZABÁLYOZÁS**  
Kiskaput keresőknek és betegágyakkal rendelkezőknek nem ajánlott!

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

2012 február

Válassz!

**SZIGORÚAN ELLENŐRZÖTT SZABÁLYOZÁS**  
Kiskaput keresőknek és betegágyakkal rendelkezőknek nem ajánlott!

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

Ha támogatni szeretnél bennünket...

Interneten: [www.taxiszovetseg.hu](http://www.taxiszovetseg.hu)

SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)

Küldd el neved, postacíméd, stb...

(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.

Ingyen-taxi company)

ORSZÁGOS  
**TAXIS**  
SZÖVETSÉG



# 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 4 990 480 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 TOTAL-t választotta.

## CITROËN GRAND C4 PICASSO

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

Egyedi flottaajánlatért forduljon a CITROËN BUSINESS igazgatóságához: [flotta\\_hu@citroen.com](mailto:flotta_hu@citroen.com)

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso vegyes fogyasztása: 4,9-7,0 l/100 km, CO<sub>2</sub>-kibocsátása: 129-177 g/km. A 4 990 480 Ft-os ajánlat 2012. február 29-ig a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTi Tendance-ra a készlet erejéig érvényes, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A változtatás jogát fenntartjuk.