

taxisok világa

ecometer

TAXI



SZERVIZEK
ECOMETER KFT. - BUDAPEST
+36 20 934 4529
ALMÁSI ISTVÁN - SZEGED
+36 30 958 8440
TÓTH TIBOR - DEBRECEN
+36 20 474 4158
CARANT ANTENNA KFT. - GYŐR
+36 30 937 0645
POG KFT. - KECSKEMÉT
+36 20 569 9601

AKCIÓ!

ECOMETER KFT. 1039 BP., RÁKÓCZI U. 8. TELEFON/FAX: +36 1 240 9479
MOBIL: +36 20 934 4529 E-MAIL: SZALAI@ECOMETER.COM



XXII. évf 5. sz.

2012.

Május

Miért érdemes könyvelőhöz, szakemberhez fordulni?

- 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 hétköznapi rendelkezésre áll, nem kell bejelentkezni.
- Akkor is szívesen fogadunk, ha csak tanácsra, vagy néhány baráti szóra van szükséged...

**Könyvelés * Elektronikus bevallások * Járadéknyilvántartás
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

BTI **TAXI** CENTRUM

TARTALOM

Vitás pontok a Fővárosi taxisabályozás-tervezetben	4.
Hurrá! Fix tarifa!	11.
Mennyi legyen a viteldíj?	12.
Ombudsmani állásfoglalás	15.
Lesből támadó kamerák	16.
Térfigyelő kamerák	16.
PÁV 2	17.
Létszám	18.
Egy ezres	18.
A civil autókat miért nem figyelik?	19.
Hiánycikk az elsősegélynyújtó felszerelés	21.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Kamerákkal, számítógépekkel felszerelt rendőrautók	24.
A kenyerünkről van szó!	24.
Ellenőrizd adófolyózámládat!	25.
Valaki céget váltott...	25.
Visszajöttek az oroszok!	26.
Találtunk egy verset	32.
Hol vannak a követségek?	33.
Az olvasó kérdez, a szakértő válaszol	34.
A rendőrség magyarózkodik...	38.
Bezár az I-es terminál	38.
A hajtóműolajok fontossága	39.
Pécsi rejtély	40.
10 éve és 20 éve történt	40.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	42.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	45.

Ítélet a taxira lövöldöző kormányőr ügyében

Lefokozták, felfüggesztett börtönt kapott

Hat hónap – három évre felfüggesztett – börtönbüntetéssel sújtotta a Pesti Központi Kerületi Bíróság nem jogerős ítéletében azt a kormányőrt, aki csaknem három évvel ezelőtt, az akkori Önkormányzati Minisztérium budapesti, Mérleg utcai épületénél rálőtt egy taxira. Az első fokon eljáró bíróság egyúttal elrendelte a férfi lefokozását.

Mint arról magazinunkban is beszámoltunk: a Rendőrtiszti Főiskolát végzett fiatalember a Köztársasági Őrezred tagjaként 2009. május 15-én a minisztériumi épületnél látott el szolgálatot, amikor a kora reggeli órákban a tárca dolgozói számára fenntartott egyik parkolóhelyre egy taxis állt be.

A kormányőr figyelmeztette a sofőrt, hogy rossz helyen parkol, ám a taxis kiszállt a járműből és elment. Mire visszaért, az egyenruhás rögzítette a szabálytalankodó gépjármű adatait, és kérte a fuvarozó személyi okmányait. Ekkor a taxis beült az autóba, de mielőtt elindulhatott volna, a kormányőr szorosan a jármű elé állt, mire a sofőr sebességbe tette a járművet és többször megpróbált elindulni. Erre a kormányőr félreugrott, majd a távozó jármű hátsó kerekére leadott három célzott lö-

vést, ebből kettő az autót találta el a jobb oldali első ajtaján, illetve a csomagtartón, egy lövedék pedig az utcán gellert kapott, és egy járőkelő lábát könnyebben megsebesítette.

A Pesti Központi Kerületi Bíróság (PKKB) a vádlottat hat hónap börtönbüntetésre ítélte, mely végrehajtását három évre felfüggesztette, egyben elrendelte nevezett lefokozását.

A bírónő az ítélet indokolásakor elmondta: bizonyítottan látta, h o g y

Havi aforizma Nem csak ahhoz kell bátorság, hogy az ember kiálljon és beszéljen, hanem ahhoz is, hogy leüljön és meghallgassa a másikat. **Churchill**

szándékoság történt. Hozzátette: a vádlott kormányorként nem tanúsított példamutató magatartást, így méltatlanná vált az egyenruha viselésére. A vádlott a tárgyaláson elmondta, hogy megbánta tettét és a mai tapasztalattal már nem követné el ugyanezt a hibát.

Az ügyész az ítéletet tudomásul vette, a vádlott és védője enyhítésért fellebbezett, így az ítélet nem jogerős.

k.z.t.

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

10 éves korhatár, 5 évente vizsga

Készül az új kormányrendelet

Az elmúlt időszakban a szakma a Főváros szabályozási elképzeléseitől hangos, miközben ennek két előfeltétele is van. Nevezetesen a Személyszállítási törvény, és az abból levezetésre kerülő, még készülöben lévő kormányrendelet. Ezekről mostanában keveset hallunk, ezért megkerestük Dudás Zoltánt, aki a BKIK és az MKIK képviselőjében részt vesz a tervezet előkészítésében.

• Hol tart a kormányrendelet-készítés 2012 májusában?

Az előkészítő munka közel három éve tart, erről korábban már beszámoltam ennek a lapnak a hasábjain. Ezért emlékeztetőül csak annyit, hogy a szabályozási elképzelés a 89/1988 (XII.20.) MT. rendelet módosításáról szól. Ebben kerültek, lassan negyed-százada, rögzítésre a taxitevékenység végzésének feltételei személyi, pénzügyi és műszaki alkalmassági szempontok alapján. Magyarul e rendelet a szakmai képesítést, a pénzügyi biztosítékot, valamint a gépkocsival szemben támasztott követelményeket foglalja magában. Ma ennek a három feltételnek a teljesítése esetén kapja meg valaki a visszavonásig

érvényes engedélyét. A szabályozás korszerűsítésre szorult, ám nehezen indult. A kormányváltást követően ráadásul tovább lassult a szabályozás előkészítésének üteme, tekintettel arra, hogy azzal meg kellett várni az új „Személyszállítási törvényt”, melyet végül is csak az idén tavasszal fogadott el az Országgyűlés. Ebbe kerültek be a személytaxi-szolgáltatás és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatásra vonatkozó irányelvek, amelyek alapját képezik a születőben lévő kormányrendeletnek és a helyi önkormányzatok által megalkotott taxitevékenységet szabályozó rendeletek alapját. Újdonság, hogy e törvény szabad kezdet ad az önkormányzatoknak arra, hogy a kormányrendeletben foglaltakhoz képest szigorúbb szabályozást vezessenek be a saját területükön. Tehát, ahogy mondtam a „Személyszállítási törvényt” a parlament a közelmúltban elfogadta, ez pedig felgyorsította a kormányrendelet előkészületeit is. Miután a Főváros szabályozási elképzelései részben egybevágnak a minisztériuméval, közös munka kezdődött, amelybe bevonták a kamarát is. Engem ért az a megdöbbentetés, hogy a kamara által megbízott jogással részt vehetek ebben az előkészítő munkában.

• **Milyen elképzelésekkel ültetek le a minisztérium és a Főváros képviselőivel a rendelet előkészítésére?**

• Ahogyan azt korábban említettem, az előkészítés már közel három éve zajlik. Ez alatt az idő alatt több alkalommal tárgyaltunk a minisztériumban egy ötfős, úgynevezett szakértői csoport tagjaként, amely az érdekképviselők (OTSZ, TFTSZ, FUVOSZ, valamint a nagyobb taxitársaságok) és a kamara képviselőiből állt. 2011 márciusában – egy akkori minisztériumi verzió kapcsán – a BKIK-ban asztalhoz ültettük a szakma képviselőit, és tételesen végigvettük a tervezetet, kialakítva a közös álláspontot valamennyi kérdésben. Az akkori javaslataink egy része bekerült a tervezet jelenlegi verziójába, a továbbra is vitatott kérdésekben pedig felhatalmazásom alapján képviselem a márciusi közös szakmai álláspontot.

• **Milyen változások várhatók a jelenleg még érvényben lévő szabályozáshoz képest?**

• A tevékenységi engedély ötéves időtar-

tamra kerül kiadásra, amelynek lejárta követően ismét tanfolyamon kell részt venni és újra vizsgáznunk kell. A gépkocsik életkorának felső korhatára 10 év lesz. A taxik Euro4-es motorral, klímával és utasoldali légszákkal kell hogy rendelkezzenek. Az utasülésenkénti 25 000 pénzügyi biztosíték mértéke 50 000 Ft-ra emelkedik, de változatlanul kiváltható lesz biztosítással.

• **Milyen eredményeket sikerült eddig elérni, illetve melyek azok a kérdések, amelyekben továbbra sem közeledtek az álláspontok?**

• Eredményként könyvelhetjük el, hogy a taxiengedély kiváltásának korhatára 21 év lett, hogy bekerült a rendeletbe a fuvarszervezők tevékenységének szabályozása, és visszakerült az erkölcsi bizonyítvány, mint feltétel. A gépkocsik vizsgáztatásánál sikerült elérni, hogy a minősítő vizsgálatot csak négyévente kelljen elvégezni az aktuális éves műszaki vizsgával egy időben. Megszűnik a megbontásos vizsgaigazolás intézménye, amely főlegesen pénzkidobás volt az öt évnél idősebb gépkocsiknál. Elértük, hogy az enge-

dély visszavonásakor a sárga rendszám is bevonásra kerüljön. Amiért még küzdeni kell, hogy ne legyen öt évre korlátozva a tevékenységi engedély, hogy a pályán lévőknek ne kelljen mindenből újra vizsgáznia engedélyük megtartásához. Szeretnénk elérni az adminisztrációs terhek csökkentését, amely az engedélykiváltás és a kocscsere velejárója napjainkban, költségeiről nem is beszélve.

• **Melyek a következő lépések?**

• Az előkészítés az utolsó fordulóhoz érkezett, ismét elküldtük a fentiekben elmondott javaslatainkkal kiegészített tervezetet, és várjuk a minisztérium végleges javaslatát. Egy utolsó egyeztetést követően a kodifikációs (tárcaközi) egyeztetés zajlik, majd az anyag kikerül az Nemzeti Fejlesztési Minisztérium honlapjára, ahol bárki hozzászólhat, javaslatot tehet. Közben a minisztérium kikéri az érdekképviselők és a kamara véleményét is a tervezettel kapcsolatban. A nyilvános vita lezárását követően pedig a kormány elé terjeszti a rendeletet.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-rk-

Vitás pontok a Fővárosi taxisabályozás-tervezetben

Áprilisi számunkban részletes tájékoztatást adtunk a Fővárosi taxisabályozási elképzeléseiről. /Taxisok Világa 2012. április, 7. old./ A BKK a bemutatóval egybekötött konzultációra meghívta a taxis érdekképviselőket, a kamarát, illetve a taxicégek tulajdonosait, képviselőit, akiknek itt lehetősége volt kérdezni, hozzászólni, javaslatot tenni. Az OTSZ és a TGFSZ írásos véleményét készítette, melyet napokon belül eljuttattak a BKK vezérigazgatójához. /Lásd 1. számú melléklet./

Május 4-ére Tarlós István főpolgármester úr hívta meg a két érdekképviselőt (OTSZ, TGFSZ) vezetőjét egy szűk körű konzultációra. Itt a taxisokat képviselők egy olyan nyomtatott anyaggal szembesültek, ami

mindkettőjükönél kiverte a biztosítékot /lásd 2. számú melléklet/, ezert szinte azonnal további egyeztetést kezdeményeztek, amivel párhuzamosan tájékoztatták tagságukat a kialakult és elfogadhatatlan helyzetről.

Az újabb – a Főváros és a taxisoldalt közöttei egyeztetésre irányuló szakmai kérést pozitívan fogadták a város képviselői, így talán mégsem eszik olyan forrón azt a bizonyos kását, legalábbis ezt reméljük.

Amennyiben a lapzárta után kézhez kapjuk a készülő rendelettervezet konkrét szövegét, és az nyilvános lesz (miért ne lenne az?!), azt a www.taxisokvilaga.hu honlapon azonnal közzéteszük.

A szerk.

1. sz. melléklet

Budapesti Közlekedési Központ Zrt.

Vitézy Dávid Úr részére

Hiv. szám: Taxi/359/1/2012.

Tárgy: BKK által elkészített szabályozási koncepció taxis érdekképviselői (OTSZ, TGFSZ) közös véleményezése

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Ezúton szeretnénk tájékoztatni Önt arról, hogy az Országos Taxis Szövetség és a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete az elmúlt évben megállapodást kötött annak érdekében, hogy a Tarlós István Főpolgármester Úr és az Ön által is támogatott „budapesti taxisreform” olyan kompromisszumok mentén valósuljon meg, mely a szolgáltatásban közvetlen részt vevő utasok és taxisok érdekei alapszik, és mielőbbi változást hozzon a szolgáltatás igénybevehetőségének tekintetében. Ezen célunk érdekében vállalkozunk, hogy szakmai javaslatainkkal elősegítjük a rendeletmódosítást.

Kérjük tekintsék át a 2012. április 5-i tájékoztatóval kapcsolatosan megfogalmazott alábbi észrevételeinket, tájékoztatásunkat, illetve kéréseinket.

Javaslataink megfogalmazása előtt két

egyeztető fórumot is szerveztünk 2012. április 11-én annak érdekében, hogy szövetségünk, szakszervezetünk tagjaival és az érdeklődő taxisokkal is megvitassuk a felmerült kérdéseket, és a változással kapcsolatosan a taxisokat terhelő kötelezettségvállalás lehetséges határait.

A rendelet-előkészítés során elsősorban arra szeretnénk felhívni az Önök figyelmét, hogy a mai budapesti szolgáltatási környezetben egyetlen taxitársaság sem rendelkezik saját flottával, minden fuvarközvetítő iroda az alvállalkozó taxisok szolgáltatását közvetíti. A taxisok által fizetett tagdíjból tartják fent az irodákat, finanszírozzák „fejlesztéseiket”. Bármely változtatással kapcsolatos költség a közvetlenül vagy közvetetten – a BKK támogatásának hiányában – a taxisokat terheli. Fórumunk során tapasztaltuk, hogy ezzel a taxisok is tisztában vannak, és reméljük, hogy egészséges kompromisszumos megállapodásra töreksznek a tárgyalófelek. Észrevételeik alapján úgy ítéljük meg, hogy reális mértékben hajlandóak kötelezettségeket vállalni a változás lehetséges eredményeinek érdekében, viszont kérjük, hogy közvetítsük elégedetlenségüket az elmúlt 1,5 év tekintetében. Nehézség számunkra elfogadni azt a tényt, hogy 2011 nyarán egy

három hónapig tartó egyeztetés közepén, minden előzetes bejelentés nélkül több mint 50%-kal emelkedik a Főváros által kiszabott droszthasználati díj. A változás nálunk pontosan annyit jelent, hogy a korábbi bruttó 25 000 Ft-os díj fizetés helyett ma 3000 Ft-ot fizetnek egy igazolásért melyet a Főváros egyik hivatalából átvisznek a Főváros másik hivatalába, mely mellett a 25 000 Ft helyett összesen kifizetnek bruttó 38 100 + 3000 Ft, azaz összesen 41 100 Ft-ot. Pestiesen szólva „ez egy kicsit leverti a taxisoknál a lécut”. Nem közvetlenül a rendeletmódosításhoz kapcsolódik, de kollégáink többet vártak a reptéri szerződés megújításától, illetve elvárják a Főváros közreműködését a közterületi kamerás felvételekkel kapcsolatos KRESZ-módosításban, illetve a taxigépkocsik műszaki vizsgáinak egyszerűsítésében is.

Szerencsére az Ön által készített tájékoztatóban láthatóvá váltak azok a kisebb-nagyobb korrekcióval megvalósítható javaslatok, melyek sikeres bevezetése esetén a taxis szakma megítélése és taxis kollégáink helyzete is jobbá válhat. Ezen lehetőségben bízva állítottuk össze javaslatainkat, melyeket kérünk figyelembe venni a további egyeztetés során.

A taxis vállalkozók a következő fontossági sorrendet állították fel számunkra.

Folytatás a 7. oldalon

**MÁS OLAJOK A
MOTOR LEÁLLÍTÁSA
UTÁN LEFOLYNAK
AZ OLAJTEKNŐBE.**

**MOTORKOPÁS EGYEDI
ÖSSZETÉTELŰ MAGNATEC
MOLEKULÁK NÉLKÜL.**

**VELÜNK A MOTOR
TÖKÉLETESEN VÉDVE
VAN MÁR AZ INDÍTÁS
PILLANATÁTÓL!**

Tudta Ön, hogy a motor kopásának 75%-a a motor felmelegedése során következik be? Ezért már az indításkor kiemelt védelemre van szükség. Amíg a többi olaj álló motornál lefolyik az olajteknőbe, addig a Castrol Magnatec egyedi összetételű molekulái mágnesként tapadnak a motor kritikus részeire, ezzel azonnali védelmet nyújtva a kopás ellen, már a motor indításának pillanatától.

**PRÓBÁLJA KI
A MAGNATEC
TAPINTÁSI
TESZTET!**



AZONNALI VÉDELEM A MOTOR INDÍTÁSÁTÓL!

IT'S MORE THAN JUST OIL.
IT'S LIQUID ENGINEERING.



Megvásárolható
a City Taxi pénztárában!
Cím: 1119 Budapest, Vahot u. 6.

Pénztári nyitva tartás:	Hétfő:	8:00 – 16:00
	Kedd:	8:00 – 16:00
	Szerda:	11:00 – 21:00
	Csütörtök:	9:00 – 16:00
	Péntek:	8:00 – 13:30



m.citytaxi.hu

2 in 1

Töltsd le az alkalmazást!



**Eladó City Taxi delegálási jogok
az apróhirdetések között!**



A CSAPBÓL IS MI FOLYUNK!

taxi2000
21 000 000



NE HAGYD ELÚSZNI A LEHETŐSÉGET!

**MOST
MÉGI!**

- 0 Ft belépési díj!
- Minden új belépő részére 2 havi tagdíjmentesség!
- Akciós mobiltelefon flotta szerződést köthetsz!
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz vagy lízingelhetsz!



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

Óriási költségcsökkentés a Pappas Auto beszállítói alkatrészeivel!

Keresse szenzációs ajánlatainkat a Pappas Auto szervizeiben, és ne szalassza el az ingyenes tavaszi átvizsgálást 2012. május 31-ig!



**CSAK
A PAPPAS-NÁL**



A minőség a részletekben rejlik!

A minőségi alkatrész kulcsfontosságú egy autó élete során. A TAXI gépjárművek a folyamatos futásteljesítmény mellett jobban ki vannak téve a használatból eredő hibáknak, éppen ezért idén tavasszal is költségtakarékos alkatrész-választékot kínálunk az Ön és Mercedes Taxi-ja számára.

*a kopóalkatrész akciói árai bruttóban értendők és 2012. december 31.-ig érvényesek. Pl.: E-osztály 220 CDI (W211) modellekre.

Az ingyenes tavaszi átvizsgálás 2012. május 31-ig érvényes a Mercedes-Benz különböző típusaira. Keresse akciós kiadványunkat a Pappas Auto szervizeiben vagy a www.pappas.hu/szolgáltatások/ajánlatok oldalon.

Tekintse meg néhány akciós szerviz-csomagunkat!*

▶ motorolaj- és szűrőcsere	20 520 Ft-tól
▶ első fékbetét-csere	38 830 Ft-tól
▶ első fékbetét- és féktárcsacsere	85 365 Ft-tól
▶ levegőszűrő-csere	11 870 Ft-tól
▶ pollenszűrő-csere	10 075 Ft-tól

Pappas Auto Magyarország Kft.

1133 Budapest, Kárpát u. 21., tel.: 1/451 2200, fax: 1/451 2209 • 1117 Budapest, Hunyadi János út 6., tel.: 1/463 7400, fax: 1/463 7424
8000 Székesfehérvár, Seregélyesi út 131., tel.: 22/889 180, fax: 22/889 189 • 6725 Szeged, Vásárhelyi Pál u. 15., tel.: 62/553 999, fax: 62/553 991
4002 Debrecen, Mikepércsi út 73/B, tel.: 52/525 360, fax: 52/525 363 • 7630 Pécs, Kocsz u. 125., tel.: 72/539 539, fax: 72/539 540



Mercedes-Benz

Pappas Auto

www.pappas.hu

Folytatás a 4. oldalról

1. Hatósági rögzített ár mértékének egyeztetése
2. Hatósági rögzített ár mielőbbi bevezetése
3. Fuvarközvetítő irodák tevékenységének szabályozása
4. Taxiszolgáltatás adottságaival kapcsolatos tájékoztatás kibővítése
5. A fővárosi taxiszolgáltatás színvonalával kapcsolatos elvárások tárgyalása, reális kompromisszumos megállapodás kialakítása. (Megjelenés, reklámfelületek, szabadjelző, taxiállomások, bankkártyás fizetés, GPS alapú helymeghatározás stb.)

1. Hatósági rögzített ár mértékének egyeztetése

BKK javaslata: „a mai maximált árat ne haladja meg, de jelentősen ne is maradjon alatta.”
A ma érvényben lévő maximált árak:

Nappal (06:00 és 22:00 között):

300 Ft - 240 Ft/km - 60 Ft/perc,

Éjszaka (22:00 és 06:00 között):

420 Ft - 336 Ft/km - 84Ft/perc.

Javasoljuk, hogy gondoljuk át, mily mértékben változtatja a BKK által javasolt sárokszámokat – 240 Ft/km – amennyiben a hatósági rögzített ár egy vagy több tarifa használatát engedélyezi.

Amennyiben a hatósági rögzített ár kizárólag egy tarifát tartalmaz, abban az esetben ennek a tarifának a speciális szolgáltatási

környezet (éjszakai fuvar, ünnepnap fuvar, stb.) és speciális szolgáltatási adottság (telefonon rendelt fuvar, kombis fuvar, 5-6 utas szállítás stb.) szolgáltatási többletét ellentételező díjat is tartalmazni kell. Ezen „felárak” ez esetben az egyetlen tarifán keresztül minden fuvarra terhelődnek, és emelik, illetve nehezen teszik elfogadhatóvá egyéb kiegészítés nélkül a BKK javaslatában meghatározott 300/240/60 hatósági rögzített ár tervezett sárokszámainak mértékét.

Több rögzített tarifa esetén az alaplíjban megjelenített pótdíj, illetve a telefonos rendelések esetén a taxióra-indítás szabályainak rögzítéséből következő, a nyújtott többletszolgáltatással – a gépkocsi kiállítása az adott címre – arányos szolgáltatásiár-különbség megjeleníthető az alaplíjában különböző tarifákban.

A hatósági rögzített ár keretén belül több tarifa alkalmazása esetén a következő javaslattal élünk:

1. tarifa: alkalmazandó munkanapokon 7:00 és 19:00 között.

alaplíj: 300 Ft, útdíj: 240 Ft/km, várakozási díj: 80 Ft/perc

2. tarifa: alkalmazandó szombat, vasárnap és munkaszüneti

napokon 0-24, illetve egyéb napokon 19:00 és 07:00 óra között.

alaplíj: 500 Ft, útdíj: 240 Ft/km, várakozási díj: 80 Ft/perc

(A BKK elvárásának megfelelően nem magasabb a javasolt 1-es tarifa a jelenleg maximált nappali tarifa alaplíj és útdíj mértékénél. A várakozási díj emelése a megítélésünk szerint lassan kezelhetetlen belvárosi közlekedési anomáliák miatt indokolt.)

(A BKK elvárásának megfelelően a jelenlegi éjszakai, maximált tarifa alatt marad a javasolt tarifa útdíj és várakozási díj eleme, míg az alaplíjra tevődő csupán 80 Ft egy átlagos hosszúságú út útdíjának 30%-os csökkenése miatt többszörösen kompenzálódik.)

3.,4.,5.,6.,7.,8. tarifa nem alkalmazható. Javasoljuk ezeket a tarifahelyeket megszüntetni.

Az alaplíj csupán az időszakos, egyéb más munkakörben reálisan felszámítandó pótlékot jeleníti meg, mely világszerte elfogadott. (Lásd a mellékletet a 10. oldalon az európai nagyvárosokban használt hatósági rögzített viteldíjakról.)

Javasoljuk meghatározni hogy telefonon, fuvarközvetítőn keresztül rendelt taxik címre érkezéskor ill. az előrendelés kiállási idejekor a taxamétert minden esetben el kell hogy indítsa a taxis. Így elkerülhető a túlnyomórészt zsúfolt belvárosi kerületekben a taxik 10–20 perces felesleges várakozása. Átlagosan napi 7–10 fuvarral számolva ez a várakozási idő naponta 70–200 perc, azaz egy taxi a telefonon rendelő utas megérkezésére várakozva indokolatlanul naponta 1–3 órát is lassíthatja, akadályozhatja önhibáján kívül a város közlekedését.

Tisztában vagyunk azzal, hogy kényelmesebb volt az elmúlt 15 évben az utasoknak

hogy a taxi várt és sokszor a forgalmat is tartotta annak érdekében, hogy találkozzon az utassal. Véleményünk szerint az utas egyéni érdeke nem sorolható a közösségi érdekek elé. Ez a változás a taxirendelési szokásokat úgy befolyásolná, hogy a tényleges utazás előtt valósulna meg a telefonos rendelés, illetve az utasok várnák a taxit, melynek eredményeként a taxi nem akadályozná a forgalmat, illetve nem szennyezné a környezetet. Amennyiben az utas várja a taxit, nem keletkezik felesleges várakozás, illetve várakozási díjban megjelenő felár.

2. Hatósági rögzített ár mielőbbi bevezetése

A taxis vállalkozók többsége bármely beruházási elvárásnak kizárólag abban az esetben tud megfelelni, amennyiben ezen elvárások



megvalósításának fedezete is megteremtődik a többség számára.

Amennyiben csak az elvárások tekintetében jelenik meg változás, abban az esetben teljes elutasítás jelentkezik a részükről. A hatósági rögzített ár bevezetésének csúszása az elvárások bevezethetőségének csúszását is előre vetíti.

3. Fuvarközvetítő irodák tevékenységének szabályozása

• **Pénzügyi megfelelés, saját tőke biztosításának feltétele.**

Támogatjuk a javaslatot. Javasolt határidő: 2013. január 1.

• **Évente egy alkalommal vizsgálják az irodák tevékenységét.**

Támogatjuk a javaslatot.

• **Köztartozás-mentesség igazolása.**

Támogatjuk a javaslatot.

• **0–24 órás diszpécser szolgálat, nyilvántartási rendszer előírásainak megfogalmazása.**

Támogatjuk a javaslatot.

Egyszer a szomszéd átjött hozzám:

– Te figyelj csak, ki akarjuk tapétázni a nappalit, ami ugyanakkora, mint a tiétek. Hány tekerics tapétát vettél te annak idején?

– 14-et.

– Oké, köszi! – azzal hazament.

Egy hét után ismét átjött hozzám: – Figyelj már, hát vettem én is 14 tekerics tapétát, de 4 megmaradt!

– Nekem is...

További javaslatunk:

A fuvarközvetítő irodák tevékenységével kapcsolatosan javasoljuk, hogy csak regisztrált – engedéllyel rendelkező – irodák levédett logóit lehessen elhelyezni a budapesti taxikon. Ez a korlátozás is az egységes megjelenést segíti elő.

Szükségesnek tartjuk korlátozni a fuvarközvetítő irodák által utólagos, átutalásos teljesítésű fuvarok fuvardíj kifizetésének határidejét.

Látványterv az egységesített arculatról költségkímélő megoldással

Grafika: OTSZ

ze-tésének határidejét.

Az iroda szerződésétől függetlenül javasoljuk előírni, hogy a kisvállalkozók

fizetőképességének védelme érdekében, az irodáknak a taxis teljesítést követően maximum 7 napon belül ki kelljen egyenlítenie a fuvardíjat attól függetlenül, hogy a megrendelő mely időpontban fizeti ki a fuvardíjat a fuvarközvetítőnek.

4. Taxiszolgáltatás adottságaival kapcsolatos tájékoztatás kibővítése

• **Egységes tarifátábla**

A hatósági rögzített ár bevezetésével egy időben, 2012. július 1-jétől támogatjuk a bevezetését.

• **Egységes szabadjelző**

A BKK és a taxisok közötti költségmegosztás esetén támogatjuk azzal a feltétellel, ha a társaságok logói feltüntetésre kerülnek és azonosíthatóvá teszi mely fuvarszervező irodával áll szerződésben a taxi. Megítélésünk szerint a 2012-ben megemelt droszthasználati díj megfelelő fedezetet nyújt a szabadjelzők beszerzésére.

• **Egységes arculat**

Javasoljuk, hogy több ütemben valósuljon meg a taxik egységes arculatának kialakítása.

Az arculatváltás első üteme:

Az egységes szabadjelző és tarifátábla kötelezettsége mellett a reklámok egységes megjeleníthetősége esetén is megvalósulna az arculatváltás.

Javaslat: A taxi gépkocsi két oldalán maximum 150 cm x 30 cm-s felület (mely tartalmazza a társaság logóját, vagy egyéb reklámot is), a gépkocsi hátulján maximum 70 cm x 10 cm „telefoncsík”, azonosító szám, szabadjelzőn társasági megkülönböztetés, tükrök hátoldalán társasági logó legyen kizárólag elhelyezhető.

A javasolt egységes arculati meghatározásnak az első üteme nem járna további költséggel.

Az arculatváltás második üteme:

A következő autó beállításának alkalmával (gépkocsicsere) meghatározható egy-két egységesnek nevezett szín, ami a kereskedelmi forgalomban is hozzáférhető alapon. Így juthatnánk el a fehér és/vagy ezüst színű egységes megjelenésű autóparkhoz (lásd 2. sz. melléklet). Így a második ütem eredményeként kb. 5-6 éven belül egységes színű autóparkkal rendelkezne a budapesti taxi szolgáltatás.

• **Taxi Szolgáltatási Szabályzat kivonat**

A tájékoztatási adottságok javításának érdekében minden taxi gépkocsiban javasoljuk elhelyezni az egységes tarifátábla mellett a Taxi Szolgáltatási Szabályzat kivonattát.

• **Az utasok kiszolgálásának érdekében javasoljuk a következőket:**

– panasziroda üzemeltetését a BKK részéről,

– non-stop elérhető, panaszok bejelentését szolgáló telefonszám üzemeltetését a BKK részéről.

– szolgáltatási ártájékoztató elhelyezését a taxiállomásokon.

5. A fővárosi taxiszolgáltatás színvonalával kapcsolatos elvárások tárgyalása, reális kompromisszumos megállapodás kialakítása. (Megjelenés, reklámfelületek, szabadjelző, taxiállomások, bankkártyás fizetés, GPS alapú helymeghatározás stb.)

Tengelytáv minimum meghatározás: 2550 mm.

• A korábbi javaslat 2510 mm volt, a változtatás elfogadható.

Csomagtér térfogat korlátozás: BKK javaslat 430 liter.

A korlátozás ne érintse a jelenleg forgalomban lévő autót, azok 10 éves korukig maradhassanak forgalomban.

E mellett javasoljuk, hogy a 430 liter ürméret meghatározás kizárólag a limuzin jellegű autókra vonatkozzon, arra tekintettel, hogy a VDA-szabvány a kombi és egyterű autóknál az üvegfelület alsó pereméig méri a csomagtér tartalmát attól függetlenül, hogy ezen gépkocsik csomagtartója a megadott méretnél jelentősen nagyobb.

Hibrid autók esetében szintén kérjük a 430 literes csomagtér korlát nélküli üzemeltetési lehetőségét arra tekintettel, hogy ezen gépkocsik kiemelkedően kedvező káros-

anyag kibocsátással rendelkeznek. Ez a meghatározás nem korlátozhatja elterjedésüket!

Gépkocsi-életkor:

A taxi gépkocsik 8 éves korig korlátozott üzemben tartását elutasítjuk!

A 10 éves korlátozás **abban az esetben elfogadható**, amennyiben a jelenleg taxiként forgalomban tartott taxi gépkocsik még 2013. évben kaphatnak droszthasználati engedélyt, mely alapján a 2013. december 31-ig teljesített műszaki vizsga érvényességéig, azaz további egy évig taxiként forgalomban tarthatóak.

A környezetbarát gépkocsik mielőbbi elterjedésének érdekében javasoljuk, hogy 2013. január 1. után ne lehessen 7 évnél idősebb (2013. évben 2006-os évjáratnál korábbi) autót taxi üzemben új autóként forgalomba állítani Budapesten.

EURO4, EURO5:

• A javaslat szerint a „bevezetéstől” legalább Euro4, illetve Euro5-ös taxit lehet forgalomban tartani.

Javasoljuk, hogy az Euro3-as benzin-gáz vegyes üzemű autók is kerüljenek be a kedvezményezett, üzembe helyezhető, és a 10 éves korlátozás mellett üzemben tartható autók körébe. Ezen gépkocsik is kiemelkedően kedvező környezetbarát üzemeltetési adottságokkal bírnak.

Kötelező bankkártyás fizetés:

Nem támogatjuk. Jelenleg is jelentős számban elérhető a készülékek. Egy ilyen előírás a bankok részéről irreális mértékű POS-terminál bérleti díjmellettel járna. Nem szeretnénk támogatni a bankokat.

Második ütemben egységes infokommunikációs rendszer (GPS-alapú csendes címkidás):

Nem javasoljuk.

Bevezetési ütemezés javaslatunk:

2012. július 1.: Hatósági rögzített ár. Egységes tarifafábla. Alkalmazott gépkocsivezetők kötelező regisztrációja. Taxi Szolgáltatási Szabályzat bevezetése. A TSzSz kötelező ér-

vényű elfogadása a gépkocsivezetőkkel. Panaszok bejelentésének fogadása a BKK által üzemeltetett ügyfélszolgálaton, és 0–24 óráig elérhető telefonszámon. Javasoljuk az ellenőrzést végzők létszámának és munkaidejének jelentős bővítését.

2013. január 1.: Kibővített adattartalommal rendelkező tarifafábla bevezetése, évszámmal, engedélyszámmal. 2006-os évjáratnál (7 évnél) idősebb gépkocsik taxiüzemű, első forgalomba helyezésének tiltása. Taxiállomás-táblák alatti információk megjelenítésének határideje.

2013. december 31.: 10 éves, illetve a 10 évnél idősebb, jelenleg taxiként forgalomban tartott gépkocsik ezen határidőig vizsgáztatnók további egy évre.

Milyen további javaslatok merülnek fel?

• Szükséges meghatározni a hatósági rögzített ár évenkénti felülvizsgálatát. Későbbiekben az alapdíjak változtatását javasoljuk.

• Szükséges a Budapesten taxiszolgáltatást nyújtási jogosultsággal rendelkező taxi-gépkocsivezetők nyilvántartásba vétele.

• Szükséges, hogy az alkalmazott taxi gépkocsivezető munkába állása előtt bejelentési kötelezettség terhelje a BKK irányába a taxi-gépkocsivezetőt és a taxis vállalkozót is.

• Szükséges a Taxi Szolgáltatási Szabályzatban megfogalmazni az utasok, a taxis vállalkozók, a taxi-gépkocsivezetők, a fuvarközvetítők és a Főváros jogait és a résztvevők együttműködési kötelezettségeit.

• A T.Sz.Sz.-ben szükséges meghatározni a taxiszolgáltatással kapcsolatos szabályokat megszegő utasok, taxis vállalkozók, a gépkocsivezetők, fuvarközvetítők tevékenységével kapcsolatosan a Főváros hatáskörében kötelezően végrehajtandó intézkedéseket, jogkövetkezményeket.

• Szükséges minden taxi gépkocsiban elhelyezni a T.Sz.Sz. kivonatolt példányát.

• Szükséges meghatározni az utas által okozott károk megtérítésének kötelezettségei között a jellemzően előforduló, az utas által

beszennyezett taxi gépkocsi felszámítható takarítási díjait.

• Javasoljuk, hogy a Főváros rendeletben tiltsa Budapest területén a megtevesztésre alkalmas feliratok, eszközök elhelyezését a gépjárműveken! Nagyon sok a rendőrautóra hasonlító gépkocsi, a taxira hasonlító pizzafutár, a mentőre hasonlító betegszállító, a mentőkre hasonlító „egészségügyi autó” stb. melyek kialakítása kizárólag a lakosság megtevesztését célozza.

• Javasoljuk, hogy a Főváros rendeletben szabályozza a taxis személyszállítás mellett az „egyéb járművel díj ellenében történő személyszállítást” is. Nyári időszakban korlátlan számban találhatóak az utakon beazonosíthatatlan riksák, replika old timerként üzemelő lassú járművek, melyek átláthatatlan, ellenőrizhetetlen, engedély nélküli szolgáltatást nyújtanak.

• Szükséges a Főváros közreműködését kérnünk a KRESZ-módosítás érdekében arra vonatkozóan, hogy a taxiszolgáltatást nyújtó gépkocsik néhány másodperces megállásainak következményeként kiszabott 30 000 Ft-os büntetések elkerülhetőek legyenek. A Főváros és a taxis vállalkozók közösen kérik, hogy módosítsák a KRESZ paragrafusait oly módon, hogy „Forgalmi okból történő megállásnak tekintsek, a taxi gépkocsival történő megállást” *abban az esetben, amennyiben a következő 3 feltétel egyidejűleg megvalósul. A taxi-gépkocsi rendelkezik az adott helyszínre érvényes taxiengedéllyel, taxi üzemben közlekedik, a megállás az utas/utasok gépkocsiba történő beszállás és a gépkocsiból történő kiszállásának céljával valószínűleg.*

Javasolatainkkal kapcsolatosan a továbbiakban is szívesen állunk rendelkezésükre.

Tisztelettel

Budapest, 2012. április 15.

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség
Farkas Zsolt elnök
Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

Lenin és Sztálin beszélgetnek:

– Sztálin elvtárs, légy őszinte! Mit tennél, ha az ügyünk győzelme érdekében meg kellene ölnöd 10 ezer embert?

– Természetesen megölném őket, Vlagyimir Iljics!

– Na és, Sztálin elvtárs, ha egymillió embert kellene megölni ügyünk érdekében?

– Hogy kételkedhet bennem, Vlagyimir Iljics? Természetesen gondolkodás nélkül megölném őket!

– S akkor mit tennél, Sztálin elvtárs, ha 10 millió embert kellene megölnöd?

– 10 milliót is megölnék.

– Na és ha 50 millióról lenne szó?

– Ha ügyünk ezt kívánja, 50 milliót is megölnék, Vlagyimir Iljics!

– Na, hát itt, Sztálin elvtárs, egy icipit nem tudok veled egyetérteni...

* * *

Nyílt pártnapot hirdet a kerületi pártszervezet „A nép és a párt egysége” címmel. Senki nem jön el a pártnapra. Következő héten a pártházban „A szerelem három formája” címmel hirdetnek előadást. Teltház van. Az előadó elkezd beszélni:

– A szerelem három formája ismeretes. Az első a patológikus szerelem, ez csúnya dolog, nem is fogunk róla többet beszélni. A második a normál szerelem, erre sem fecsérejlük az időt, hiszen Önök mind tökéletesen tudják, hogy mi a normális szerelem. Van azonban a szerelemnek egy harmadik formája is: amit a nép érez a párt iránt. Most bővebben szólnék erről...

* * *

Egy párttagitator magyaráz a munkásgyűlésen:

– A városban most épült meg egy új vízi erőmű!

Egy hang hátulról: – Ott voltam a múlt hónapban, nem láttam semmilyen erőművet.

– B városban megépült egy új lakónegyed.

– Ott jártam két hete, még félig sem volt kész a lakónegyed.

– C városban új stadiont adtak át.

– Ott jártam 2 napja, éppen csak elkezdtek építeni a stadiont.

– Elvtárs, azt hiszem, hogy magának kevesebbet kellene kószálnia az országban, s többet újságot olvasnia!

Néhány európai nagyvárosban használt hatósági rögzített viteldíj

Forrás: OTSZ

Város	Tarifa	Alapdíj (Euro)	Alapdíj (Forint)	Km díj nappal (Euro)	Km díj nappal (Forint)	Km díj éjszaka (€)	Km-díj éjszaka (Forint)	Minimum fizetendő (Euro)	Minimum fizetendő (Forint)
AMSZTERDAM	Fix tarifa	7.50 Euro, mely tartalmazza az első két km díját is	2187,Ft mely tartalmazza az első két km díját is	2.20 Euro	642 Ft	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
ANTWERPEN	Fix tarifa	2 Euro	583 Ft	2.70 Euro az első km, azután 1.20 € km-ként	787 Ft az első km /350 Ft/km	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
BARCELONA	Fix tarifa	1.30 Euro	379 Ft	0.74 Euro	216 Ft	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
BERLIN	Fix tarifa	3 Euro	875 Ft	2 Euro	584 Ft	1.30 Euro	379 Ft	nincs	nincs
HELSINKI	Fix tarifa	5.30 € nappal, 8.30 € éjszaka és hétvégén	1546 Ft nappal/ 2421 Ft éjszaka és hétvégén	1.39 Euro / km, kettőnél több utas esetén 1.67 €/km	405 Ft/km, kettőnél több utas esetén / 487 Ft/km	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
KOPPENHÁGA	Fix tarifa	24 DKK (utcai leintés)/ 37 DKK (telefonos rendelés)	941 Ft (utcai leintés)/ 1451 Ft (telefonos rendelés)	11 DKK	432 Ft	16 DKK	628 Ft	nincs	nincs
LISSZABON	Fix tarifa	2.50 Euro	729Ft	0,62 Euro	181 Ft	20% felár	20% felár	nincs	nincs
MADRID	Fix tarifa	1.95 - 2,95 Euro	568 Ft/860 Ft	1.10 Euro	321 Ft	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
OSLO	Fix tarifa	30 NOK (utcai leintés) 50 NOK (telefonos rendelés)	1170 Ft (utcai leintés)/ 1950 Ft (telefonos rendelés)	20 NOK/ és 7 NOK percenként	781 Ft / 273 Ft	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs
RÓMA	Fix tarifa	2.80 Euro	817 Ft	0.92 Euro	268 Ft	ugyanaz	ugyanaz	nincs	nincs

2. sz. melléklet

2012. május 4-én az érdekképviselőkkel (OTSZ, TGFSZ) folytatott megbeszélésen Budapest Főpolgármestere és a BKK vezetői az alábbi javaslatokkal éltek a Fővárosi taxi-rendelet módosításával kapcsolatban

A Városháza javaslatai	Tervezett határidő
Az új rendelet elfogadása	2012. 6. hó
A rendelet hatályba lépése	2013. januártól 2014-ig ahogy lejárnak az engedélyek, olyan ütemben
Szigorú ellenőrzés	A részleteket nem ismerjük
Legfeljebb 10 éves autók megengedettek	2013. december 31.
Legalább 2550 mm tengelytáv, legalább 430 l csomagtér	2014. január 1-től
Legalább 1600 cm ³ , Euro4-es motor	2014. január 1-től
Légkondicionáló berendezés	2014. január 1-től
Dohányzási tilalom	A rendelet bevezetésétől
Kötelező bankkártya elfogadás	2014. január 1-től
Kötelező tarifa-tájékoztató egységes formátumban	A rendelet bevezetésétől
Egységes arculat, de fóliázható, így nem akkora költség	2013. januártól 2014-ig ahogy lejárnak az engedélyek, olyan ütemben
Szigorú pénzügyi elvárások a fuvarszervezők felé	A rendelet bevezetésétől
Új maximált tarifa (alapdíj 700 Ft, mely tartalmaz 1 km útdíjat, 240 Ft km díjat, 60Ft/perc várakozás)	2013. januártól 2014-ig ahogy lejárnak az engedélyek, olyan ütemben

Köszönjük a nagy semmit!

Hurrá! Fix tarifa!

Hónapok óta hallgatok, hallgatjuk azokat a híreket, amelyek az utcán terjednek arról, hogy derék, érdekeink képviselőjét felvállaló emberek miként, és milyen eredményeket elérve egyeztetnek Budapest városvezetésével, nem utolsósorban a fix tarifáról is.

És tessék! Ha hinni lehet annak, amit legtöbb hallhattunk egy olyan ember szájából, aki magáról azt állítja, ő maga is részt vett ezeken a tárgyalásokon, akkor várhatóan végre lesz fix tarifa. Fix 240 Ft/km!

Igaz, ezért cserébe teljesítenünk kell a városvezetés néhány feltételét.

Ilyeneket, mint például: – minden Budapesten dolgozó taxi tetején egységes szabadjelző, nagyjából egységes gépkocsipark az előre meghatározott márkák és azok típusaiból, az autók tetejének egységes színűre fóliázása.

És megrökönyödve tapasztalom, hogy a nagy többség még örül is annak, hogy végre lesz fix tarifa, még ha ilyen feltételekkel is. És nem értem őket. Ezek az emberek nem tudnak számolni? Tavaly nyáron készültek számítások arról, hogy a 240 Ft-os tarifával kilométerenként 22,8 Ft veszteség keletkezik. Uraim! Azóta nem csekély mértékű üzemanyagár-emelkedés történt, emelkedett az áfahatár, a szervizdíj stb. Mi a fészkesnek is kellene örülnünk? Hogy 5-10 évre kőbe vésett veszteséges fix áron kell taxiznunk? Azon a fix 240 Ft-os áron, amin már eddig is fuvaroztunk, és 12 évvel ezelőtt lett rögzítve felső határként? Vajon mennyi lehet most a kilométerenkénti veszteség ezzel a tarifával? 50-60 Ft?

Kérdezném azokat, akik ezeket a tárgyalásokat lefolytatták a mi érdekeinkben, hogy mi is ebben az eredmény?

És miben oldja ez meg a problémáinkat? Megszűnnek a fuvarszervező irodák? Á, de-hogy! De teleteljük fel, hogy nem fognak ár alatti fuvardíjakat kizárni. A multikat is a 240 Ft-os áron vihetjük majd. Ez majd szépen kihat a visszapörgetésekre, hiszen nő az utazásokra elköltött pénz, így nő a visszapörgetendő összeg is, amit a fuvarszervező nem

tud, vagy nem is akar majd átvállalni. Jön a tagdíjemeléssel. Még hozzá drasztikus mértékben.

A jelenlegi 60-70 ezerről, ha fokozatosan is, de nagyon hamar 100-110 ezerre.

Tulajdonképpen mennyit is nyertünk a fix tarifával?

Sokan lesznek, akik ezt már nem fogják kifizetni a fuvarszervezőknek, és inkább átmennek maszekba, mondván, fix ár van, menni fog az utca. És talán igazuk is lehet ebben, noha nem akkora mértékű lesz majd az utcáról történő fuvarok számának emelkedése, mint azt ők majd gondolnák. És minél többen döntenek így, annál kevesebben maradnak a cégeknél, ami még feljebb segíti majd a tagdíjak mértékét. Hiszen a fuvarszervező iroda költségeit, a visszapörgetésekre kifizetendő pénzt a kisebb taglétszámnak kell majd összedobnia.

Tehát, most ismét megkérdezném, hogy minek is kellene örülnünk?

Ezenkívül még személyi feltételei is vannak a fix tarifa bevezetésének, aminek – lássuk be – a nagy többség nem felel meg. A vállalkozások nagy részének nincsenek rendben a járulékfizetési és adózási ügyei. Így ők nem tudnak majd tovább taxizni. Megszüntetik a rendszámbérléseket, és hát az alkalmazottak többsége is kénytelen lesz más kenyérkereset után nézni. De megoldódik a létszámkérdés, mondhatnánk. Hiszen, mint az köztudott, a főváros a taxik jelenlegi létszámát a mostaninak körülbelül a felére, 3000 autóra akarja szűkíteni. De valóban ez a mi érdekünk? Vagy ez csak a szakmában maradó néhány száz vállalkozónak az érdeke, akinek most még – isten tudja, hogy – rendben vannak a járulékos dolgai? És akik nyilván most a mi érdekeinkre hivatkozva tárgyalnak a fix tarifáért és kéri a szigorításokat. És ehhez még a támogatásunkat is kéri. Mindenkié! Azokét is, akiknek ezek a változások a megélhetésük végét jelentik.

Csak hát azt elfelejtik, hogy minél kevesebben maradnak a szakmában, annál nagyobbak lesznek a rájuk nehezedő közterhek, mint például az éves drosztdíj. Hiszen a drosztdíj. (ez a szervezet január 1-jén megszűnt. A szerk. megjegyzése) fenntartására ugyanannyi pénz kell majd, csak azt már kevesebb embertől tudják majd beszélni. Tehát nyilvánvalóan a drosztdíj is emelkedni fog, és gyanítom, hogy nemcsak 2-3 ezer Ft-tal. És valószínűleg nem csak ez lesz az egyetlen megemelkedő tétel. Minden társaságnál

nagyon alacsony lesz a taglétszám, így nyilván elindul a „csalogassuk ide a taxisokat más társaságtól” projekt, amit a minél magasabb visszapörgetési százalékok által megszerzett cégek vonzerejétől várnak, amit természetesen mondanom sem kell, hogy az egyre magasabb tagdíjakból finanszíroznak majd. Tehát, tényleg jó lesz ez majd nekik? Mennyit is nyerhetnek ezzel? Kb. semmit. Véleményem szerint senki nem nyer majd a dolgon. Azok sem, akik a szakmában maradnak.

Van egy másik lehetőség is, amit szerintem érdemes lenne átgondolni. Tudom, hogy elsőre nagyon vadnak tűnik, de ezzel a véleményemmel nem vagyok egyedül.

Mi lenne, ha a főváros adná a munkaeszközt is, és átvállalná a fuvarközvetítést is egyetlen központtal? Ha a jelenlegi létszámot a felére, kb. 3000 gépkocsira, akarják csökkenteni, akkor adja a főváros a három-ezer darab egységes gépkocsit. Minden vállalkozó tőlük bérelhetné az autót, akár többet is, senkinek nem kellene a saját családi autóját felélnie, lepusztítania. És megoldódna az egységes autópark kérdése. Az autókra ugyanúgy felvehetne alkalmazottakat akár műszakos rendszerben is, így a változások nem generálnának több ezer munkanélkülit.

Ha átvállalná a fuvarközvetítést is egyetlen központtal, és onnan irányítanának 3000 autót, megoldódna a visszapörgetésekből adódó drasztikus tagdíj emelés kérdése is. Ha mindenki egyetlen központból tudna autót rendelni, megszűnhetne a mostani korrupció nagy része. A visszapörgetések például, mert versenytárs nélkül erre már nem lenne szükség. És a „pacsipénzre” sem lenne többé szükség, ami lássuk be, a tagdíjunknak egy olyan része, amit azért fizetünk, hogy továbbra is minket, a mi társaságunkat hívják. Vagyis fuvar szervezünk! De akkor miért is fizetünk tagdíjat? Nem a fuvarszervezésért? De! És talán mindenhova odaférne mindenki. Hiszen ha elzavarnak valamelyik pályaudvarról, vagy a repülőtérrel, betelefonálsz a központba, megmondod a kocsirendszámát, a főváros meg elintézi a sorsát a renitens személynek, az autót meg kiadja egy másik vállalkozónak. Tudom, hogy most sokan azt gondolják, nem lehet minden taxit egyetlen központból irányítani, de ez nem igaz. Lehet! A technikai lehetőség már akkor megvolt, amikor ezt a korszerűtlen, elavult, „a kártyalehúzóra küldjük a címet” rendszert kezdték a cégek bevezetni. De ne kanyarodjunk most el attól, ami miatt tollat ragadtam. A fix tarifától. Van egy másik gond is azzal, hogy ha most ezt a 240 Ft-os rögzített árat elfogadjuk. Mint már említettem, ezen az áron fuvarozni már tavaly is veszteséges volt, sőt, évek óta az. Ebből következik, hogy nincs benne évekre előre tartalék, az évek alatt bekövetkező kiadásaink megemelkedett

Tisztelt IT csoport,

A mai nap kezdtem a cégnél, és már el is készült a céges e-mail postafiókom, köszönöm gyors intézkedésüket! Továbbá értékeltem a humorérzéküket, de a kiosztott e-mail cím természetesen nem maradhat. Hogyan képviseljem a céget egy olyan e-mail címmel, hogy faszi@cegunk.hu.

Válasz:

Szia Szilárd,

Rossz hírem van, ez nem vicc! E-mail címek generálása automatikusan történik a vezetéknev és a keresztnév első betűiből, és sajnos nincs lehetőség ennek módosítására. Nekem aztán elhiheted, üdv:

Pintér Csaba...

Üdv: Farkas Szilárd

összegeinek finanszírozására. Ha 2013. 01.01.-től ezen az áron lehet majd fuvarozni, akkor hiába is szeretnénk majd, hogy 2014. 01.01.-től emeljék már meg, mert pl.: 650 Ft egy liter benzin, nem fognak rajta változtatni. Ezt higgyük csak el. Ennyire már ismerhetjük a városvezetést. Tehát kijelenthetjük bátran, hogy ezt a 240 Ft-os árat nem szabad elfogadni, tisztelt érdekképviselő kollégák! Ha elfogadjuk, hosszú évekre bebetonozzuk ezt az árat, aminek csak az lesz a következménye, hogy azok, akik a szakmában maradnak, a veszteségeiket továbbra is majd órapörgetéssel próbálják meg csökkenteni, minek

következtében az utasok változatlanul, minden alkalommal más és más, előre kiszámíthatatlan árért fognak utazni. Tehát, most sem sikerülne megoldani, hogy az utasoknak kiszámíthatóbbá tegyék a taxizást, és így visszaszerezze az utazóközönség bizalmát.

Bátran kijelenthetjük, hogy a fix tarifa 240 Ft-on való bevezetése, a jelenlegi feltételekkel semmilyen problémát nem old meg, csak a létszámkérdést. Az imént felsorolt, és a fel nem sorolt kedvezőtlen kihatásaiával együtt.

Legnagyobb tisztelettel köszönöm a figyelmeteket.
Cicu.

Szabályozás előtt

EGY TAXIS VÉLEMÉNY

A Budapesti Közlekedési Központ múlt havi számunkban közölt tájékoztatója kapcsán felhívta a taxisokat, hogy véleményükkel segítsék a minél teljesebb kép kialakítását. Nem tudni, hány vállalkozó élt ezzel a lehetőséggel, mindenesetre egyikük szerkesztőségünkhöz is eljuttatta beadványát, amelyet alább teljes terjedelmében közlünk. A kiemeléseket nem módosítottuk, mindössze néhány tucat felkiáltójelet töröltünk az írásból. Így is maradt elég... Íme:

T BKK!

TILTAKOZOM a bevezetésre javasolt 240 Ft/km-es FIX TARIFA mértéke, bevezetése és a bevezetni kívánt SZIGORÍTÁSOK ELLEN a taxis vállalkozásoknál!!!

1999-ben maximálta a Főv. Önkormányzat a bp.-i taxik viteldíját nappali 240 Ft/km éjszakai 336 Ft/km díjra!!!

Sajnos a maximalizálást előíró törvény a viteldíj időszakonkénti felülvizsgálatát és korrigálását nem írta elő KÖTELEZŐEN a Főv. Önkormányzatnak!!!

Ez a tarifa az akkori minimál bérre (22 500 Ft) és 0 Ft nyereségre lett kiszámolva, ami már akkor is felháborító volt, mert hogy szabhatják meg egy vállalkozónak, hogy min bérért és 0 Ft nyereségért csinálja ezt a több szempontból is veszélyes vállalkozást!!!

Ami még felháborítóbb és elfogadhatatlan, hogy a MAI NAPIG IS EZ A MAXIMÁLT TARIFA 12 ÉVE!!!

Most ezt a 240 Ft/km es viteldíjat akarják megszabni FIX TARIFÁNAK?! Az ÉJSZAKAI TARIFA ELTÖRLÉSE MELLETT?! Esetleg még 12 évig ezzel a díjjal KELL DOLGOZUNK, KÖZBEN 10 ÉVENTE KOCSIT CSERÉLNI ÉS 5 ÉVENTE VIZSGÁZGATNI MINDENBŐL AMI A VÁLLALKOZÁSUNKKAL KAPCSOLATOS!!!??

EZ FELHÁBORÍTÓ ÉS ELFOGADHATATLAN!!!

Hogyan lehet egy vállalkozás bevételét

évekre, lassan évtizedekre befagyasztani, amikor a vállalkozással kapcsolatos kiadások folyamatosan NŐNEK!!!

Hogyan várható el ilyen diktált feltételek között jogkövető, tisztességes, adófizető, minden szabályt betartó tevékenység, amikor a DIKTÁLT FELTÉTELEK TISZTESSÉGTELENEK!!!

Csak a 12 éves inflációval számolva ami összesen 70.08 százalék 1999 óta amivel az összes szolgáltató (FÓTÁV, VÍZ-ÉS CSAT. MŰVEK STB.) évenként növelte az árát, most a tarifának NAPPALI 410 FT/km ÉJSZAKAI 574 Ft/km-nek kéne lennie!!! Ekkor az egyéb költségek növekedését (gépkocsi-alkatrészek, javítási költségek, BENZIN stb.) és a 93 000 Ft- os minimálbér költségnövelő hatását még nem is vettem figyelembe!

A BKV-jegyek árai ez idő alatt 80 Ft-ról 320 Ft-ra nőttek állami támogatás mellett! – ezt csak példaként említettem!

MIÉRT GONDOLJÁK, HOGY EGY TAXIS VÁLLALKOZÓ JOBBAN ÁLL ANYAGILAG AZ ÁTLAGNÁL VAGY A BKV-NÁL A MAI GAZDASÁGI VISZONYOK KÖZÖTT?!

Megjegyzésként még megemlítem a tisztánlátás érdekében, hogy egyes taxis cégeknél alkalmazott 150–190 Ft/km tarifa mellett a vállalkozás csak min. 12–16 órai mindennapi munkával, járulékok nem fizetésével, gépkocsi állapotának elhanyagolásával tartható fenn!!! AKIK MÁR FELÉLTÉK A VÁLLALKOZÁSUKAT, ALKALMAZOTTKÉNT 4 ÓRÁS BEJELENTÉSEL hasonló idejű munkával élnek!!!

Ez az önkiszákmányolás sokáig nem tartható fenn, ezért a taxisok átlagéletkora kb. 45–53 év (lásd: Taxisok Világa elhalálozási rovat).

Remélem, ha nem a taxis vállalkozók teljes tönkretétele és több ezer család tönkretétele, megnyomortítása a céljuk, akkor döntéseik meghozatalakor az általam leírtakat is figyelembe veszik!

Budapest, 2012. 04. 11.

P. J. taxis vállalkozó

Mennyi legyen a viteldíj?

A taxis társadalomban a többség a nyugodt munkavégzés érdekében az egységes tarifát szeretné. Ne 150 forintos legyen a viteldíj, de ne legyen 1500 forintos tarifa sem a gyakorlatban. Ha győző a demokrácia, akkor egységes lesz a viteldíj. Ugyanis a „demokritosz” azt jelenti, hogy a többség uralma. Most már a Gazdasági Versenyhivatal is áldását adhatná arra, amit évek óta kérünk.

A fővárosi illetékesek azért nem engedélyezték idáig a tarifa emelését, mert miért legyen egy kilométer 300 forint, ha 150 forintból is ki lehet jönni? De mi tudjuk, hogy 2012-ben nem lehet kijönni 150 forintos viteldíjból! Ezek a kollégák – például – most nem tudják kicserélni az autójukat, mert nincs miből, elfogyott a munkaeszköz alóluk...

Már több helyen elhangzott, a jelenlegi budapesti 6000 taxiból 2000 elmúlt 10 éves. Am nem csak ők nem tudnak most autót cserélni, de a taxisok legtöbbször se. Ugyanis a többségnek vagy jelentős, vagy nagyon jelentős a TB-tartozása, esetleg egyéb nem fizetett köztartozása van. Hogyan tudna az kocsi cserélni, aki 20–30 ezer forintos közlekedési vétség miatt kirótt büntetést sem tudja befizetni?

Sorozatban szedik le a rendszámokat a rendőrök a taxikról, mert az autót kivonta az önkormányzat a forgalomból, be nem fizetett büntetés miatt. Tehát nem lehet a tarifa 150 forint, de akkor mennyi legyen?

1 kilométer = 1 liter benzin?

Sokáig ez volt az érvelés, azonban napjainkban elszabadultak a benzinárak az adóterhek miatt, vagyis szó sem lehet az 1 kilométer = 1 liter benzin viteldíjról. Lehet, hogy a lap megjelenéskor már átlépjük az 500 forintos benzinárát is. És persze az senkit sem vigasztal, hogy Szlovákiában még drágább a benzin...

1 kilométer = 1 euró?

Európa legtöbb országában egy kilométerért nagyjából egy eurót kell fizetni a taxisolgáltatásban. Ezt az összeget nagyon sokan szeretnék elérni. Azonban a változó árfolyamok miatt kérdés, hogy ez nálunk megvalósítható-e? Majd ha euró lesz nálunk is, akkor egyszerűbb lesz a kép, bevezethetővé válhat az 1 kilométer = 1 euró viteldíj.

1 kilométer = 1 BKV-jegy ára?

Ez az összeg egy évben maximum egyszer változik, nem kellene olyan gyakran órát állítani. Igaz, ezt minden taxis szívesen megteszi, ha felfelé viszik a tarifát...

A főváros közlekedési vezetői gyakran példálózhatnak a BKV-jegy árával. Például sok helyen a napi várakozás a zárt parkolóban (P + R), megegyezik egy BKV-jegy árával. Lehetne a taxisszakmában az induló összeg két BKV-jegy (700 forint), a viteldíj pedig 1 BKV-jegy ára, azaz 370 forint. Ez az összeg minden évben változhatna a tömegközlekedés árával párhuzamosan.

Sokan örülnének egy ilyen, átlátható és mindenki által követhető fix taxitarifának!

Horváth András

TAXI4®

Tel.: 4-444-444



Idén nyáron féláron!

Új belépők részére a nyári hónapokban
50% kedvezmény!*

Amit a
TAXI4
biztosít

számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

* A visszatérő Taxi4-es kollégáknak egyedi elbírálás.

AKCIÓS TAXIS FELVÉTEL

Jelentkezés minden kedden 9 órakor.

Bővebb információ: 06-20-911-4720 (hétköznap 9-17 óráig)

Kamatmentes részletfizetés

Országos szervizhálózat

Több mint 20 éves tapasztalat

Olvasd le a QR kódot, és tudj
meg többet ajánlatainkról!



www.eordogh.hu



Digitaxi - egy megbízható társ a munkában...

Mészletek a www.eordogh.hu weboldalon, vagy a 061/282-4280-as számon a 101-es meléken, vagy a 0620/959-0098-as mobilszámon...



**OPÉL ALKATRÉSZ CENTRUM
ÉS FÜGGETLEN OPÉL SZAKSERVIZ**



Budapest XIII. Teve u. 44-46.

Alkatrészvásárlás:

Tel. (06 1) 330-0010, (06 30) 330-0010

16 ezer féle alkatrész raktárról!

Ez nem virtuális áruház!

Taxis kedvezmények 25-45%-ig!

Szervizünkben profi szerelő csapat várja autóját,
mindössze 6.000 Ft + Áfa óradíjért, és az alkatrész
kedvezményeink ide is érvényesek!

Tel.: (06 30) 636-2000, (06 1) 388-8665

**Már Chevrolet gyári alkatrészek is!
(Taxis kedvezmények 19-23%)**

**Már karosszéria javítás is! Hívja Ügyintézőnket!
Tel. : 06 30 636 3883**

Nyitva tartás:

Alkatrész áruház:

H-P: 07³⁰-17⁰⁰

Szo: 8³⁰-13⁰⁰

Szerviz

H-Cs: 07³⁰-16³⁰

P: 07³⁰-14³⁰

0-24h autó leadási lehetőség



Kövessen
minket a
facebookon is!



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon/fax: 06-52-444-444

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

4025 Debrecen

Arany János u. 32.

Nem kötelező érvényű, de erősen ajánlott

Ombudsmani állásfoglalás

Egységes gyakorlat kialakítását kéri az országos rendőrfőkapitánytól Szabó Máté ombudsman, miután a biztos ki vizsgálta egy rendőri bírságolási esetet. A történet példaértékű lehet a taxisok számára is, akiket rendre büntetnek meg fotó- és kamerafelvételek alapján, amikor munkájukat végzik.

A hirt az ombudsmani hivatal tette közzé, a történet és az eljárás menete is tanulságos: egy megbírságolt autós járművének megszűnt az áramellátása, ezért az út szélére kormányozta az autót, és segítséget kért egy túloldalon várakozótól. Ezalatt a rendőrök lefotózták a várakozni tilos tábla alatt álló autót. A panaszos elmondta az egyenruhásoknak, mi történt, ők azonban nem vették figyelembe a műszaki hibát, pedig a KRESZ szerint a

műszaki hibás autóval meg lehet állni a tiltó tábla hatálya alatt is.

Az eljáró Vas Megyei Rendőr-főkapitányság határozatában – a KRESZ előírásaira hivatkozva – büntette meg a gépkocsi tulajdonosát. Az autós fellebbezett, de a felvételek alapján a rendőrség megállapította, hogy semmi sem jelezte a műszaki problémát, valamint a jármű vezetője a beadványához nem csatolt a műszaki hibát – kétséget kizáróan – alátámasztó számlákat. A következő fellebbezést ugyanilyen indokkal már a Budapesti Rendőr-főkapitányság utasította el.

Szabó Máté – a közlemény szerint – megkereste az országos rendőrfőkapitányt, ő azonban úgy válaszolt, egyetért a bírságot kiszabó határozatban foglaltakkal, és megírta a biztosnak azt is, a közigazgatási eljárás megindításának alapjául kizárólag a szabályszegésről készített fényképfelvételek szolgáltak, egyéb irat az eljárás megindításával kapcsolatosan nem készült. Álláspontja szerint a panaszos fellebbezésében álló műszaki hiba nem szerepel a KRESZ mentesítő esetei között.

Az ombudsman az esettel kapcsolatban kiemelte: a KRESZ a megállási és várakozási tilalom alól felmentést ad, ha műszaki probléma miatt vált a szükségessé, arról viszont nem rendelkezik, hogy meg kell bírságotlani a tiltó tábla hatálya alatt műszaki okból megálló autót, ha az nem az úttesten kívül várakozik. Azt az ombudsman jelentésében nem tudta elfogadni, hogy a rendőrség kizárólag fényképfelvételek alapján, bármilyen írásos

anyag nélkül szabjon ki határozatot a mozgásában bizonyíthatóan korlátozott gépkocsivezetővel szemben, aki méltánylást érdemlő foglalkoztatásban szenved.

Szabó Máté állásfoglalása szerint a rendőrségnek meg kellett volna vizsgálnia a műszaki hiba jellegét, törvényi kötelezettsége szerint pedig felvilágosítást és segítséget kellett volna nyújtania vagy felajánlania a rászorulóknak. Ezek alapján a biztos megkérte az országos rendőrfőkapitányt, hogy töröljék a közigazgatási bírság összegét, és a vizsgálat megállapításai alapján intézkedjen az országosan egységes gyakorlat kialakításáról – eddig a történet.

Arról nincs tudomásunk, hogy lapzártánkig az intézkedés megtörtént volna, de ez az eset is jól jelzi, a rendőrség bírságolási gyakorlata enyhén szólva is aggályos. Egyrészt az ismertett történetből kiderül, a szolgáltató, segítőkész rendőrség fogalma a testületen belül sem egyértelmű. Nyugaton hasonló helyzetben minimum segítséget hív a járőr a bajbajutottnak, ezen kívül, ha mozgásképes a jármű, akkor bekíséri az első parkolóhelyre, benzinkúthoz, ahová a kiértesített szakszerelő megérkezik. Nyilván azt senki nem várja el, hogy bevontassák, de a jóindulat talán elvárható.

Anélkül, hogy bárkinek is ötletet kívánánk adni, az azért megérne egy próbát: a taxisok érdekvédői nyújtsanak be egy beadványt az ombudsmani hivatalhoz, amelyben konkrét esetekkel, felvételekkel és elmarasztaló határozatokkal alátámasztva kéri a taxisokkal szembeni eljárási gyakorlat felülvizsgálatát. Egy misét mindenképpen megér – ahogy tartja a mondás, és ki tudja, lehet, hogy olyan dokumentum készül, amely alapján módosíthatják az idevonatkozó előírásokat az arra illetékesek. Ne feledkezzünk meg róla, az ombudsmani állásfoglalás ugyan nem kötelező érvényű, de az „erősen ajánlott” kategóriába sorolandó, ugyanakkor nem csak hazai, de nemzetközi szinten is vizsgálják, milyen hatásokkal vették figyelembe a biztos által javasoltakat.

k.z.t.

Gyerekek aranyköpései:

- A lepke egy olyan rovar, amely a helikopterek családjába tartozik.
- Az állatkert egy szuper hely. Olyan állatokat is lehet látni, amelyek nem is léteznek.
- Nem vagyok megkeresztelve, de azért be vagyok oltva.
- Az életbiztosítás egy olyan pénz, amit az kap meg, aki túléli a halálos balesetet.
- Nem tudom hány éves vagyok, mert ez állandóan változik.
- Nagyon megijedtem, amikor Anya megbetegedett. Azt hittem, hogy Apu fog főzni ránk.
- A gyerektartás a gyerekek fizetése, amikor Apa elköltözik otthonról.
- Az örökbefogadás sokkal jobb lehetőség, mint a szülés. A szülők saját maguk választhatják ki a gyereket, és nem kell mindenen elfogadniuk azt, amit éppen kapnak.
- Minden hal termel ikrát, az oroszok még kaviárt is.
- A teheneknek nem szabad gyorsan futniuk, hogy ki ne lötyögjön a tejük.
- A férfiak nálunk csak egy nővel házasodhatnak. Ezt úgy hívják, hogy monotonia.
- Nem értem, miért haragszik rám annyira Anya, hogy összetörtem azt a vázát. Úgyis már öreg volt, meg kínai. És nem is a miénk.
- A nővérem már megint kitűnővel fejezte be az osztályt, csupa ötösök. Fogadjunk, hogy szándékosan csinálja ezt velem.
- A Nagy elköltözött a túlvilágra. Végre nekem is van valakim külföldön.

TELESTAXI



ÚJRA ELINDULT A SZEKÉR!

Az "igazi" Tele 5 Taxi felvételt hirdető vállalkozók részére a megnövekedett megrendelések kiszolgálásához!

Tagdíj: 25.000,- Ft./hó

Kaució: nincs

Belépési díj: nincs

Központ:

1158 Bp. Késmárk u. 7/b.

Érdeklődni: 06/209-111-111
Pásztor György ügyvezető

Tisztelt Berkó Károly úr!

Találtam egy sárga rendszámot, aminek a tulajdonosa nem az én társaságom tagja.

Kérem, segítsen az újságon keresztül visszaszolgáltatni azt gazdájának.

A rendszám: EBV-180.

A telefonszámom, amin a rendszám gazdája elérhet: 06/30/488-9087. Ha lehetne azt hozzátenni, hogy délutántól hívjon, mondjuk 13.00–02.00-ig.

Segítségét előre is köszönöm.

Lesből támadó kamerák

Mit tehetünk ellene?

Hát nem sokat. Az utóbbi időben ismét többen panaszkodnak arra, hogy munkájuk során egyre csak kapják a büntetéseket. A „csúcstartó” az a kolléga, aki néhány hónap alatt 630 ezer forint büntetést szedett össze, vagyis 21-szer szegte meg a szabályokat. Illetve nyilván sokkal többször, csak ennyi került a kamerakezelő látóterébe. Pedig semmi mást nem tett, mint amit az elmúlt húsz évben. Dolgozott, legjobb tudása szerint...

Némely kollégák különböző praktikákkal próbálkoznak. Van, aki igyekszik a másik autóra úgy ráállni, hogy ne kerüljön rendszáma a kamera látóterébe. A szélvédőn lévő rendszám-matricát (mert már ez alapján is büntetnek adott esetben!) remekül elfedi egy véletlenül odakerült szórólappal, vagy akár az ablaktól nyugalmi állapotban. Olyik taxis a címre érkeve azonnal felnyitja a motorház-tetőt és a motorban matat utasa megérkezéséig. Ha hátulról várható a fotó, esetleg a csomagtartó felnyitása is beválik, kombik, egytérűek esetén. Esetleg az elakadásjelző háromszög a hátsó ablakban...

De hát miért kell nekünk trükköznünk? Mi-

ért kell munkánk közben is attól rettegnünk, hogy büntetést fizetünk azért, mert dolgozni merészelünk legjobb tudásunk szerint? Milyen hülye szabály az, amelyik gyakorlatilag lehetetlenné teszi a fővárosban munkánk végzését? Oly sokszor leírtuk már, hogy nem várható el egyik utasunktól sem, hogy ásson egy parkolóhelyet a taxinak, ha a háza elé kéri! Vagy szálljon ki néhány kilométerrel arébb, mert ott van hely, aztán cipelje haza a cuccait trolival. Vagy gyalog. A taxiszolgáltatás lényege vész így el, a háztól házíg szállítás.

A jó múltkorában 82 éves apósomat kellett a Szemklinikára szállítanom. A Mária utcában „természetesen” egy darab szabad hely sincs. Csak a zebra előtt. Ott meg ugye tilos. Mit tettem? Megálltam az út közepén, kiszálltam és segítettem az öregnek kikászálódni a kocsiból. Mögöttem állt a sor. Dudáltak és mutogatták, hogy húzódjak le a gyalogátkelőhely elé. Én meg mutogattam a ház falán lévő kamerát...

Tudom, kellene a szabályok. De tudomásul kellene vennie már a döntéshozóknak,

hogy ma egészen egyszerűen nem lehet közlekedni – legalábbis a fővárosban – az 1975-ben megalkotott KRESZ szabályai alapján, még ha sokszor módosították is. Taxizni meg aztán végképp nem lehet. Megoldási lehetőség ugyanakkor nem sok van. Várhatjuk, illetve követelhetjük a közlekedési szabályok módosítását, ez azonban sok idő. Addig is, nincs más lehetőség, alkalmazkodjunk. Keressük, figyeljük a kamerákat, helyezkedjünk.

Ha nincs a járda mellett szabályos megállási lehetőség, akkor álljunk meg a forgalmi sávban, jobbra indexelve. Ez egy forgalmi okból történő megállás, várjuk, hogy valaki kiálljon a parkolóból. Aztán ha nem, hát nem. De közben megjött, vagy kiszállt az utas... Persze tudom én, hogy a normális taxis ilyenkor önkéntelenül húzódná félre, biztosítva a forgalom zavartalanágát, de ha ott gyalogátkelő van, vagy bármiféle egyéb megállási tilalom, akkor inkább ne tegye. Ebben az esetben ugyanis a forgalom zavartalanágának biztosítása büntetendő cselekmény...

A Budapesti Rendőr-főkapitányság is megszólalt:

Térfigyelő kamerák

Természetesen a Budapesti Rendőr-főkapitányságot is megkerestem a térfigyelő kamerákkal kapcsolatban, hiszen Budapesten a legnagyobb a probléma, amit a „szabálysértésekkel” kapcsolatban művelnek. Idézőjelbe kell tenni a szabálysértéseket, mert például nem követ el szabálysértést az a taxis, aki a taxiállomáson áll, a „Megállni tilos” jelzőtábla hatálya alatt. A táblákat épen a taxiállomások védelmére helyezték ki! És kiket büntetnek? Hát persze a taxisokat! Mehetünk fellebbezni...

A példákat még sorolhatnánk, hány helyen büntetnek jogtalanul, vagy érthetetlenül.

Íme az illetékes válasza, a lényeg kiemelésével.

A hivatásos állományú rendőrt a rendőrségről szóló törvény alapján intézkedési kötelezettség terheli.

A rendőr jogkörében köteles intézkedni, vagy intézkedést kezdeményezni, ha a közbiztonságot, a közrendet vagy az államhatár rendjét sértő vagy veszélyeztető tény, körülményt vagy cselekményt észlel, illetve ilyet a tudomására hoznak. Ez a kötelezettség a rendőrt halaszthatatlan esetben szolgálaton kívül is terheli, feltéve, hogy az intézkedés szükségességének időpontjában intézkedésre alkalmas állapotban van.

Szabálysértések, illetve a közigazgatási hatósági eljárás alá tartozó szabályszegések esetén a rendőrnek nemcsak joga, hanem kötelessége is a rendőri intézkedés kezdeményezése.

Attól függően, hogy az észlelt jogsértés milyen eljárási rend alá tartozik, a rendőr különböző szankciókat alkalmazhat, így az elkövetőt figyelmeztetheti, helyszíni bírsággal sújthatja, szabálysértési feljelentést tehet, vagy közigazgatási eljárást kezdeményezhet.

Az észlelt szabálysértés rögzítésére a Rendőrségi Törvény feljogosítja a rendőrséget térfigyelő kamerák alkalmazására.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság beosztottjai a személyszállítást végző személyekkel szemben ugyanolyan módon, részrehajlás nélkül intézkednek, mint a közlekedés többi résztvevőjével szemben, velük kapcsolatban a rendőr sem pozitív, sem negatív diszkriminációval nem él, intézkedését csupán a hatályos jogszabályok és a konkrét eset körülményei befolyásolják,

A taxikat üzemeltető gépjárművezetők az átlagos gépjárművezetőnél nagyobb forgalmi rutinnal és gépjármű-kezelési tapasztalattal rendelkeznek, munkájuk végzéséhez – jogszabályi előírások alapján – az átlagosnál magasabb követelményeknek (egészségügyi kategória, pályaképesítési vizsgálat stb.) kell megfelelniük, ezért tőlük fokozottabban elvárható a közúti közlekedési szabályok betartása és a közúti közlekedés többi résztvevője számára történő példamutatás.

Bodó Bernadett rendőr őrnagy
hivatalvezető

Most sem lettünk okosabbak. Tovább megy a maszatolás. Mikor mondják már ki, hogy üres az államkassza, kell a lé! Akinek kocsija van, annak pénze is van! Nekünk kell a pénz! Ide vele!

Juhász Péter

A feleség bevásárló körútjáról kicsit korábban tér haza a megszokottnál és in flagranti találja férjeurát egy ifjú hölgygel. Óriási patáliát csap, előrángatja a bőröndjét és elkezd beledobálni a ruháit, ám csomagolás közben a férje megállítja:

– Csak egy szóra, drágám! Mielőtt elmész, szeretném, ha meghallgatnád, hogy is történt ez a dolog. Szakadó esőben jöttem hazafelé a kocsival, amikor az út mentén megláttam ezt a hölgyet, elgyötörve, bőrig ázva, csapzottan. Hazahoztam és összeütöttem neki egy vacsorát abból a húsból, amit te a hűtőben hagytál, mert elfelejtetted nekem megsütni. Egy szétázott szandál volt a lábán, úgyhogy odaadtam neki az egyik, teljesen jó cipődet, amit csak azért nem hordasz, mert állítólag kiment a divatból. Fázott, ezért ráadtam azt a pulcsit, amit a születésnapodra vettem, de sohasem hordtad, mert nem tetszett a színe. A nadrágja is átázott, úgyhogy adtam neki egyet a tiedből, ami még teljesen jó, csak te már kihíztad. Aztán, mikor menni készült, még visszafordult az ajtóból és mosolyogva megkérdezte:

– Mondd, van még valami, amit a feleséged már nem használ?

– És én megmutattam neki... Hát így történt, drágám...

FIDESZ - MAGYAR POLGÁRI SZÖVETSÉG FRAKCIÓ

(Képviselői Irodaház)
1054 Budapest, Széchenyi rkp. 19.
Dr. Lázár János Úr részére

Tárgy: közfeladatát ellátó taxi – KRESZ/módosítás

Tisztelt Frakcióvezető Úr!

A média híreiből értesültünk arról, hogy a FIDESZ frakció kezdeményezi a KRESZ egyes elemeinek módosítását és a szabálysértési bírságok tételeinek mérséklését, amit a taxis szakmai és érdekképviselők örömmel fogadnak és várnak.

Az előző kormány 2007-ben rendeletet alkotott az objektív felelősségről. A rendelet értelmében a közlekedési hatóságnak (szabálysértési bírságot kiszabó hatóságnak) nincs semmilyen mérlegelési joga a szabálysértési bírság kiszabásakor, nem vizsgálja és vizsgálhatja, hogy milyen céllal és milyen időintervallumban valósult meg a szabálysértés. Okozott-e más közlekedés egyéb résztvevőjének bármilyen fennakadást az 1-2 perces megállás, abban az időszakban, amikor a szabálysértés, az akár 5-6 másodperces időben megvalósult.

Ma jelenleg egy közfeladatot ellátó taxi gépkocsi elvileg nem állhat meg azokon a helyeken ahol táblákkal ezt a KRESZ tiltja. Egyre több a megállni tilos tábla és egyre több azon útszakaszok száma ahol ezek a kényszermegállások megvalósulnak. A taxis nem mondhatja az igénybe vevőnek – egy idős nyugdíjasnak, babakocsis anyukának, mozgássérült utasnak vagy a csomagokkal – bőröndökkel ki- és beszálló utasnak, hogy tessék gyalogni még 800-1200 m-t, mert itt nem lehet és nem szabad megállni.

Az utóbbi hónapokban nagymértékben emelkedett a taxisok pár perces megállásai miatt kirótt 30 000 Ft-os pénzbírságok kiszabása. A felvételeken (fotókon) több esetben jól látható, ahogy az utas éppen ki- és beszáll a taxiba bőrönddel, járókerettel stb...

Sehol a világon nincs arra példa, hogy a közösségi közlekedés résztvevőjét (taxist) azért büntetnék, mert a munkáját, azaz a közfeladatát látja el. Az elmúlt évben többször fordultunk levélben és egyéb módon a szakminisztériumhoz, hatóságokhoz. Próbáltuk felhívni a figyelmét a szaktárca szakembereinek is a kaotikus állapotokra, de érdemi intézkedésre eddig nem került sor.

Javasoljuk, a KRESZ-t úgy módosítani, hogy a taxi gépkocsival történő megállás, forgalmi okból történő megállásnak minősüljön, amennyiben a taxi gépkocsi rendelkezik (településre kiterjesztett) érvényes taxienedéllyel, taxi üzemben közlekedik, a megállás az utas/utasok gépkocsiba történő beszállás és a gépkocsiból történő kiszállításának céljával valósul meg.

Kérjük Önt, hogy kérésünket szíveskedjék a FIDESZ-frakció tagjainak eljuttatni és azt támogatni. Amennyiben bármilyen pontosításra lenne szükségük, készséggel állunk a rendelkezésükre.

Tisztelettel
2012. május 1.

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség
Farkas Zsolt elnök
Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete

PÁV 2

Kötelező hordani?

Sokszor „nincs jobb dolga” az intézkedő rendőrnek, mint piszlicsáré dolgokkal zaklatni az egyébként is eléggé zaklatott taxis vállalkozót. Ilyen volt a közel múltban a mentődobozok lejáratí idejének ellenőrzése, amit a rendőri felső vezetés persze azonnal cáfolt, de még e hír bemozdása közben is vegzálták az autósokat itt az irodaház előtti parkolóban. Egyébként jelentkezzen, aki már valaha életében használta a mentődobozt közúti balesetnél. Senki? Gondoltam!

Na most, ha azzal „bosszantjuk” az intézkedő közeget, hogy ez a csomag rendben van, szavatossága nem járt le, plomba sértetlen, doboz tisztára fényesítve, továbbá jogsi, forgalmi, taxiengedély, arcképes igazolvány, kötelező biztosítás is teljesen rendben, akkor mibe lehet még belekötni? Ja igen: kérem a PÁV 2-es igazolást! Kérheti? Kollégánk nem volt rest, kifogásolta az eljárást és egészen a másodfokú bíróságig vitte az ügyet. Ebből a jogerős bírósági végzésből idézünk:

„Mind az első fokú szabálysértési hatóság határozata, mind a bíróság tárgyalás mellőzésével hozott végzése szerint az eljárás alá vont személy azzal, hogy a helyszínen a PÁV- igazolást nem tudta felmutatni, megszegte a 35/2000. (XI.30.) BM rendelet 96.§ (1) bekezdés a./ab pontjába ütköző szabályt és e szabályszegéssel elkövette a 218 1999. (XII.28.) Korm. rendelet 53.§ (1) bekezdésébe ütköző közúti közlekedési igazgatási szabályok megsértését. A hivatkozott BM rendelet megjelölt szakasza szerint a járművezetőnek vezetés közben magánál kell tartania a pályaalakmassági minősítésről szóló határozatot, vagy annak igazolását is, amennyiben a pályaalakmassági minősítés a vezetői engedélyből nem állapítható meg – kivéve a külön jogszabályban meghatározott közúti közlekedési szolgáltatást személygépkocsival végző járművek vezetőit. E külön jogszabály: a 89/1988. (XII.20.) MT rendelet értelmében az eljárás alá vont személyre e kivétel vonatkozik, így a terhére rótt szabálysértést nem követte el. A bíróság ezért e vonatkozásban az eljárás megindításáról rendelkezett az Sztv. 84.§. (1) bekezdés a./ pontjának I. fordulata értelmében.”

Hoppá! Tehát mindenkinek kötelező magával hordani a PÁV igazolást, ha az a jogosítványból nem állapítható meg (márpedig nem állapítható meg), **kivéve a taxist!** Meg a személygépkocsis személyszállítót. De hát ez egyébként is annyira logikus! Ha egyszer nem kaphatok taxiveetői engedélyt PÁV nélkül, akkor a taxiveetői engedély igazolja a PÁV meglétét! Mint ahogy az egyetemi diploma is igazolja az összes többi alsóbb iskola elvégzését is! Minek túlbürokratizálni olyan dolgokat, amelyeket nem muszáj?

Ennek ellenére azt mondom: olyan világban élünk, hogy ha van a PÁV-ról igazolásod, inkább hordd magaddal. Sokkal egyszerűbb és gyorsabb az intézkedő rendőrnek azt megmutatni, mint jogszabályokra, meg bírósági végzésekre hivatkozni...

– Hogyan fog kinézni a kommunista-jövő embere?

– Elsovadt lábai lesznek, mert nem fog sehová se járni, minden-hová kocsik, vonatok, repülő, ürrepülő vizik. Elsovadt kezei lesznek, mivel helyette minden munkát gépek és robotok fognak elvégezni. Elsovadt hasa lesz, hiszen normál étel helyett magas tápértékű kis tablettákat fog szedni. Hatalmas feje lesz, mert egész nap és éjjel csak gondolkodni és gondolkodni fog. Azon fog gondolkodni állandóan, hogy honnan a fenéből szerezze be a magas tápértékű kis tablettákat...

* * *

– Lesz-e pénz kommunizmusban?

– A jogosláv revizionisták szerint lesz. A kínai dogmatikusok szerint nem lesz. Mi, igazi leninista szovjet kommunisták természetesen dialektikusan viszonyulunk ehhez a kérdéshez: van, akinek lesz, van, akinek nem.

* * *

– Tudomány-e a marxizmus-leninizmus?

– Nem. Ha az lenne, először állatkísérleteket végeztek volna.

Létszám

Hányan is vagyunk?

– Sokan! – vágod egyből rá. Es milyen igazad van! Sokan vagyunk, legalábbis ahhoz mérten, hogy mennyi a munkalehetőségünk. Sokan vagyunk az utasok számához képest, a megrendelésekhez képest, a kereseti lehetőségekhez képest. De mégis, tulajdonképpen mennyien?

Múlt havi számunkban közöltük azt a listát, amelyet a közlekedési hatóság a fővárosi taxivállalkozások, taxi gépkocsik 2012. márciusi számadatáról adott ki. Akkor a gyártási év szerinti listát boncolgattuk, talán érdemes visszaidézni:

A közlekedési hatóság nyilvánlata 2012. márciusi állapota szerint Budapesten az engedélyezett személytaxi vállalkozások száma 3826 darab, az engedélyezett személytaxi járművek száma 5992 darab. A személytaxi járművek megoszlása gyártási év szerint rendszerre:

Gyártási év 2002-ig	2155 darab
Gyártási év 2003	488 darab
Gyártási év 2004	616 darab
Gyártási év 2005	680 darab
Gyártási év 2006-tól	2053 darab

A fenti adatok vizsgálata azért időszerű, mert hónapok óta érik az a kormányrendelet, amely bizonyos fajta műszaki előírások szigorítását tervezi alkalmazni a taxis szakmában. Közszájon forognak mindenféle tengelytáv- meg csomagtartó-úrtartalom meghatározások. Esetleg bizonyos környezetvédelmi normáknak való megfelelés, például az Euro4 előírás. Továbbá valószínűleg évjárat korlátozás is várható, maximum 10, egyes hírek szerint 8 évesnél idősebb gépkocsik nem lesznek taxinak alkalmasak. Ha ennek tükrében nézzük a fenti táblázatot, akkor elkéserítő kép rajzolódik ki. Tízéves korhatár esetén 2155 darab autó esne ki a jelenlegi 5992-ből. Ez több mint az összes gépkocsi egyharmada! Ha a szigorúbb, nyolcéves korhatár lenne bevezetve, akkor a jelen állapot szerint az 5992-ből csak 2773 maradhatna, a taxik több mint fele, 3219 darab mehetne a „roncstelepre”. Reméljük, ezt senki sem gondolja komolyan. Vagy legalábbis nem ilyen rövid határidővel.

Nézzük ezután a vállalkozások és a taxigépkocsik számának arányát.

A hivatalos adatok szerint 2012 márciusában 3826 taxis vállalkozás üzemelt Budapesten. Mennyire meg lennének elégedve, ha ez ugyanannyi gépkocsit jelentene! Vagyis, ha minden vállalkozó, vállalkozás egy darab gépkocsival fuvarozna. Persze nem így van. A taxi gépkocsik darabszáma ugyanis 5992. Az ok nyilvánvaló: egy vállalkozás több járművet is üzemeltet.

Egy ezres

Tedd a szívedre a kezdet: mennyi pénz költesz hülyeségekre? Mennyit dobálsz bele kávéautomatákba, játékgépekbe, mennyit költesz cigire, sörre, bulvárújságokra? Ha összeadnád, meglepő szám jönne ki. És ezek a kiadások nem visznek előrébb. Talán abban a percben jól esik, talán úgy tűnik, nem is hiányzik naponta az a néhány száz, vagy egy-két ezer forint, hiszen mindjárt jön a következő utas, a következő cím.

Azt javaslom, a fentiek mellett vagy helyett dobjál ki mindennap még ezer forintot. Vagyis ne ki, hanem be. Egy dobozba, borítékba tedd bele otthon, amikor munka után hazamész. Biztos vagyok benne, hogy ezer forintot mindennap el lehet tenni. Vagy legalábbis majdnem mindennap. Napi egy ezres – tulajdonképpen nem érzed meg.

Ha havonta 25 napot dolgozol, hó végére 25 ezer forintot tudhatsz magadénak. De úgy vedd, mintha nem

lenne. Tedd bankba, dugd el, ne nyúlj hozzá. Aztán a következő hónapban ugyanúgy. Megjegyzem, az nem jó módszer, ha heti 5 ezret, vagy főleg havi 25 ezret akarsz egyszerre félretenni. Bármilyen furcsának is tűnik, azt úgy egyben nélkülözni sokkal nehezebb, holott az összeg ugyanannyi.

Eltelt egy év. Van 300 ezer forintod. Illetve nincs, mert nem nyúlsz hozzá, sőt tovább növeled. Öt év után itt az ideje az autócserének. Jelenlegi kocsidat eladod, abból van jó esetben néhány százezer bevétel, de ez persze nem elegendő az új autó beszerzéshez. Na most veszed elő az évek alatt eltett pénzeket. Ha következetes voltál, most van plusz 5x300 ezer, vagyis másfél millió forintod. Ha bankban tartottad, a kamatok miatt még több. Ezzel már be lehet szállni akár egy új autó első részletébe is. Ez az a másfél millió forint, amit nem kell hirtelen valahonnan előteremtened. Mert már megvan. Kitértél voltál és következetes. Meglett az eredménye. Boldogan ülsz bele új kocsidba, és viszed az utasokat. De a nap végén ne felejtssd újra eltenni az ezrest...!

korrekt módon működik, bejelentéssel, nyugdíjjogosultsággal, normális munkabérel, akkor rendben van a dolog. De biztos, hogy így működik?

Az irány jól látszik: a taxik darabszáma évek óta jóformán változatlan, ugyanakkor a vállalkozások száma folyamatosan csökken. Egyre kevesebb vállalkozás üzemeltet egyre több gépkocsit. A taxis egyéni vállalkozók „elszegényesedésével” pedig ez a tendencia csak gyorsulni fog. Nem kell már sok idő ahhoz, hogy az egy autóval dolgozó egyéni vállalkozó legyen a kuriózum, a komoly taxiflottákat üzemeltető vállalkozások mellett... **oli**

Milyen következtetéseket vonhatunk le mindebből? A több gépkocsit futtató vállalkozások egy része saját járműparkkal rendelkezik, és alkalmazottakat foglalkoztat. Ez tulajdonképpen rendben van, mindenki a saját üzleti kockázatára ruház be járművekre. Egy másik vállalkozási ág a röviden csak „rendsám-bérbeadás” néven emlegetett forma. Lényege, hogy olyan vállalkozókat tömörít, akiknek autójuk még van, ám valamely oknál fogva taxiengedélyük már nincs. Legfőképpen köztartozások miatt, hiszen tudjuk, hogy „kocsicsere” esetén igazolnunk kell, hogy nincs adó- és tb-tartozásunk, vagyis vinnünk kell a nullás papírokat. Ha valaki ezt nem tudja produkálni, akkor autóját „bérbe adja” egy olyan vállalkozásnak, ahol az igazolások rendben vannak, majd ezen vállalkozás keretein belül kvázi alkalmazottként dolgozik, történetesen éppen a saját kocsiján. Ha mindez hivatalos, akkor itt sem találhatunk semmi kivétnevalót. Ha mindez főállású alkalmazottként bejelentve és a járulékokat fizetve történik, akkor rendben van. De biztos hogy így történik...?

A konklúzió mindenestre az, hogy ma már több mint 2000 taxi gépkocsi üzemel a városban úgy, hogy annak vezetője nem vállalkozó, hanem alkalmazott. De hát hogy juthattunk el ideig? Hiszen a magántaxizásnak, bevezetésekre éppen az volt a vonzereje, hogy a saját magam ura vagyok, én vagyok a sofőr és a főnök, meg én vagyok a pénztáros is. Enyém a bevétel, na jó, legalábbis a nagyrésze. Tudunk kocsit cserélni, megvettük az újat készpénzért. Aztán elkezdődött a recesszió. Sok a taxi, kevés az utas. A társaságok kétségbeesetten próbálnak fuvarot szerezni, de hát a torta ugyanakkora, sőt kissé talán össze is száradt. A fuvarokat csak a másik géptől lehet elcsalni. Na de hogyan? Olcsóbb árakkal! Évek, évtizedek óta ez a tendencia. Néhány taxison ez úgy csapódik le, hogy nem tud félretenni a kocsicsereire. Következő autóját már hitelből veszi. Akár nulla forint kezdőrészlettel, tíz év futamidőre! Aztán, amikor ez is kihullik alóla, akkor jelzáloghitelt vesz fel a lakására. Az otthonát kockáztatja vállalkozásának érdekében. Pedig ő is látja, látnia kell, hogy így nem lesz nyereség! Valamit biztos nem jól csinál! Vegetálás van, egyik napról a másikra élés, hitelek kiváltása újabb hitelekkel. Járulékait már rég nem fizeti, elmegy a pénz tagdíjra, törlesztésre, megélhetésre. Aztán egyszerűen vége. Nincs több forrás, nincs több lehetőség. Dolgozni viszont kell, ezért beáll valamelyik rendszám-bérbeadó vállalkozáshoz, mert saját engedélyt tartozásai miatt nem kaphat. Jó, ha a kocsirészletet fizetni tudja még. Aztán, ha már azt sem, akkor elmegy egy olyan céghez, ahol kap egy taxit a munkára, és dolgozik, lástól vakulásig.

Mert hogy bármilyen furcsa, itt többet kell dolgoznia, több bevételt kell szereznie, mint a saját vállalkozásában. A költségek ugyanakkor, jó esetben a jövedelme sem csökken, viszont meg kell termelnie a taxivállalkozás tulajdonosának fizetését is! Meg a nyereségét! Saját vállalkozását nem tudta eltartani. Most el kell tartania a másét...

Persze nagyon sarkos fogalmazás ez, továbbá van aki egyszerűen így szeret dolgozni, a vállalkozás nyugét levette, alkalmazottként, adminisztrációval, bevallásokkal, befizetnivalókkal nem törődve. Ha ez

Kameráznak, kameráznak

A civil autókat miért nem figyelik?



Hosszú percekig várákozott a civil autó a taxiállomáson...

Lassan már közismert az a rémálom, amit a taxisokkal művelnek hónapok óta a térfigyelő kamerák segítségével. Megválaszolatlan kérdés: miért csak a taxisokkal foglalkoznak!? A civil autókat miért nem figyelik a taxiállomásokon e kamerák segítségével?

Április 27-én, délután két órákor ez a civil autó nagy nyugalommal várákozott a taxiállomáson. Felette meg a térfigyelő kamera! De úgy látszik, a kutya sem törődik vele! Csak a taxisokat zargatják! Vajon miért ez a kiemelt figyelem irányunkban?



...pedig a feje felett ott a térfigyelő kamera!

A számítógépek sohasem fogják az emberi hülyeséget pótolni.

Minél öregebb a nagypa-

pa, annál jobb tanuló volt kiskorában.

Ne aggódj az egészség miatt. Elmúlik.

A profi rögbi olyan, mint az atomháború: nincsenek győztesek, csak túlélők.

A borosta nem szúr, csak a

megfelelő oldalára kell szü-

Mosakodjon az, aki lusta vakarózni!



Miért érdemes a FŐTAXI-hoz csatlakoznod?

- 99 év tapasztalata és hozzáértése biztosítja a hátteret
- a válság előtti (200 Ft feletti) tarifával és fuvarszámmal dolgozunk
 - dinamikusan fejlődő címállománnyal rendelkezünk
 - a tagdíjban a POS terminál díja is benne van
 - rendkívüli **kedvezmények** a mobiltelefon flottánkban
 - a belépésnél **egyedi kedvezmények**
 - csatlakozhatsz a **repülőtéri** flottához

FELVÉTEL KORLÁTOZOTT SZÁMBAN!

Csatlakozz Te is egy jó csapathoz – **Meglepetések helyett!**

ÁLTALÁNOS ELVÁRÁSOK: Önálló vállalkozás • 6 évnél fiatalabb, megfelelő állapotú és felszereltségű gépkocsi • minimum 3 éves taxis gyakorlat • sikeres felvételi vizsga • angol, vagy német nyelvtudás előnyt jelent

A részletekkel kapcsolatban érdeklődni lehet a Főtaxi ügyfélszolgálatán vagy telefonon: (1) 422 2160 Belépés minden szerdán 8 órákor a Főtaxi központjában, (VIII. kerület, Kerepesi út 15.).

www.fotaxi.hu fotaxi



TaxiS Nap

2012.06.10

A Taxisnap házigazdája:

FŐTAXI

222 · 2 · 222

TIV
CERT
ISO 9001



PROGRAMOK:

9:00 - 9:10 Vezérigazgatói köszöntő, a rendezvény megnyitása
9:10 - 10:00 Jelentkezés a sportrendezvényekre, sorsolás (foci, teke, asztalitenisz)
10:00 - 11:30 A Pöttyös Börönd titkai - Zoli bohóc műsora
A rendezvény kezdetétől jelentkezés a gyermekszépségszerepre.

Egész Napos programok:

- arcfestés
- kézműves foglalkozások
- óriáscsúszda
- állatsimogató (Pl: láma, afrikai törpeshamár, minipóni stb...)
- lovaglás, póni lovaglás, póni kocsihas
- egészség sziget
- Főtaxi Autósport Szakosztály versenyautói
- „Kockáshas” festés
- a Taxis Nap támogatói bemutatják a kiállított gépjárműveket

11:30 - Pesti Zoli akusztikus zenei műsora
13:00 - Ebéd (bográcsban főzött gulyás, gyermekeknek milánói makaróni, rétes)
INGYEN SÖR - a Pilisvörösvári serfőzde frissen főzött világos sörei
13:30 - Madarak fergeteges koncertje
14:15 - Gyermek szépségszerepre eredményhirdetése
14:45 - Madarak újra zenélnek
15:30 - TOMBOLA értékes nyereményekkel, a tombola árából befolyt összeget
jótékonyági célra ajánljuk fel
16:45 - Madarak tovább zenélnek
17:30 - A CÉG HANGJA - karaoke verseny zárásig

*Várunk mindenkit sok szeretettel, hogy
egy kellemes napot töltsünk együtt!*

Szunomár Tibor
vezérigazgató, FŐTAXI Zrt.

Helyszín: Szabadkikötő SE Sporttelep (1211 Budapest, Szabadkikötő u. 5-7.)
www.fotaxi.hu  fotaxi

A Taxisnap
támogatói:



FIAT SCHILLER

DUNA AUTÓ Zrt.



Sikeres gerilla marketing a közösségi portálon

Hiánycikk az elsősegélynyújtó felszerelés

Egy hét alatt felvásárolták Magyarországon összes „elsősegélydobozát” a járműtulajdonosok, amelyhez elegendő volt az internetes közösségi portálokon néhány rémhírt közzétenni. Mindez lehet az úgynevezett gerilla marketing eredménye, de az sem kizárt, akadtak, akik így próbálták tesztelni, hogyan reagálnak az oldalak látogatói. Az eset kapcsán annak jártunk utána, mi tartozik a gépjárművek kötelező felszerelési köze, és mit ellenőriznek a rendőrök egy igazoltatás során. Mint kiderül, ez nem is olyan egyértelmű.

Az elmúlt években nem tapasztalt felvásárlási láznak lehettünk nem csak szemtanúi, de elszenvedői is. Áprilisban az internetes közösségi portálokon megjelent egy hír, miszerint a rendőrök fokozottan ellenőrzik a gépjárművekben az elsősegélynyújtó felszereléseket, azok szavatossági idejét, valamint tartalmát is. A futótűzként terjedő sorok – pontatlanul – azt is közzétették, akit szabálysértésen érnek tetten, helyszíni bírság esetén 50, feljelentést követően akár 100 ezer forint bírságra is számíthat. Nosza, igen sokan rohantak a járművükhöz, hogy megtekintésük, milyen határidő szerepel a dobozon, a plombán vagy bárhol. A felismerést követően – és a magas összegű bírságtól való félelmükben – több ezren foglalták el az üzleteket és lecserélték elsősegélydobozukat, mondván, biztos, ami biztos, ez még mindig olcsóbb, mint az 50 ezres alapbírság. Néhány nap alatt elfogyott minden létező készlet nem csak az üzletekben, de a gyógyszertárak sem tudták a jogszabályban előírt kötszerekkel, egészségügyi felszerelésekkel kiegészíteni a csomagból lejártaikat.

A média ugyancsak páratlan gyorsasággal karolta fel az ügyet, tisztázva, mi is a valós helyzet. Ezt oly annyira sikerült napirenden tartani, hogy az Országos Rendőr-főkapitányság /ORFK/ is úgy érezte, a nyilvánosság elé kell lépnie. Azonnal vizsgálatot rendeltek el, melyből kiderült: a kérdéses 10 napban a több ezer intézkedésből összesen 80 alkalommal bírságoltak meg gépjárművezetőt, lejárt szavatosságú, vagy hiányzó elsősegélynyújtó felszerelés miatt. Ezen esetekben is a legalacsonyabb, 5000 forint összegű büntetéssel éltek. (Érintettek számára ez is nyilván sok, ám statisztikailag mindez ezrelekedekben mérhető.)

Az első, amit érdemes tisztázni és leszögezni: az elsősegélynyújtó felszerelés hiánya, vagy lejárt szavatossága a kisebb súlyú szabálysértések közé sorolandó. A jogszabály úgy rendelkezik, a bírság összege 5–50 ezer forint közötti lehet. Az ORFK vezetése, látva, hogy kifogytak az üzletek készletei, és aki pó-

tolni szeretné eddigi hiányosságait és tőle független okokból sem tudja ezt megtenni a járőrök figyelmét felhívta, egy hónapig legyenek türelmesebbek, elsősorban a figyelmeztetéssel éljenek, ha ilyen esettel találkoznak.

Makula György, az ORFK szóvivője határozottan cáfolta, hogy központilag rendelték el a kötelező tartozékok ellenőrzését. Az se hagyható ugyanakkor figyelmen kívül, hogy az eddigi gyakorlattól eltérően – idén először – a kormány költségvetésében 18 milliárd forint bevétellel számolnak különböző bírságok címén. Sokakban rossz érzéseket keltett ez a tervszerűség, és úgy vélik, ennek teljesítése ösztönzi az ilyen és hasonló „akciókat”.

A gépjárművek kötelező tartozéka – a hatályos jogszabály szerint – az elakadásjelző háromszög, valamint az elsősegélynyújtó felszerelés. Korábban ide tartozott az izzókészlet is, de azt később kivették ebből a körből, tekintve, hogy jó néhány gépkocsi esetében ez ma már nem tartozik a helyben megoldható javítások közé. Ugyancsak tévhit, hogy a rendőr kérheti az izzókészlet mellett a tartalékbiztosítékokat. Az utóbbi évek gépjármű innovációja mindezt túlhaladta. Egyébként nem várható el egyetlen rendőrtől sem, hogy ismerje, mely gépkocsiba mely típusú izzó-és biztosítékkészlet a rendszeresített és milyen a megengedett. Úgyhogy emiatt nem kell aggodnia senkinek, ezt már nem ellenőrzik az egyenruhások közüti ellenőrzés során.

Amire viszont érdemes odafigyelni: a fényvisszaverő mellény nem kötelező tartozéka a járműnek, de mivel a járművezetőnek rendőri intézkedésre, illetve műszaki meghibásodás esetén ezt viselnie kell, ezért elvárható tőle, hogy legalább saját maga számára tartson egy fényvisszaverő mellényt a jármű utasterében. Hozzáteve, használatának elmulasztása ugyancsak kisebb súlyú szabálysértés, vagyis 5–50 ezer forintig szankcionálható.

Térjünk vissza az alapproblémát előidéző – az egyszerűség kedvéért nevezzük – elsősegélydobozhoz. (Keretes íráskönyvben olvasható, pontosan mit is kell tartalmaznia.)

Amit fontos tudni: az elsősegélynyújtó felszerelés tárolásával kapcsolatban a rendelet csak azt rögzíti, hogy azt portól és víztől védett csomagolásban a járművezető számára jól hozzáférhető helyen kell a járművön tartani. Ebből következik, hogy nem kötelező ezen felszerelést lezárt dobozban tárolni!

Mint megtudtuk: „a 2010. január 1-je előtt forgalomba helyezett járműveken használt bontatlan, lezárt felszerelés esetén a felszerelés tartalmára vonatkozó előírást csak akkor kell alkalmazni, ha a benne található felszerelések alkalmazhatósági ideje lejárt és azok cseréje szorulnak. Amennyiben a járműhöz használt bontatlan, lezárt elsősegélynyújtó felszerelés alkalmazhatóságának ideje még nem járt le, úgy a fenti előírásokat csak 2013. január 1-jét követően kell alkalmazni.”

Az elsősegélynyújtó felszerelésre vonatkozó üzemeltetési műszaki feltételeket a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet 106. §-a szabályozza.

„106. § (1) A járműveken elsősegélynyújtó felszerelést kell készenlétben tartani, amelynek tartalma a következő:

a) oldalkocsi nélküli motorkerékpár, motoros tricikli és négykerékű segédmotoros kerékpár (mopedautó) esetében:

- aa) steril gyorskötöző pólya (10 cm x 5 m): 2 db
- ab) steril mull-lap (6 x 6 cm/100 lap): 1 db
- ac) kéztisztító/fertőtlenítő lap: 4 db
- ad) fóliakesztyű: 1 pár
- ae) ragtapasz (1,25 cm x 5 m): 1 tekercs
- af) olló (rozsdamentes acélból, 110-150 mm-es): 1 db
- ag) polividonum jodatum hatóanyag tartalmú sebfertőtlenítő oldat (30 ml): 1 db
- ah) sebtapasz vágható (6 x 10 cm): 2 db
- ai) higiénikus arcmaszk (lélegeztetéshez): 1 db
- aj) gumis rögzítésű sebészeti szájmaszk: 1 db
- ak) elsősegélynyújtás képekben: 1 db
- al) tartalomjegyzék: 1 db

b) személygépkocsi, tehergépkocsi, oldalkocsi motorkerékpár, mezőgazdasági vontató és lassú jármű, valamint a kizárólag menetrendszerű helyi járatban közlekedő autóbusz esetén:

- ba) steril gyorskötöző pólya (10 cm x 5 m): 4 db

- bb) steril gyorskötöző pólya (5 cm x 5 m): 2 db
- bc) steril mull-lap (6 x 6 cm/100 lap): 2 db
- bd) egyenként csomagolt vágott mullpólya (10 x 5 m): 4 db

- be) steril mull-lap (50 cm x 80 cm): 3 db
- bf) kéztisztító/fertőtlenítő lap: 4 db
- bg) fóliakesztyű: 1 pár
- bh) háromszögletű kendő: 2 db
- bi) biztosítótű (40 mm-es): 4 db
- bk) ragtapasz (1,25 cm x 5 m): 1 tekercs
- bl) olló (rozsdamentes acélból, 110-150 mm-es): 1 db
- bm) polividonum jodatum hatóanyag tartalmú sebfertőtlenítő oldat (30 ml): 1 db
- bn) sebtapasz vágható (6 x 10 cm): 2 db
- bo) higiénikus arcmaszk (lélegeztetéshez): 1 db

- bp) gumis rögzítésű sebészeti szájmaszk: 1 db
- bq) elsősegélynyújtás képekben: 1 db
- br) tartalomjegyzék: 1 db

c) a nem kizárólag menetrend szerinti járatban közlekedő autóbusz, valamint egyéb olyan jármű esetén, ahol a szállítható személyek száma 10 vagy annál több, továbbá a tüzelő jármű esetében a b) pontban meghatározott mennyiség négyszerese.

Az ag), illetve bm) pontokban meghatározott polividonum jodatum hatóanyag tartalmú sebfertőtlenítő oldat helyettesíthető 6 db 1 ml-es ampulla jódpárnával.

Akkor ezt tegyük közérthetővé, mert a jogalkotónak és a jogalkalmazónak bizony ez félreértésre adhat okot. Tehát, amennyiben valakinek 2010. január 1. előtt helyezték forgalomba a járművét és azzal együtt kapta meg az elsősegélydobozát, és amennyiben a kívül feltüntetett szavatossági ideje még nem járt le, úgy 2013. január 1-ig ezt használhatja, akkor azonban új tartalmúra kell cserélnie. Ez azonban csak a lezárt, bontatlan, úgynevezett eredeti állapotú elsősegélydobozokra értenődő. Amennyiben már kellett belőle bármit is használni, és kinyitották, úgy a keretes írá-

sunkban felsoroltakkal kell kiegészíteni – értelemszerűen – érvényes szavatosságúakra.

A gond akkor van, ha a járór a lezárt, érintetlen dobozt felnyitja és abban olyan csomagolású egészségügyi felszerelést talál, aminek lejárt a felhasználhatósági ideje.

Az egyik gyakorlatias sofőr fogta a listát, egy vízhatlan vastag, lezárható nejlon és bésétált a vidéki gyógyszerárba. Ott megkérte a gyógyszerészt, a legfrissebb készletéből töltsse fel a zacskót. Majd fogta, behelyezte a jegyzéket – a felsorolást –, lehegesztette a nejlon végét és kinevezte elsősegélynyújtó

felszerelésnek. Még csak felbontania sem kell, a rendőr is láthatja a tartalmat, a szavatosságot és lényegesen olcsóbban megúszta, mintha egy új dobozt vásárolt volna. Szabály- és előírászerű.

Annyit érdemes minden járművel közlekedőnek megtennie, hogy ellenőrizze elsősegélydobozát, szavatossági idejét, és ha szükséges cserélje a tartalmát. A doboz újratölthető, azt sem kell megvenni, viszont január elsejétől már a megváltozott felszerelést kell találnia egy ellenőrzésnek. **K.z.t.**

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

Hármas brék, II.
taxisokat ért raplások
bejelentése, **0-24h-ig:**
+36/20/463-3913

Sötörön, székelyi úton-és, 6
fős, új felszerelt motoros eladó
jarművei – SHAN + ZHÁRI + KANGY-
NA, ZHÉRI + KANGY, ZHÉRI + KANGY,
és többi eladó;
Telefonszáma: 08/30/519-0517,
06/34/318-523

DAEWOO **CHEVROLET**
KIA **HYUNDAI**
KIA MOTORS
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK
www.korexcar.hu
1194 Budapest, Endre u. 27.
Tel: (+36) 20 6433 6000 / 20 1292
Nyitvatartás: 10:00-17:00

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 tonnáig Budapesten
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű karbantartás,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel: 06-209-960-250

Dunaharaszti.
lekkélen, 2 generáció,
felújított családi ház,
szafalizott utcában,
vezben berendezett eladó.
2 szoba, fürdőszoba,
konyha + étkező,
előszoba, melzképküet.
Cserépkályha, gyönte-
Gáz és csatorna az utcában.
Írányár: 10,5 millió forint.
Érd.: 06/70/363-8772

XVIII. kerületben eladó 63m²-
es, tég, csejlesztő, tenormentes
társasházi lakás. Pince +
térelő + nagy garázs.
Írányár: 12 500 000 Ft.
Lugyanit, eladó 1 db, 3
személyes alumínium lakó –
akkumulátoros motor.
Írányár: 100 000 Ft.
Érdeklődni:
06/70/3838-070

City Taxis
delegálási jog eladó
Azonnali adásvásárlás lehetőséget
terjesztünk.
City 53 Págyi k. min
+36703838053
City 294 Tóth István utca
+36703838054
City 432 Györfi Gyula
+36209347791
City 306 Szondi György
+36703838038
2012. július 1. -i állapotú jog
City 531 Baranyi Gábor
+36703838031


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

Ez az Ön
hirdetésének helye

Előfizethető a Taxisok Világa!
előfizetési díjak november 1-től
A féléves előfizetési díj **2970 Ft**, az egyéves **5940 Ft**, amit postautómatygon
kerünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési díjat,
névvel és pontos címekkel utasítsa el a kiadónknak!

RT5 nál használt
POS Terminal eladó
47 000 forintért!
Érdeklődni:
0670/941-0303

2004. XI. évi Chevrolet Evandea motoros eladó
elektronikus ablak emelő háttel, elektronikus tükör beállítás, elektronikus
vezérlésű ABS, kormány, fék, kormány, kormány, kormány + 4 db kék gumó
Continental szil felhával együtt, vanhang, rádió, és más, nagyon jó
állapotban, 130 000 km-rel eladó. Nem volt taxi! gépjárművel a pausz
védelem - és biztonsági rendszer működik.
Ár: 1 150 000 Ft. Érd.: 06/30/383-3878



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

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Figyelmén kívül hagyhatja-e a pénz- és értékszállítási tevékenységet végző szervezet által üzemeltetett gépkocsi vezetője e tábla tilalmát?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha figyelmeztető jelzést adó berendezéssel szerelték fel, és azt az adott helyen működteti.
- c) Nem.



2. Előzhet-e taxijával a táblával jelzett helyen?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha az úttesten egyirányú forgalom van, vagy záróvonal van fel-előzés annak érintése nélkül végrehajtható.
- c) Nem.



3. Mit jelez a tábla?

- a) Az úton legalább a táblán megjelölt sebességgel kell haladni.
- b) Azt a sebességet, amellyel az úton a biztonságos haladás érdekében közlekedni célszerű.
- c) Az úton megengedett legnagyobb biztonságos sebességet.



4. Áthajthat-e taxija megállítása nélkül 22 és 6 óra között időszakban a táblával megjelölt útszakaszon?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a dispécser által megjelölt cím megközelítése más útvonalon 50%-ot meghaladó mértékű többletutat jelentene.
- c) Nem.



5. Behajthat-e a forgalomirányító fényjelző készülék ilyen jelzésénél az útkereszteződésbe?

- a) Igen, mert ez csak a forgalomirány-változás előzetes jelzésére szolgál.
- b) Legfeljebb akkor, ha az úton biztonságosan megállni már nem lehet.
- c) Nem, ez mindig azonnali megállási kötelezettséget jelent.



6. Mi a teendője, ha a táblával jelzett helyen a félsorompót már felnyitották, de a fényesorompó még tilos jelzést ad?

- a) Lassan gurulva megkezdi a vasúti átjárón való áthajtást.
- b) Megvárja, hogy a félsorompó villogó fehér fényre váltson, és csak ezt követően folytatja az útját.
- c) Haladéktalanul kapcsolja az indító fokozatot és folytatja az útját.

7. Szabályosan közlekedik-e a képen látható biciklista, ha a zebrán kerékpároz tovább a kerékpárút folytatásához?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha sem a gyalogosok, sem a keresztező járművek forgalmát nem zavarja.
- c) Nem.

8. Az alábbiak közül melyik tárgyat kell a forgalomban részt vevő taxiban készenlétben tartani?

- a) A vonatkozó rendeletben meghatározott elsősegélynyújtó felszerelést.
- b) A vonatkozó rendeletben meghatározott izzókészletet.
- c) Legalább egy EN-471 számú szabvány fényvisszaverő mellényt.

9. Van-e a taxijában lévő elsősegélynyújtó felszerelés tartozékainak szavatossági ideje?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a mentődobozon lévő plombát már felnyitották.
- c) Nincs.

10. Figyelemmel a KRESZ-ben használt fogalmak meghatározására minek kell tekintenünk a képen látható huszárt?



- a) Gyalogosnak.
- b) Járművezetőnek.
- c) Vezetőnek.

11. Kell-e irányjelzéssel jeleznie taxijának az úttest széléről való elindítását?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha a manőver irányváltoztatással is jár.
- c) Nem.

12. A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az azonos irányú forgalom számára három forgalmi sáv áll rendelkezésre. Lakott területen kívül – előzés céljából – a legbelső forgalmi sávra...

- a) csak személygépkocsival szabad ráhajtani,
- b) minden 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival rá szabad ráhajtani,
- c) csak személygépkocsival és motorkerékpárral szabad ráhajtani.

13. Mikor szabad a forgalomban részt vevő taxin tompított vagy távolsági fényszóró helyett vagy mellett ködfényszórót használnia?

- a) Csak sűrű ködben.
- b) Csak lakott területen kívül.
- c) Ha a látási viszonyok ezt indokolják.

14. Szabályosan várakoznak az úttest jobb szélén elhelyezett gépkocsik?



- a) Igen.
- b) Legfeljebb az, amelyeknek a vezetője a járművénél marad, és a járdán elhelyezett jármű elindulását haladéktalanul lehetővé teszi.
- c) Nem, mert a járdán parkoló többi jármű elindulását akadályozhatják.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Újabb rémálom

KAMERÁKKAL, SZÁMÍTÓGÉPEKKEL FELSZERELT RENDŐRAUTÓK

Megbízható források szerint, az ország költségvetésében 16 (!) milliárd forint van a bevételi oldalon, amit a közlekedési szabálysértések után kiszabott büntetésekből kell (!) behajtani. A rendőrség tehát nem viccel...

Legújabb fegyverük a kamerával és számítógéppel felszerelt rendőrautó. A kamera folyamatosan pásztázza az előtte levő területet, és mindent rögzít. A rendszámfelismerő program segítségével rögtön kiszűri a forgalomból kivont járműveket. Márpedig, bár ma

még hihetetlen, de egyre több taxit vonnak ki a forgalomból. Van, amelyiket 20 000 forint közlekedési bírság be nem fizetése miatt, van, amelyiket 250 000 forint tartozás miatt.

Szakmai lapunkban hónapok óta figyelmeztetünk a veszélyre, de sokan nem veszik komolyan az intelmeket. Az utcán pedig a rendőrök sorban szereltetik le a rendszámot a taxikról. Volt olyan kolléga, akit utassal együtt állítottak meg. Udvariasan megkérték az utast, szálljon ki a taxiból, majd rendszám le...

Nem lehet elbújni, elmenekülni a büntetés elől. Meg kell állapodni az önkormányzatokkal a részletfizetésben, ha már ott van az ügy.

Az külön történet, hogy van-e értelme a rendszám leszerelésnek, az autónak a forgalomból kivonásának tartozás miatt? Ugyanis így a taxis végképpen elveszíti az esélyét a tartozás rendezésére!

De egyelőre ez a helyzet. Köztartozás, forgalomból kivonás, rendszám-leszerelés...

Tóth Tibor

A kenyerről van szó!

Tömegével kapják a szabálysértési feljelentéseket a taxisok (is). A legtöbben komolyan veszik ezeket a leveleket, vannak azonban, akik bedobják a szemetes kosárba. Néhány hétre, néhány hónapra el lehet bújni a felelősségre vonás elől, de előbb-utóbb ilyen levelet kapunk, és ez már nem játék. A kenyerről van szó. Ezek nem viccelnek. Ha nincs rendszám, akkor nincs taxi...

Határozat

A lakos nevén nyilvántartott, forgalomba helyezett személygépkocsi forgalomból történő ideiglenes kivonását – a forgalmi engedély és a hatósági jelzések bevonásával – jelen határozat jogerőre emelkedésének napjától a jogerősen kiszabott közlekedési bírság megfizetéséig hivatalból elrendelem. A közigazgatási bírság megfizetésének napja az a nap, amelyen a bírságösszeg készpénz-átutalási megbízáson feltüntetett számlaszámon jóváírásra kerül.

Kötelezem arra, hogy a döntés jogerőre emelkedésétől számított 5 napon belül hivatalomban a gépjármű engedélyét és a hatósági jelzéseit (rendszámabláját) adja le.

Indoklás

A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Közigazgatási Hatósági Szolgálat Végrehajtási Osztály megkeresésében kezdeményezte a gépjármű forgalomból való kivonását, mivel a járművet közlekedési szabályszegés elkövetéséhez használták és a kiszabott közlekedési bírság befizetési határidejét elmulasztották.

A közúti közlekedésről szóló törvény szerint közigazgatási bírság befizetési határidejének elmulasztását követő 8 napon belül az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedési igazgatási hatóságnál a szabályszegés elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.

A Kormányrendelet értelmében a közlekedési igazgatási hatóság – a kivonási okot

észlelő hatóság értesítése alapján – a jármű forgalomból történő kivonását rendeli el, ha a jármű üzemben tartója a jogerősen kiszabott közigazgatási bírság megfizetési kötelezettségének nem tesz eleget és a jármű forgalomból történő kivonását az eljáró hatóság kezdeményezte.

A Kormányrendelet alapján a járművet a hivatalból indult eljárás során a forgalmi engedély és a hatósági jelzés bevonásával a kivonást kezdeményező hatóság értesítéséig kell ideiglenesen kivonni a forgalomból.

Hatáskörömet a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló törvény, illetékességemet az okmányirodák kijelöléséről és illetékességi területről szóló Kormányrendelet állapítja meg.

A leadási kötelezettség nem teljesítése esetén elrendelt végrehajtás, így a kötelezettel szemben eljárási bírság kiszabása a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény alapján történik.

... jegyző megbízása alapján, aljegyző

Ilyenkor már nemcsak közigazgatási, de eljárási bírságot is kell fizetnünk, hogy visszakapjuk a munkaeszközünket. Ezt ne várjuk meg, mert mint már utaltam rá, a kenyerről van szó... **SZ P**

A megtévesztést a világ nagyobbik felén büntetik. Nálunk nem...



Tovább bővült a taxi jellegű fehér rendszámú autók köre

– Miért elfogadhatatlan a kommunizmus számára a Biblia tanítása?

– Mert a Biblia azt tanítja, hogy először volt káosz, majd ebből az isteni terv segítségével rend lett. A kommunisták viszont tudják a gyakorlatból, hogy először szokott még lenni terv, de aztán jön a káosz.

* * *

– Lesz-e KGB a kommunizmusban?

– Nem lesz. Addigra az emberek tudata olyan magas szintre fog fejlődni, hogy mindenki saját magát fogja letartóztatni.

Túlfizetés, kontra késedelmi pótlék

Ellenőrizd adófolyószámládat!

Ma már, az elektronikus ügyinté- zések korában mindenki akár na- ponta ellenőrizheti, hogy állnak befizetései az adóhivatalnál. Az köztudott, hogy a határidőben be nem fizetett adók és járulé- kok késedelmi kamattal terhelt- tek, mégpedig napi kamatozás- sal. Az éves késedelmi kamat a jegybanki alapkamat (jelenleg 7%) duplája (14%), ennek egy napra eső része a kamat 1/365- öd része. Nézzük egy példával: főállású taxis vállalkozó járuléka- ival (49 407 Ft/hó) harminc na- pot késik. Ennek késedelmi ka- mata 49 407*14%/365*30, vagyis 569 Ft. Naponta közel 20 forinttal nő az összeg egészen addig, míg a törzstőke befizetés- re nem kerül. A késedelmi kamat nem látszik azonnal: az adóhiva- tal minden év november 15-vel ír- ja fel az *előző évi* késedelmi pót- lékot a folyószámlára. Ezért van az, hogy sokan tévedésnek te- kintik a feltüntetett összeget, hi- szen „nemrég kaptam nullás pa- pírt”. Igen, mondjuk november 14-én a vállalkozó befizeti ösz- ses, addig kimutatott tartozás- sát, ezután természetesen kiad- ják a nullás igazolást, aztán más- nap megjelenhet a folyószámlán esetleg többzres tétel is, ez nem hiba! És ha azt is befizeti, még mindig nem biztos, hogy „tisztá”, hiszen az az *évi* pótlék majd csak a következő évben je- lenik meg a számlán!

Fontos még tudni, hogy a ké- sedelmi pótlék önmagában nem

kamatozik tovább, tehát ha valaki naprakészen (vagy inkább néhán- y nappal előre) tartja adó- és járú- lékbefizetéseit, akkor a késedelmi pótlék – a fentieket is figyelembe véve – nem nő tovább.

Sokan túlfizetéssel szembe- sülnek a folyószámlán, ennek több oka is lehet. Ha azt tapasztal- juk, hogy az egyik adónemben egy bizonyos összegű túlfizetés, egy másik számlán meg pontos- san ugyanannyi hátralék jelent- kezik, akkor egyszerűnek tűnik a dolog: véletlenül megcseréltük a csekkeket. Ha azonban valamely tételen többzres folyamatos túl- fizetés van, más lehet a baj: nyil- ván nem mentek be a megfelelő bevallások. Azt ugyanis tudni kell – sokan nincsenek vele tisztá- ban – hogy az adóhatóság nem tesz olyat, hogy csak úgy „felír” bizonyos összegeket a fo- lyószámlára (persze a pótlékok és büntetések kivételével), ha- nem minden esetben bevallásai- nk alján jegyzi fel a fizetendőket. Ha tehát valamely tételt ren- dben fizetünk, de a bevallás elmaradt, az túlfizetésként fog je- lentkezni a számlán. Ezen hiány- zó bevallások beküldésével a he- lyére kerülnek a dolgok. Egyéni vállalkozók esetén egyetlen kivé- tel azonban akad: a személyi jö- vedelemadó. Erre ugyanis negy- dedevenként előleget kell fizet- nünk, de ezeknek az előlegek- nek az összegét az adóhatóság csak a következő év februárjá- ban „tudja meg”, amikor szemé-

lyi jövedelemadó bevallásunkat beküldjük. Addig az adóelőle- gek „túlfizetésként” szerepelnek a folyószámlán, de a bevallás fel- dolgozásakor visszamenőleg, a megfelelő dátumokra terheli be a hivatal. Érthető ez valamennyi- re? Tehát április 12., július 12., október 12. és január 12-i dá- tummal „várja el” a befizetése- ket, és ezen dátumok figyelem- bevételével szabja ki a pótléko- kat is. Téves az a gyakorlat, mi- szerint minden adónkat a beval- lás beadásának határidejével egyidejűleg fizetjük.

Nagyon fontos pont követke- zik: **a túlfizetés nem egyenlíti ki automatikusan az esetle- ges tartozás összegét.** (Már csak azért sem, mert lehet, hogy nem is „igazi” túlfizetés, mint ahogy a fentiekben elemeztük.) Hiába mutat a számla „vég- egyenlege” pozitívumot, attól még könnyen lehet, hogy a kése- delmi pótlék is „ketyeg”. És erre a tényre semmiféle figyelmezte- tés nem szerepel az adófolyó- számlán. Az adózás rendjéről szóló törvény szerint az adózó- nak kell kérnie az átvezetést a tényleges túlfizetés és a hátralék között (csak közbevetőleg: még a tényleges túlfizetés sem kama- tozik számunkra, az adóhivatal nem egy bank...!)

Az átvezetést a NAV honlapjá- ról letölthető 17. számú nyomtat- ványon kell kérelmezni. Tapasz- talatok szerint maga a tényleges átvezetés átlag 30 napon belül

történik meg. Átvezetés helyett a többletet vissza is lehet kérni, ekkor vagy bankszámlára utalja, vagy postai úton kézbesíti az összeget az adóhivatal kérésünk szerint. Működő egyéni vál- lakozásnál azonban néhány tíz- ezer forintos tétel esetén inkább a más adónemre történő átveze- tés az ajánlott és jellemző, hi- szen mire visszakapnánk a pénzt, máris esedékes a követ- kező havi befizetés...

És még egy nagyon fontos do- log: a többlet ugyanúgy elévül néhány éven belül, mint a tarto- zás. Unalmas percekben tehát érdemes átvizsgálni az adófolyó- számlánkat – vagy könyvelőnket zaklatni ezzel –, és a „helyére tenni” a dolgokat. A hivatal már nem küld ki papír alapú értesítő- ket, nem hívja fel a figyelmet sem a tartozásra, sem a túlfizetésre. Saját magunknak kell megten- nünk a megfelelő intézkedést.

Nagy Zoltán

– Mikor volt a világ első né- pi demokratikus választása?
– Amikor Isten Évát Ádám elé helyezte, és így szólt „Ádám, válassz magadnak feleséget!”.

* * *

– Mi a különbség a mate- matika és a marxizmus-len- inizmus között?

A matematikában valami adott, amiből aztán valami mást bizonyítani kell.

A marxizmus-leninizmus- ban viszont minden bizonyí- tott, viszont semmi sem adott.

Valaki CÉGET VÁLTOTT...

Ezt onnan lehet tudni, hogy akkurátusan letépkedte a régi matricákat, majd serényen felragasztotta az újat. A régi matricákat és az új matricáknak a feleslegessé vált hátlapjait szétszórta a hetedik kerület egyik taxiállomásán.

Amúgy is megtépződött a taxis társadalom becsülete az elmúlt évtizedekben, miért kell tovább rombolni a tekintélyt? Főleg, ha figyelembe vesszük, hogy itt, most hat lépésre volt a taxiállomáson elhelyezett szemetes edény. Hat lépést kellett volna megtenni a kol- légának. Ez viszont meghaladta szellemi színvonalát.

Természetesen megtalálhatnánk a kollégát, mert egyértelmű mikor, melyik csapatból lépett ki. Az is megállapítható a földön maradt matricahátlapok alapján, hogy hova lépett be. De nem ez a lényeg. Az utazóközönség nem a kispistát, nem a nagykarcsit látja benne, hanem egy taxist, sőt, a taxisokat. Akik ilyenek...

Pedig a többség nem ilyen. A többség megteszi azt a hat métert. Már csak annak a néhánynak kell megfogni a kezét, akik nem tudják mire is való a szemetes edény.

Segítsünk nekik beilleszkedni...

Horváth András



Hat lépésen múlt a be- csület, hat lépésre volt a szemetes edény

Visszajöttek az oroszok!



Szerencsére nem ők, hanem az amerikaiak, Moszkvának maszkírozva Budapestet, és csak egy pár napra, egy filmforgatás erejéig...



Tilosban, tilosban, TE IS JÁRSZ NÉHA A TILOSBAN...

(Sláger a nyolcvanas évekből)

A taxisok hónapok óta rémálomként élik meg, amit a hivatalos emberek rendeznek az állami pénzbehajtás érdekében.

De hogyan büntethet az, aki maga is szabálytalankodik?

Hétfőgeken a Petőfi csarnok környékén sokszor teljes a közlekedési káosz, éppen ezért közterület-felügyelők hada áll készenlétben, hogy rendet tegyenek. Igyekeznek betartatni a közlekedés szabályait. Ugyanakkor éppen ők azok, akik nem tartják be a KRESZ-ben leírtakat. A járdán csak akkor szabad megállni, ha azt útburkolati jel, vagy jelzőtábla engedi. Itt pedig ezek közül egyiket sem látni és a sárga figyelmeztető jelzés sincs bekapcsolva...

Juhász Péter

2012. április, Városliget. Képzeltben cseréljük meg a szereplőket: egy taxi áll a járdán, és a hivatalos ember fotóz. Vajon mi lenne a következmény?



Ami a képen látszik, a taxis éppen utast vesz fel, mert – bármilyen hihetetlen, de – ebből él. Büntetése 30 ezer forint. A kis magyar abszurd évek óta zajlik

Mi a különbség a szovjet és a nyugati viccek között?

– A nyugati viccek úgy keletkeznek, hogy az emberek leülnek és vicceket eszelnek ki. Ezzel ellenében a szovjet viccek esetében az emberek először kieszelik a vicceket, s csak azután ültetik le őket.

Hogyan szórakozik az ifjúság veszélyes játékokkal a világ különböző országaiban?

– az USA-ban 3 fiatalember beszáll három versenyautóba és hatalmas versenyt rendeznek, miközben tudják, hogy az egyik autóban nem működik a fék, de nem tudják, melyikben.

– Franciaországban 3 fiatalember szenvedélyes éjszakát tölt el egy-egy lánnyal, miközben tudják, hogy egyikük nemi beteg, de nem tudják, melyikük.

– a Szovjetunióban összeül 3 fiatalember politikai vicceket mesélni, miközben tudják, hogy egyikük besúgó...

A legnehezebb dolog a világon tudni, hogyan kell valamit jól csinálni, és szó nélkül végignézni, ahogy valaki rosszul csinálja...

Üzemanyagárak, 2012 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	407	443	234
Február	407	437	234
Március	425	444	242
Április	427	441	243
Május	448	446	250

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 alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható.

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

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

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

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

Értéke:

- a) Budapesten 35%
 - b) megyeszékhelyen és 100 000 feletti 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 alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható.

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

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

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

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

Az autógázzal üzemelő tisztá gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Álláspontunk szerint az egyszerűsített elszámolás alapszabály-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.

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 hó papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.200.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsira oldalra öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2012. január 1-től 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 pótléket kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkorin jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fontos határidők

Június 12.

Előző havi járulékok bevallása és befizetése

Az anyós nem bízik vejeiben, ezért úgy gondolja, próbára teszi őket. Először megy a legnagyobbhoz, úgy tesz mintha véletlen lenne, beleesik a kútba, a vej gondolkodás nélkül kimentti. Másnap reggel a férfit ablaka alatt ott áll egy vadonatúj Opel, rajta egy kis cédulá-

val: „Sok szeretettel, Anyósod”.

Most megy az anyós a második vejéhez, ott is beleszédül a kútba. A férfit kimentti, de előtte azért tétozódik kicsit. Másnap reggel a férfit ablaka alatt ott áll egy használt Suzuki, rajta a cédula: „Szeretettel, anyósod”.

Aztán megy az anyós a harmadik, és egyben legkisebb vejéhez. Beveti magát a kútba is, ám a veje nem menti meg, ezért belefullad. Másnap reggel a férfit ablaka előtt ott áll egy vadonatúj Porsche, rajta a címzés: „Köszönettel, szerető apósod...”

Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **MÁJUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

Tegnap olyan hideg volt, hogy az ügyvédem a saját zsebébe tette a kezét.


A dohányzás megrövidíti a cigarettádat.

Ha a szüleidnek nincs gyereke, valószínűleg neked sem lesz!

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!**

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért) NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál 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 tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

Információinkat **m e g b í z h a t ó** helyről, elsősorban közvetlenül a jogalkotótól szerezzük be. Az esetleges hibák vagy eltérések a jogalkalmazásból eredő bizonytalanságnak tudhatók be.

Japán turista megy ki a reptérre. Egyszer csak a taxit megelőzi egy Honda.

– Á, Honda, nagyon gyors, Japánban készült! – kiált fel a japán.

Mennek tovább, amikor egy Toyota előzi meg őket.

– Á, Toyota, nagyon gyors, Japánban készült! – kiált fel ismét a japán.

A sofőr nem szól semmit, hamarosan kiérnek a reptérre.

– 80 000 forint lesz – mondja a taxis.

– Micsoda? – hápog a japán.
– Taxióra, nagyon gyors, Magyarországon készült! – válaszolja a sofőr.

Üres fejjel még lehet élni, de üres gyomorral nem.

Nem kocogok. Szeretnék beteg lenni, amikor meghalok.

Új színekben Új erővel

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

Belépésnél **fizetési könnyítés** lehetséges.

Jelentkezni lehet

Kőszeghy Dánielnél,

a **06-20 517-0255** telefonon.



a sikertaxi

www.mobiltaxi.hu



Mi már felsorakoztunk...

...szinte az összes szórakozóhelyen



+36-1-6-666-666

Partnereink: Symbol | Doboz | White Angel | Stúdió | Sláger Terasz | Dock Café | Pink | La Puerto | Moulin Rouge | Prestige | Up | Barba Negra | Cascade | Cinema Hall | Debut | Kispipacs Bár | Aranyhordó Étterem | Király Étterem | Pest-Buda Étterem | Cafe Pierrot | Fortuna 21 Étterem | Kacsza Étterem | Mongolian Barbecue Étterem | Búsuló Juhász Étterem | Sinatra Bár | Vigadó | La Pizza | 50 Minutes Pizzéria | Mini | Déryné | Kogart | Nádor Étterem | Rosenstein Vendéglő | Szegedi Halászcserda | Arteus | Capital | Borsodchem | Ernst & Young | Magyar Közlöny | MÜPA | Chello | Central Europe Zrt. (...a teljesség igénye nélkül)

Szeretnél velünk dolgozni?

■ Aktív taxis kollégák jelentkezését várjuk

igényes autóval, városismerettel, nyelvismerettel.

■ Minimum 4 éves gyakorlattal

forgalmazó diszpécsereket keresünk.

Elérhetőségeink, bővebb információ:

I 17 Budapest, Kondorosi út 2/a.

Tel.: +36 | 235 5410

Fax: +36 | 235 5404

Web: www.6x6taxi.hu



Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

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

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 felügye-
lethez, 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 (részlet-
fizetés, 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

Repülőgép közeledik éjszaka a
repülőtér felé. A pilóta elhatáro-
za, hogy megtréfálja a tornyot és
eltorzított hangon szól a mikro-
fonba: – Találd ki, hogy ki vagyok!
Erre az irányítótornyos diszpé-
csere lekapcsolja a leszállópálya
fényeit és visszaszól: – Te meg ta-
láld ki, hogy hol vagyok...

BTI TAXICENTRUM

1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

Szolgáltatások:

- Könyvelés, elektronikus bevételek
- Iparüzési adó
- Adóbevallás magánszemélyeknek is
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellekék árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

Nyitva tartás:

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

Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

1033 Budapest, Mozaik u. 5.

Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 08.00–15.00
Pénteken 08.00–12.00

Nagypapa meséli unokáinak:

– Ezek a mai fiatalok milyen lusták! Én fiatal
koromban akár 15 kilométert is gyalogoltam a
szomszéd faluig, ha ott volt valami jó balhél!
– És utána haza is gyalogolt, papa?
– Á, dehogy! Legtöbbször hazahozott a
mentő...

Budapesti Közlekedési Központ

Taxidroszt iroda

Budapest VII., Rumbach Sebestyén u. 19-21.
(Rumbach Center)

Tel.: 06-1-235-3000

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólapp”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga
igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel
- 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

– Képzeld, a feleségem megcsal,
és még hazudozik is!

– Honnan tudod?

– Ma reggel jött haza, és azt
mondta, hogy a nővérénél aludt.

– És, honnan tudod, hogy hazu-
dik?

– Onnan, hogy én aludtam a nő-
vérénél.

* * *

Anyós az új vejéhez:

– Hát fiam, most, hogy benősül-
tél hozzánk, 3 dolgot jegyezz
meg, ha nem akarsz velem össze-
veszni:

1. Ha rendesen van a kendő a fe-
jemen, akkor bátran szólhatsz
hozzám.

2. Ha kicsit hátrébb van túrve,
akkor már óvatosan szólj, ha jól
akarsz.

3. Ha a kontyom alatt van a ken-
dőm, inkább ne is szólj semmit.

Erre azt mondja a vő:

– Mama, ha már így szóba hoz-
ta, a békés egymás mellett élés
szabályait, maga is jegyezzen meg
három dolgot.

1. Reggel, ha felkelek, megiszom
2 deci pálinkát, éhgyomorral,

2. Ezután megeszem 6 tojásból
rántottát

3. Majd a rántottát leöblítem 1,5
liter vörösborral. Utána már a tö-
kömet se érdekli, hogy hogyan áll
a maga fején a kendő.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

*„Be gyakran ültünk, vesződtünk,
– két nagytapasztalatu vén –
jajgattunk: mennyivel jobb volt
ifjúságunk idején.*

*Hogy a hit, szeretet meg a hűség
a világból eltűntek rég,
hogy milyen drága a kávé,
meg jaj, de kevés a pénz.”*

(Heine: Gyermekem, gyermekek voltunk...
Ford.: Hajnal Anna)

Ahány ház, annyi nagymama.

A reklámbéli korosodó hölgynek kanasztázás közben kis híján kiesett a műfogsora. Az én nagyanyámmal ilyen tragédia azért nem fordulhatott elő, mert minden foga ép volt, és – mint a tolnai parasztasszonyok vélhető többsége – nem tudott kanasztázni. Mással volt lekötve: négy riccsajos lány és egy igen-csak mozgásigényes fiú fölnevelésével, no meg időnkint vissza köllött irányítania a realitások völgyére az álmodozásra hajlamos urát, a Jani nagyapánkat.

Aztán meg az unokák. Hét volt belőlünk, mindegyikünk a keze alá került hosszabb-rövidebb időre, különböző évfolyamainkban. Ez afféle gyerek-szerviz volt, beadta a szülő a meghibásodottat, idővel visszakapta kijavítva. Vegyük például a gyors szervizét: bög a csecsemő-unoka, az istennek se lehet megnyugtani. A népdaltól, az alattótól csak még jobban nekivadul. Nagyanyám fölkapta, hatalmas kebléhez szorította, ütemesen ringatta a teli torokból énekelt – a néprádióból tanult – akkori mozgalmi induló ritmusára: „Rád néz ország-világ! Termelj többet, hős ifjúság, hej, munkára-harcra kész!” Ettől aztán még a legelvetemültebb csecsemő is szep-penten elhallgatott, majd az illetékes anya, mint egy vekni kenyeret, visszakapta: „Nesze”.

Az egyre szaporodó család testi-lelki ügyelete nagyanyái rutinmunka, nemdebar? No de neki külső „páciensei” is akadtak: a zömök bolgárkertész, a keszeg postás, a menyecske forma tejesasszony, ilyenek. A megszomorítottak, a lelkileg elgyöngültek, az idegileg leamortizálódtak. Eljöttek hozzá, hogy meghallgassa őket, hogy jó szót, vigaszt, tanácsot kapjanak. Úgy járultak elébe a „rendelése” időpontjában, mint anno dr. Sigmund Freudhoz, a híres bécsi pszichiáterhez. Nagyanyám „rendelője” a konyha volt, a professzori híres vallatódivány helyett a hokedli. Lehajtott fejfel érkeztek, felemelt fejfel távoztak. Hogy miről beszéltek, miféle eligazítást kaphattak, azt a mi házi pszichiáterünk-től ki nem szedhettük, őrizte titkukat, s inkább a folyóba löketi magát, mint hajdan a gyóntatópap Nepomuki Szent János, de ő el

nem árul semmit... Ez volt az egyik specialitása.

Az imakönyvét a húgom örökölte. Igen szép, kézbe simuló, csontfedelű, közepén a Megfeszített színesben. Ha kinyitottuk, apró szentképek hullottak ki: Mária a Kisdeddal, Pádai Szent Antal, Jézus megkeresztelése, ilyesmik, leánykori gyűjteményei, pedig igen nagy bajnak köllött történnie ahhoz, hogy az említettek közül valamelyikhez is odafohász-kodjék.

Hogy mi mindent tudnak megőrizni az öregek! Nagyanyám például kartondobozban őrizgette „kincseit”, élete emléktárgyait: gombokat, csatokat, szalagokat, cetliket, kulcsokat garmadával, szakadozott csipkedarabot, leveleket, régi fénytelen fotográfiákat. Ilyenkor, a nagy mutogatás idején megjelent nagyapám is, hóna alatt az ő férfias gyűjteménye: srapel-darab a háborúból, töltényhüvely, kulacs, törött szurony – s a leggyönyörűsegebb, szeppent álmétkodásunk tárgya: a selyempapírba csomagolt hatalmas zápfog, amit állítása szerint egy muszka vert ki belőle puskatussal.

Ő ment el előbb ebből az árnyékvilágból, úgyszólván egyik napról a másikra. Csöndesen, mindennel megbékélten, szelíden, ahogy élt.

A továbbiak nagyanyám direktívái szerint zajlottak. Ugyanis olyan terebélyes lett, hogy már csak ülve tudott bármit is tenni. Ezért aztán el se tudta kísérni az ő urát annak utolsó útjára. A temetés napján így rendelkezett: segítsék gyászruhába öltözni, adják vállára a kendőt, tegyék az ablak alá a méretes karosszékét, ültessék bele, adják kezébe az ominózus imakönyvét meg a zsebkendőjét, oszthagyják magára, egy teremtett lelket sem akar maga körül látni.

Amikor visszamentünk, ugyanígy találtuk. Nyugtázta, hogy minden rendben zajlott, hagyta, hogy sajnáljak egy kicsinyt: „Hajaj, biztosan sokat sírdogálhatott magában, mégsem köllött volna egyedül hagyni” és így tovább. De én ismertem őt: magára maradvánézett ki az ablakon, és az ő Janiját látta, a karcús, mosolygós, pirospozsgás parasztle-gényt, amint éppen sündörög őtána, a bögyös-faros, fekete copfos leány után: „Te Anus, hazakisérhetlek?” Ő meg röttyögött egyet: „Jaj, jókor kérde! Mán itt állunk a házunk előtt, ni!”

A következő év májusában Anyák-napi nagy családi összejövetelt tartottunk nála. Ült a hokedlin az asztal előtt és gyúrta, szag-gatta a másik specialitását, a krumpolis pogácsát. Az egyik lány a sütőbe be, a másik a sütőből ki, és bele a vándlingba. Sokan voltak, sok pogácsa köllött. Egy vándling már teli, a másik már félig, amikor felsóhajtott: „Jaj!”, és dült volna elfele, ha el nem kapjuk. Mentők,

hordágy. Hol elájult, hol feléledt. No, éppen emelték volna a mentősök, amikor megent magához tért, rájuk nézett, cingárnak találta őket, mert így szólt: „Jaj, drágáim, ha maguk engem megemelnek, leszállnak az aranyos tökeik”, és megint ájulás. Tolták volna a mentőbe, de megent feléledt, odaszólt az egyik leányának: „Ott a sütőben a tepszi, szaladj, vedd ki, oda ne égjen!” – és mán ájult ismét elfele.

Az egyik nap reggelén üresen találtuk a kórházi ágyát. A szobatársai mesélték: Anus néni ült az ágy szélén, hosszú fekete haját fésülte, valaki éppen viccet mesélt, azt nagyon szerette, jót röttyögött, majd felsóhajtott: jaj, és hátrahanyatlott. Ez a „jaj” volt az ő harmadik specialitása, olyan szép „jaj”-okat mástul sose hallottam.

Távoztával a nagycsalád széthullott, többé mán nem volt ki miatt összejönnünk.

Sokan félnek az öregségtől, ez természetes. Ha időnkint rámgyn az ez irányú felhétnek, elterelem azt valamivel, például a drága *Benedek Elek* alábbi versével (vagyis úgy tesz, mint a sötét erdőben eltévedt gyerek, aki ijedtében fütörészik). Ettől meg nyom-ban gusztusom támad az öregségre:

ÖREG EMBER ÚJÉVI ÉNEKE

Száll az idő, száll, elszállt felettünk,
Észre sem vesszük: megöregedtünk.
A mult időközön el-eltűnődünk,
Öreg embernek ugyan mit hozhat?
Megszokta már a jót s a rosszat -
Inkább a rosszat!

Csendes öregség: - ez kell minékünk,
Ifjak útjába mi már nem lépünk!
Egy pipa dohány s pohár borocska,
(Asszonynak kávé, ki hogy szokta),
S Halál komát felkészülve várjuk,
Az ajtót előtte be nem zárjuk,
Inkább kitarjuk.

Mi már csak élünk, de nem remélünk,
Jöhet akármí, mi már nem félünk,
Nagy földi jókra mi már nem vágyunk,
Elég, hogy szép volt ifjúságunk.
Ha bús is tán fölöttünk az égbolt,
De ifjúságunk vidám volt, szép volt -
Ó, milyen szép volt!

Szép ifjúságnál a szép öregség
Szebb, azt minékünk elhinni tessék,
Ezt is, azt is mi megtapasztaltuk.
Nem csak örömet, bűt sem sokalltuk.
Igy értünk mi meg szép öregséget,
Áldunk érette, ó, Uram, Téged, -
Téged, ó, Téged!

Hát azt ugyan nem tudom, hogyan fognak majd emlékezni rám az unokáim? Hiszen nekem nincs csontfedelű imakönyvem, de még egy árva, puskatussal kivert zápfogam sem...

Ámbár azt mondta a nagy Abraham Lincoln, hogy „A legvégén nem az fog számítani, hogy mennyi év volt életemben, hanem hogy mennyi élet volt éveimben.”

No, így már mingyár más, akkor még strapálom magam egy kicsinyt ebben a tartalmas, hangulatos, esztétikus és etikus világunkban.

Hol vannak a követségek?

Országok születnek, vagy szűnnek meg. Így a taxisoknak egyre újabb címeket kell megtanulni, illetve elfelejteni. De olyan is van, hogy az ország változatlan, csak éppen a követsége költözik másik helyre. Nézzük, meg hol vannak a budapesti nagykövetségek 2012 májusában. Célszerű ezt a kis listát kiollózni és betenni a taxis tárcánkba. Az interneten eltérő információkat találtunk, hol vannak a követségek, ezért igyekeztünk a legtöbbet leellenőrizni. Ha mégis - időközben - valahol újabb költözés történt, akkor kérünk egy visszajelzést.

Albánia	II. Gábor Áron utca 55.
Amerikai Egyesült Államok	V. Szabadság tér 12.
Ausztrália	XII. Királyhágó tér 8-9
Azerbajdzsán	V. Szabadság tér 7.
Ausztria	VI. Benczúr utca 16.
Belorusszia	XII. Agárdi út 3/b
Belgium	I. Toldy Ferenc utca 13.
Bulgária	VI. Andrassy út 115.
Ciprus	V. Dorottya utca 3.
Csehország	VI. Rózsa utca 61.
Dánia	XII. Határőr utca 22.
Dél-Afrika	II. Gárdonyi Géza út 17.
Ecuador	II. Levél utca 2-4.
Egyesült Királyság	V. Harmincad utca 6.
Egyiptom	XII. Istenhegyi út 7/b
Észtország	II. Áldás utca 3.
Finnország	XI. Kelenhegyi út 16/a
Franciaország	VI. Lendvay utca 27.
Fülöp-szigetek	II. Gábor Áron utca 58.
Görögország	VI. Szegefű utca 3.
Hollandia	II. Füge utca 5-7.
Horvátország	VI. Munkácsy Mihály utca 15.
India	II. Búzavirág utca 14.
Indonézia	VI. Városligeti fásor 26.
Irán	XIV. Stefánia út 97.
Izrael	II. Fullánk utca 8.
Írország	V. Szabadság tér 7.
Japán	XII. Zalai út 7.
Jemen	II. Józsefhegyi út 28-30.
Kanada	II. Ganz utca 12-14.
Katar	V. Apáczai Csere János utca 1-3.
Kazahsztán	II. Kapu út 59.
Kína	VI. Városligeti fásor 22.
Korea	VI. Andrassy út 109.
Kuba	II. Harangvirág utca 5.
Lengyelország	VI. Városligeti fásor 16.
Lettország	XII. Vas Gereben utca 20.
Libanon	XI. Sasadi utca 160.
Libia	XIV. Stefánia út 111.
Litvánia	XII. Dobsinai utca 4/a
Macedónia	VI. Andrassy út 130.

Malajzia	II. Pasaréti út 29.
Marokkó	II. Törökveszi lejtő 12.
Mexikó	II. Rómer Flóris utca 58.
Moldova	II. Ady Endre utca 16.
Mongólia	II. Bogár utca 14/c
Németország	I. Uri utca 64-66.
Nigéria	II. Árvácska utca 6.
Norvégia	I. Ostrom utca 13.
Olaszország	XIV. Stefánia 95.
Oroszország	VI. Bajza 35.
Pakisztán	XII. Adonis utca 3/a
Palesztina	II. Józsefhegyi út 28-30.
Panama	I. Mihály utca 15.
Peru	II. Vérhalom utca 12-14.
Portugália	II. Alkotás 53.
Románia	XIV. Izsó utca 2.
Spanyolország	VI. Eötvös utca 11/b
Svájc	XIV. Stefánia út 107.
Svédország	II. Kapás utca 6-12.
Szauz-Arábia	III. Szépvölgyi út 35-37.
Szerbia	VI. Dózsa György út 92/b
SzírIA	II. Harangvirág utca 3.
Szlovákia	XIV. Stefánia út 22-24.
Szlovénia	II. Cseppekő utca 68.
Tajvan	VIII. Rákóczi út 1-3.
Thaiföld	II. Verecke utca 79.
Törökország	VI. Andrassy út 123.
Tunézia	II. Pusztaszeri út 24/a
Ukrajna	XII. Istenhegyi út 84/b
Venezuela	II. Vérhalom utca 12-14.
Vietnam	VI. Délibáb utca 29.

Gyerekszaj

Moszkvai óvodások ki-
mennek sétálni a parkba. Ta-
lálnak egy sündisznót az
egyik bokor alatt. A tanító
néni megjegyzi:

– Látjátok, gyerekek? Ugye
felismeritek? Hiszen több
dalt is tanultunk már róla!

Az egyik gyerek lehajol a
sünihez, közelről ránéz:

– Sosem gondoltam volna,
hogy így nézel ki, Vlagyimir
Iljics!

Pályázat

Sztálin idejében pályáza-
tot hirdetnek egy új, Moszka-
va központjában felállítandó
Puskin-szoborra. Személye-

sen Sztálin elvtárs bírálja el a
műveket.

Első mű: Sztálin elvtárs, kezé-
ben Puskin-kötettel.

Sztálin: – Ez történelmileg
helyes mű, de nem jó a poli-
tikai üzenete.

Második mű: Puskin, kezé-
ben Sztálin-kötettel.

Sztálin: – Ennek megfelelő
a politikai üzenete, de törté-
nelmileg helytelen.

Végül a győztes mű: Sztá-
lin, kezében Sztálin-kötettel.

Falfirka

Felirat a falon: LENIN MEG-
HALT, DE ÜGYE ÉL! Egy járó-
kelő: – Akkor már inkább ma-
radt volna életben...

Az olvasó kérdez, a szakértő válaszol

Botezán Ovidiu rovata

Az utóbbi hónapokban szerkesztőségünk sok kérdést kapott autókkal és azok üzemeltetésével kapcsolatban, melyek jelentős része a napi gyakorlatot érintette. Vagyis a taxisok a munkájuk során felmerült autó-műszaki problémáikra, dilemmáikra keresnek szakszerű válaszokat. Úgy gondoltuk, a téma sokakat érdekelhet, így visszatérő rovatot tervezünk, szakértői válaszokkal. A szerkesztőséghez érkezett kérdésekkel a Citroën Hungária Kft., Citroën M5 Center vevőszolgálati vezetőjét, Botezán Ovidiut keressük meg. Választásunk azért esett rá és a Citroën M5 Centerre, mert a kispesti javítóbazis nem kizárólag csak a saját, hanem ún. „márkafüggetlen” szervizként más típusok javításával, karbantartásával is foglalkozik. Tevékenységük – az előbb említettek mellett a műszaki vizsgáztatástól, a karosszéria javításon át, egész az LPG-beszerelésig – az autókkal kapcsolatos igényeket teljes szélességben lefedti.

• **A legtöbb télen hozzánk érkezett kérdés a motor melegítésére vonatkozott. Szükséges-e ennek járátása hidegindításkor, és ha igen mennyi ideig? Erre nézve tényleg nagyon sokfajta információ jelent és jelenik meg a szaklapokban is. Néha viszont ezek egymásnak homlokegyenest ellentmondanak, annak ellenére, hogy szakmabeliektől származnak. Bontsuk a kérdéskört tovább, dízelre és benzinesre.**

• A „régimotorosoknak” valóban az a jól bevett szokása, hogy hidegindításkor melegíteni szokták a motort. Szándékuk szerint ezzel is ápolják, óvják azt. Am a régebbi hagyományos Otto-motorok, illetve a szívódízelek felett kicsit eljárt az idő, számuk egyre csökken. A modern technológiákkal előállított erőforrások, melyek a jelenlegi, szigorúan szabályozott emissziós normáknak megfelelnek, már hideg motorral is lényegesen alacsonyabb mennyiségű káros anyagokat bocsátanak ki, töredékét a korábbi generációs motorokénak. Tehát, ha melegítjük, ha nem, alapjaiban nem sok mindent változtatunk meg vele, már ami az emissziót illeti. Azzal is tisztában vagyunk, hogy a motormeglegítésel többnyire inkább a motor

megkímélését célozzák a járműtulajdonosok.

• **A kérdés tehát arra vonatkozik, igénylik-e ezt a modern motorok, vagy sem?**

• Haladjunk csak az egyszerű logika mentén: beindítom, és alapjáraton hagyom a hideg motort ketyegni, hogy előbb-utóbb felmelegedjen üzemi hőfokra, vagy ennek közelébe. Hosszadalmas, és elsősorban költséges művelet... Erősen elgondolkodtató, hogy e célból érdemes-e járítani 10-15 percet alapjáraton, elpazarolni a drága üzemanyagot, füstölni saját garázsunkban, esetleg egy teremgarázsban, illetve az utcán? Vagy inkább beülni, és rögtön elindulni? Amennyiben az utóbbi megoldást választjuk, minden bizonyos menet közben sokkal gyorsabban éri el a motort az üzemi hőfokot. Ha alapjáraton ketyegtetem, azzal csak növelem a fogyasztást, viszont a motor, főleg télvíz idején, nagyon lassan éri el a kívánt hőmérsékletet. Javaslatom: rögtön elindulni közepes fordulatszám-tartományban, de mindenképp elkerülve ennek felső határait, és majd csak az üzemi hőfok elérése után terhelni komolyabban a motort. Így melegítem fel a leggyorsabban!

• **Akik ennek ellenkezőjét javasolják, arra hivatkoznak, hogy a hideg motoroknál a dermedt olaj a mikronméretű furatokon nem megy át, és így végső soron a kenéshiánytól károsodik a motor és a befecskendező-rendszer. Ez tévedés, rossz megközelítés?**



Vannak e téren is régi, ma már nem indokolható beidegződések. Mindenképpen figyelembe kell venni azt, hogy a piacon kapható korszerű motorolajok olyan összetevőkből vannak előállítva, melyek a legszigorúbb műszaki és környezetvédelmi követelménynek tesznek eleget. Itt már színtetikus motorolajokról beszélünk, hidegen, melegen egyaránt teljesítik az elvárásokat. Vagyis, nem állhat elő olyan eset, ami megakadályozza a megfelelő kenést a reggeli első hidegindítás után azonnal, ha csak a motornak nincs valami „szervi” problémája. A mai korszerű motorolajok jelentős része csökkentett foszfáthamú-, foszfor-, és kéntartalmúak, kimondottan az EuroIV, és EuroV-ös emissziós normájú gépkocsikhoz lettek fejlesztve (Low SAPS motorolajok), de említhetjük az ECS jelölésű motorolajokat, melyek használatával csökken a motor belső súrlódása, ezáltal az üzemanyag-fogyasztás is, ezért hívják Üzemanyag-takaré-

kos motorolajoknak. AZ ECS motorolajok alkalmazásával 3-6%-os üzemanyag-megtakarítás is elérhető.

• **Ez a tanács vonatkozik benzinesre, dízelre és turbófeltöltős motorokra egyaránt?**

• Teljes mértékben! Ellenben nagyon fontos, hogy mindig a gyártó által előírt és megfelelő technikai specifikációjú motorolajat válasszuk ki. Ezzel nem szabad spórolni, a befektetés hosszú távon megtérül, akár atmoszferikus, akár turbófeltöltős motorról legyen szó.

• **Amennyiben tehát nem melegítem a motort hidegindításkor, de nem is az előírt olajat használom, hanem annál rosszabbat, akkor viszont mégis károsodhat a rendszer?**

• Természetesen. Nem véletlen, hogy a kenőanyag-specifikációkban föl van tüntetve, hogy atmoszferikus vagy turbómotorhoz, vagy akár mindkettőhöz készült az adott olaj. Továbbá az is választás kérdése, hogy benzin- vagy dízelüzemű motorhoz kívánjuk felhasználni azt. Ha valaki saját maga vásárolja meg az olajat, nagyon figyeljen oda mit vásárol, és kizárólag a gyártó által megadott specifikációnak megfelelő minőségű motorolajat vásároljon. Egy nem megfelelő motorolaj választás, súlyos motor- vagy turbóhibákat idézhet elő, vagy akár kipufogórendszer eltömődést. Egyáltalán nem mindegy, milyen kenőanyagot használunk gépkocsinkhoz.

• **A melegítésen tehát túl vagyunk. Képzeltben induljunk el az autóval. Az újabb típusú, már részecskeszűrős autókna a motorvezérlés időközönként elindít egy tisztítási folyamatot. Mi az, amire az autósna oda kell figyelni?**

• A jelenlegi korszerű dízeltechnológia által garantált emissziós normát és a kibocsátott káros

Folytatás a 37. oldalon

**TAXIGÉPKOCSIK
BÉRBEADÓK**

benzin + gázüzemű

06-70/368-3949

A VÁROSI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS...



...SPECIALISTÁINK!

VENTUS-953 KFT.

1119 BUDAPEST, KÖSSUTH U. 55.
(36-H) 306-7579; 307-5300

ÜCSÉRT: 30/583-1957

WWW.VENTUS-953.HU



SuperTaxi3[®]

Célunk együtt dolgozni egy jó hangulatú, családi csapatban.

- Folyamatos csekk, e-csekk beváltási lehetőség
- Kedvező tagdíj !
- POS terminál vásárlás, bérleti lehetőség
- Flottás telefon lehetőség
- Kaució: csak 40.000 Ft.

Pénztári nyitva tartás:

Hétfő: 8 - 18h
Kedd: 8 - 12h
Szerda: 8 - 16h
Csütörtök: 8 - 16h
Péntek: 8 - 13h

Tel.: +36 1 2-111-888

1149 Budapest, Várna u. 12 - 14.

Bővebb információ: (9 - 17h) Vásárhelyi Tamás (Csirkés v. Pipi) 06-20 4444-360



5-333-3333

www.supertaxi3.hu



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

Folytatás a 34. oldalról

anyag-mennyiséget részben úgy tudjuk elérni, hogy a kipufogógázokat speciális utókezelésben részesítjük. A PSA-csoport az általa gyártott járművekben immáron kéttípusú dízel kipufogógáz-kezelő rendszert is használ. Az egyik egy adalékos, a másik adalék nélküli kezelés. A kettő közötti különbség durván abból adódik, hogy míg az elsőnél speciális adalékanyag-befecskendezéssel kötjük le és égetjük el a FAP-ban (részecskeszűrőben) a kibocsátott koromrészecskéket, a másiknál pedig adalék nélkül, extra üzemanyag-befecskendezéssel a kipufogórendszerbe emeljük meg a részecskeszűrő hőmérsékletét kb. 600 °C-ra. Ezen a hőmérsékleten már elégethetővé válik a koromrészecske. Az első megoldás esetében az adalék először az üzemanyagba kerül, majd a kipufogógázokkal a részecskeszűrőbe. Az adalék legfőbb szerepe a koromrészecske gyulladási hőmérsékletének csökkentése. Az adalékos rendszereknél, a korom égetése már akár 450 °C hőmérséklet körül is lehetséges. Amikor azt látjuk a prospektusban, hogy HDI FAP (Filtre A Particules), ez azt jelenti, hogy egy részecskeszűrővel rendelkező HDI-motorral állunk szemben. Vannak olyan konstruktőrök is, akik nem alkalmaznak semmilyen adalékanyagot a tisztítási folyamathoz. A gépkocsivezetőknek a gyakorlatban nem szabad észlelniük semmit ebből a folyamatból, a részecskeszűrő regenerálódása automatikusan történik. Nem kap üzenetet arról, hogy most ki kell mennie autópályára, vagy egy hosszabb útra, padlógázt nyomni azért, hogy kiégesse a rendszert. Ugyanis a motorvezérlés automatikusan figyel a részecskeszűrőben felépülő nyomáskülönbözetet (nyomásérzékelők helyezkednek el a részecskeszűrő belépő és a kivezető szakaszain). A rendszer a nyomásérzékelők értékeiből tudja, mennyire van eltömődve a részecskeszűrő. Abban a pillanatban, amikor ez a nyomás eléri a beprogramozott értéket, a vezérlés automatikusan elindítja a tisztítást (regenerálódást). Ebből az autó vezetője nem érzel semmit, maximum télen úgy érzi, gyorsabban felmelegszik az utastér, évszaktól függetlenül pedig leengedett ablaknál érezhető a jellegzetes és összetéveszthetetlen forró vas szaga. Előfordulhat, hogy a motorjárás

elhalkul, a szokásosnál csendesebbé válik.

• **A városi forgalomban a taxis, amikor megérkezik a címre, általában leállítja az autót, mert spórol az üzemanyaggal. Amennyiben pont egy ilyen folyamat zajlik, mi történik? Károsodik a motor?**

• A taxisoknak nagyon fontos, hogy időben odaérjenek az ügyfélért, hisz ebből élnek. Tehát nem fognak külön autókázni azért, hogy regenerálják a részecskeszűrőt. Érdekes is lenne, ha egy kapott címre menet, szólna a fuvarozó a diszpécsernek, hogy „megyek, csak előbb futok egy regeneráló kört, hogy a tisztítási folyamat befejeződjék...”. Nem egy életszerű elvárás... Tehát, ilyen esetben valószínű, hogy a részecskeszűrőben jelentősen megemelkedett hőfokkal fog megérkezni a címre, felveszi az ügyfelet, majd tovább megy. A rendszer amint teheti, folytatja, vagy a későbbiekben újakezdi a regenerálódási fázist, de csak amikor a feltételek adottak. Azzal viszont mindenképp tisztában kell lenni, hogy a sűrű vagy folyamatos városi rövidtávok megtétele elősegíti a szűrő lerakódását, és nem teszi lehetővé a regenerálódást.

• **Tehát nem okoz kárt a motornak, ha azt regenerálódás közben leállítják?**

• Elvileg nem. Ha regenerálódás elkezdődik, akkor megoldástól függően, üzemanyag-befecskendezés történik a részecskeszűrőbe, az égés felgyorsítása és a szűrő koromtalansága érdekében. És akkor most itt szeretném javasolni mindenkinek, végezzen rendszeresen **OLAJCSERÉT**, az előírt időintervallumban, mert az utóbefecskendezésből eredő gázolaj elenyésző mennyisége lecsuroghat a hengerfalakon az olajba (nem törvényszerű, de előfordulhat), rontva ennek kenőképeségét, és fizikai tulajdonságait.

• **Tehát, ha jól értem, a PSA-csoport autójánál nem kell külön figyelni a FAP-szűrő regenerálására? Praktikus ugyanakkor, ha időnként hosszabb útra megyünk egy azonos, nem alapjáratú fordulatszámal közlekedni, hogy kiégjen a szűrő. Kérdés, mekkora legyen ez a sebesség?**

• Azt hiszem, említettem már,

NAV- és kamarai hírek

A fővárosban és Pest megyében a szolgáltató szektor a májusi ellenőrzéssorozat középpontjában

Rendhagyó Vállalkozói Fórumot tartott a NAV

Rendhagyó Vállalkozói Fórumot tartott április 25-én, Budapesten a NAV Közép-magyarországi Regionális Adó Főigazgatósága a Budapesti Kereskedelmi és Ipar Kamarával (BKIK), a Vállalkozók Országos Szövetségével (VOSZ), valamint a Fiatal Vállalkozók Országos Szövetségével (FIVOSZ) közös szervezésben.

A rendezvény apropóját az a májusban induló országos ellenőrzéssorozat adta, amelynek részeként a **fővárosban és Pest megyében a szolgáltató szektor**, azon belül is különösen a szépsézzel foglalkozó vállalkozások számíthatnak fokozott adóhatósági jelenlétre. A tapasztalat szerint ugyanis a szépségiparban működő szalonok jelentős részében nem szokás a nyugta-, illetve számlaadás, vagy ha mégis, azt nem szabályosan teszik.

A NAV Közép-magyarországi Regionális Adó Főigazgatósága azért hirdette meg a Vállalkozói Fórumot, hogy segítséget nyújtson az adózóknak kötelezettségeik jogkövető módon történő teljesítéséhez, és felhívja a figyelmet az adókikerülés adó-, illetve jog büntetőjogi következményeire.

nav.gov.hu

Akár törölhetik is a kamarai regisztrációt elmulasztó vállalkozásokat

Az idén kötelezővé tett kereskedelmi és iparkamarai regisztráció határideje március elsején lejárt. A regisztrációval együtt 5000 Ft regisztrációs díjat is be kellett fizetni. Információink szerint országosan már több mint félmillió vállalkozás és egyéni vállalkozó regisztráltatta magát és nagyrésztük be is fizette a regisztrációs hozzájárulást. Mivel a regisztrációs folyamatnak nem titkolt célja a gazdaság kihívásait, amelyik vállalkozás elmulasztotta a bejelentést és a befizetést, annak végső soron akár a törlését is kezdeményezheti a kamara.

hogy a regenerálódás engedélyezése több paraméter figyelembevételével jöhet létre, és elsősorban a hőmérséklet és a kipufogógáz nyomáskülönbözetén alapul. Nem állítunk valótlan, ha azt mondjuk: a befecskendező vezérlőegység „figyeli” vezetési szokásainkat, és abban a pillanatban, amikor érzékeli, hogy megfelelő hőmérsékleti viszonyok mellett, stabil tempóval gurul az autó, akkor fogja kivezérelni a vezérlőegység a részecskeszűrő tisztítását. Sorozatos fokozatváltások, fordulatszám-esés, növekedés érzékelése esetén a rendszer „tudja”, hogy városi ciklusban közlekedünk, és míg nem alkalmasak a feltételek, nem indítja el a folyamatot. Vagyis nem feltétlenül szükséges azonnal országútra kimenni, de a notórius városi közlekedőknek nem árt, ha időszakonként kirándulnak egyet vidéken az autóval...

• **Körülbelül mennyi ideig tart egy ilyen folyamat?**

• Ez elsősorban attól függ, hogy mennyire kormosodott el a rendszer, de átlagosan 15 és 30 perc között van egy regenerálási ciklus.

• **Akkor most képzeltem megállunk. Jön a nyár, a száraz fűcsomók, a rétek, a természet. Vagyis amikor nem aszfalton vagy szilárd burkolaton kell megállnunk. Mire figyeljünk a katalizátornál és a részecskeszűrőnél? Mindketőt szokatlanul melegszi...**

• Erre valóban nem árt erősen figyelni! Amióta a katalizátoros járművek megjelentek, a gyártók óvva intik az autósokat attól, hogy száraz füves részre parkoljanak. Sajnos tapasztalom, hogy sok ügyfél megveszi az autóját, és nem olvassa át figyelmesen annak kezelési utasítását, tisztelet a kivételnek. A legtöbb kezelési utasítás tartalmazza a figyelmeztetést, hogy mezőn vagy száraz füves területen nem tanácsos megállni, főleg egy hosszú út után. Hiszen olyan magas hőmérsékleten dolgozik a katalizátor és/vagy a részecskeszűrő, hogy bármikor történhetnek kellemetlen meglepetések. Magyarul felgyulladhat az aljnövényzet a katalizátor vagy a részecskeszűrő magas hőmérséklet hatására. Mindegy, hogy benzines, dízel vagy részecskeszűrővel el-

látott motorról van szó, a közvetlen tűzveszély fennállhat. Talán ide engedtessek meg még egy apró tanács: függetlenül attól, hogy az autó részecszeszűrős, vagy sem, de amennyiben turbófeltöltővel készült, és hosszabb, komolyabb tempós autópálya, vagy országúti szakasz után, soha, de soha, NE ÁLLÍTSUK LE azonnal az autót! Ezzel ugyanis elősegítjük a turbó tönkremenetelét, főleg ha ez szokásunkká válik.

• **Mennyit kell várni, hogy**

egy kicsit visszahűljön a rendszer?

• Autópályán például én azt szoktam csinálni, hogy amikor úgy látom, ki kellene állni tankolni vagy kávézni egyet, pár kilométerrel korábban visszaveszek a tempóból, és úgy közlekedek egy-két percet. Kihúzódik a szélső sávba, miközben tovább csökkentem fokozatosan a sebességet 80-90-es tempóra, és nem mindig gurulok oda rögtön a töltőállomásra, ha lehetőség adódik, és nem akadályozom a forgalmat, előtte ha-

gyom 20-30 másodpercig jární a motort. Onnantól kezdve már nincs rizikó, ezzel a módszerrel a turbóban keringő rendkívül forró motorolajat le tudjuk hűteni normál üzemi hőfokra, azon a hőmérséklet-tartományon már a motorolajnak semmi baja sem lesz.

• **A városi közlekedésben nincs ilyen teendő? Érdemes a turbós motorokat ketygetni itt is egy rövid ideig? Vagy leállíthatók azonnal, megérkezésor?**

• Városi forgalomban nem tud-

juk olyan igénybevételnek kiteni a motort, mintha országúton, vagy autópályán mennénk. Tehát a folyamatos, magasabb fordulatszám-tartományban megtett utak esetén kell erre odafigyelni. A városi használatban nyugodtan leállíthatjuk a motort.

• **Köszönöm a válaszokat!**

-rk

Kérjük, hogy olvasóink autóműszaki kérdéseiket a taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu e-mail címre küldjék el. Ezeket továbbítjuk szakértőnk felé.

A RENDŐRSÉG MAGYARÁZKODIK...

Elementáris volt a felháborodás a taxis társadalomban a 2. számú repülőtér indulási részén végrehajtott sebesség-ellenőrzés miatt. Legutóbb beszámoltunk arról, hogy harmincas övezetnek értelmezte a rendőrség buzgó munkatársa azt a részt is, ahol a repülőtér elhagyva nekilendülünk a lejtőn.

Jogilag a harminc kilométeres övezetet csak az övezet vége tábla oldja fel, kereszteződés nem, itt pedig nincs ilyen tábla. Ezek szerint a lejtőn legördülve végtelen végig (!) csak harminccal lehetne menni! De akkor minek a lejtő alján az újabb harmincas tábla? Bonyolult. A rendőrség próbálja megmagyarázni a bizonyítványt.

A Monori Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályán rendszeresített sebességmérő készülékkel, az ORFK Repülőtéri Rendészeti Igazgatóság felkérése alapján rendszeresen ellenőrizzük a Vecsés Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér II. terminál területén közlekedő gépjárművek sebességét. Ennek során, a 30 km/h korlátozott sebességű övezetben végzünk sebességmérést. A II. terminál területén kiépített közúthálózat kiemelt jelentőséggel bír a közlekedésbiztonság szempontjából. Kollégáim az elmúlt időszakban, több esetben intézkedtek közlekedési baleset miatt. Egy nemzetközileg kiemelt fontossággal bíró terület úthálózatának rendőri ellenőrzése nem mellőzhető.

Dr. Nagy Géza rendőr alezredes osztályvezető

Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Monori Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály

Köszönöm a választ, igaz, ez több sebből vérzik. Nincs tudomásom arról, hogy az elmúlt években akár egyetlen baleset is lett volna a repülőtéren. A másik az, hogy eddig a rendőrbódé környékén az ötvenes tempót ellenőrizték kifelé-befelé.

Csak egyetlen alkalom volt amikor, a harmincas övezetet figyelték. Igaz, akkor kapott derék rendőrünk hideget-meleget a kollégáktól. Azóta egyszer sem merészkedett oda a sebességmérő készülékkel...

Persze, ez nem vigasztalja azokat, akiket aznap fényképeztek le „gyorshajtás” miatt.

Juhász Péter

Bezár az 1-es Terminál

Május 29-ről 30-ra virradó éjszaka valamennyi légitársaság működését át-költözteti az 1. Terminálról a 2. Terminálra a Budapest Airport. 2012. május 30-tól az easyJet, a Germanwings, a Jet2.com, a Norwegian és a Wizz Air utasai egyaránt a repülőtér 2B termináljára indulhatnak. Az érkezési terminál továbbra is a kiindulás helyétől függ: a schengeni övezet országaiból a 2A, a nem-schengeni zónából pedig a 2B Terminálra érkezik valamennyi utas.

Amint azt a Budapest Airport korábban bejelentette, ideiglenesen bezárja az 1. Terminált. A nemzeti légitársaság összeomlása nyomán keletkezett forgalomvesztés, illetve a vállalat adóterheinek további növekedése miatt a repülőtér üzemeltetője számára nem maradt más lehetőség, mint az üzemelés költségeit a két utasforgalmi terület összevonásával csökkentse. Ezzel a lépéssel javítható az egyébként jóval modernebb infrastruktúrával rendelkező 2. Terminál kihasználtsága.

A Budapest Airport jelenleg is tárgyalásokat folytat a MÁV (Magyar Államvasutak) és a BKK (Budapesti Közlekedési Központ) szakembereivel az 1. Terminál melletti vasútállomás és a 2. Terminál közötti zökkenőmentes

tömegközlekedési kapcsolatok kialakítása érdekében. A költözést követő első két hétben a Budapest Airport szerződéses földi személyszállító partnerei, a Főtaxi és az AirportShuttle-Minibusz külön szolgáltatás keretében közlekedik a két terminál között. Az utasok számára minden fontos információ megtalálható a Budapest Airport weboldalán. (www.bud.hu)

2012. május 30-tól az 1. Terminál, illetve a környezetében található nyilvános parkolókat a repülőtér lezárja a közforgalom elől. A Budapest Airport irodái az 1. Terminál épületében maradnak, és kizárólag a „B” portán keresztül lesznek megközelíthetők. A kisépés és a légiáru forgalom az eddigi helyszíneken működik tovább, az 1. Terminál forgalmi előterén.

A Budapest Airport köszönetét fejezi ki az 1. Terminálon működő összes légitársasági partnerének a jelenlegi, az egész magyar légiközlekedési iparág számára rendkívül nehéz helyzetben tanúsított együttműködésért és megértésért. A repülőtér üzemeltetője továbbra is azon dolgozik, hogy az utasok számára magasabb színvonalú szolgáltatásokat kínáljon. Terminálon a légitársaságok működéséhez is optimális feltételeket biztosítson.

**Hardy Mihály
kommunikációs igazgató
Budapest Airport Zrt.**

Breznjev meghallja, hogy nyugaton nagyon népszerű lett a sztriptíz. Utasításba adja, hogy legyen szervezve egy sztriptízt a Kremlben. A KGB szervezi meg az eseményt: a sztriptízelők válogatásánál első helyen az ideológiai alkalmasságot tűzik ki feltételnek. Végül is csak a 70 éves Mása néni felel meg minden követelménynek: kiváló dolgozó, párttag 1917 óta, részt vett a honvédő háborúban, s személyesen találkozott Leninnel 1924-ben. Breznjev nézi-nézi Mása néni sztriptízt:

– Fene érti ezeket a hülye nyugatiakat... Mi olyan érdekeset találnak ebben a sztriptízben?

* * *

Breznjev megnyitja a moszkvai olimpiai játékokat:

– O!

Óriási taps. Breznjev folytatja:

– O!

Még nagyobb taps. Breznjev tovább folytatná, de odaugrik hozzá Gromiko és a fülébe súgja:

– Breznjev elvtárs, az olimpiai öt karikat nem kell felolvasni! A szöveg lejjebb van!

A hajtóműolajok fontossága



A hajtóműolajokat a hajtóművek egyenértékű alkatrészének tekintjük. Elsődleges feladataik is sokrétűek: megvédik a mechanikus alkatrészeket a kopással szemben, elvezetik a működés közben keletkező hőmennyiséget és alapvető szerepük van az optimális súrlódási érték biztosításában is.

- A kopás mérséklése

A hajtóművek fogaskerekein nem tud a siklócsapágyakhoz hasonló teljesértékű kenőfilm felépülni. A fogazáson a legördülő mozgás mellett – a fogazás fajtájától függő mértékű – sikló mozgás is jelentkezik, aminek hatására a kenőfilm kipréselődhet a terhelt felületek közül. A lökészerű és/vagy túl nagy terhelés is képes teljesen megszakítani a kenőfilmet, a fogazáson fémes érintkezés jön létre, ami rendkívül gyors kopást eredményez.

- Az ideális súrlódás biztosítása

A motor teljesítményének lehető legnagyobb mértékű átviteléhez, az üzemanyag-fogyasztás és a súrlódási hő csökkentéséhez a súrlódást az erőátviteli lánc hajtóműveiben a lehetséges minimumra kell csökkenteni. Ezzel ellentétes követelményt jelentenek a szinkronizált sebességváltók, ahol a szinkrongyűrűk megcsúszásmentes kapcsolódásához és a zajszint csökkentéséhez szükség van egy ideális mértékű súrlódásra. Az automata váltókban a lamellás tengelykapcsolók és a fékszalagok megfelelő működéséhez a minősítéstől függően széles tartományban eltérő súrlódási tényező szükséges.

Az összes követelménynek a korszerű, nagy teljesítményű gépkocsiban csak a 100-as értéket messze meghaladó viszkozitási indexű, nagymértékben viszkozitásstabil hajtóműolajok felelnek meg. Ez a cél ma már csak szintetikus hajtóműolajokkal érhető el.

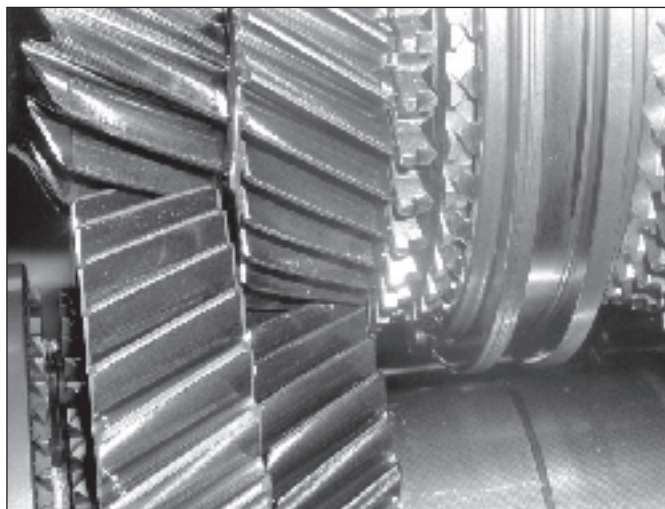
- A hajtóműolajok osztályai

A gépjármű hajtóműolajok legelterjedtebb osztályozását az API állította fel.

API besorolás	Alkalmazási feltételek	Megjegyzés
GL-3	Sebességváltók és differenciálművek, ahol a GL-1 besorolású hajtóműolajok nem felelnek meg.	A motorolajok többsége megfelel a GL-3 szintnek.
GL-4	Sebességváltók és alacsony tengelyeltolású hipoidfogazású differenciálművek.	
GL-5	Magas tengelyeltolású hipoidfogazású differenciálművek, valamint a szinkronizációra nem érzékeny sebességváltók	

Castrol hajtóműolaj

A **Castrol** a hajtóművek kenőanyagainak az egyik legnagyobb tapasztalatra visszatekintő szállítója. A cég az autógyárak első feltöltései és a kereskedelmi forgalom részére is gyárt hajtóműolajokat. Napjainkban például a hatsebességes VW váltókban, valamennyi BMW és Ford váltóban valamint a Minik váltóiban is a **Castrol** speciális kenőanyagaival oldják meg az első feltöltést.



Az automata váltókban alkalmazott kenőanyagokkal szemben három egészen eltérő követelményt támasztunk: a súrlódó lamellákkal való összeférhetőséget említhetjük elsőként, ami egyben az ideális súrlódási viszonyok megteremtését is jelenti. A súrlódási tényező csökkentésével megnő a lamellák közötti csúszás, romlik a váltó hatásfoka. Második követelményként a megfelelő hidegfolyási tulajdonság szerepel, amely a váltóba beépített szivattyú(k) kifogástalan működéséhez szükséges. Harmadik – de mint mondani szokás, nem utolsó – követelmény a minimális habosodási hajlam, amely a hidrodinamikus nyomatékvaltók megfelelő működésének alapfeltétele.

Folyékony problémamegoldó

A **Castrol** hajtóműolajok jelenleg is széles választéka az új hajtóművek fejlesztésével párhuzamosan folyamatosan tovább bővül. A fejlesztések egyik része további új hajtómű-konstrukciók megjelenéséhez, másik része a járműgyártók egyre szigorúbb követelményeihez kapcsolódik. Valamennyi jövőbeli hajtómű-konstrukció új, önálló követelményeket támaszt a kenőanyagokkal szemben. A folyamatot jól példázzák az egyre nagyobb számban alkalmazott kettős kuplungos sebességváltók, amelyek kenőanyaga alig mutat közösséget a hagyományos hajtóművek kenőanyagaival. A **Castrol** az elsők közt jelent meg a piacon a számos kettős kuplungos váltóhoz alkalmazható **Trasmax Dual** hajtóműolajjal.

Az egyre szigorúbb emissziós és üzemanyagfogyasztási normák mindezek mellé további követelményeket teremtenek. Kézenfekvőnek tűnik, hogy az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez néhány százalékkal a hajtómű-kenőanyagok is hozzájárulhatnak. Erre az egyik legjobb példát a Castrol egyik nemrég fejlesztett új terméke, a **Syntrans FE** nyújtja amely számos korszerű személygépkocsiban alkalmazható.

További információ: www.castrol.hu

A paradicsomban beszélget Nagy Sándor, Julius Caesar és Napóleon.

Nagy Sándor:

– Ha olyan tankjaim lettek volna, mint a szovjeteknek, meghódítottam volna Indiát és Kínát is!

Julius Caesar:

– Ha olyan repülőgépeim lettek volna, mint a szovjeteknek, meghódítottam volna egész Európát, Perzsiát és Kínát!

Napóleon:

– Ha olyan sajtóm lett volna, mint a szovjetek-

nek, máig nem tudná senki, hogy vesztettem Waterloonál!

A bölcs vezérek a pokolban:

– Hogy lehet, hogy Hitler nyakig áll a szarban, Sztálin viszont csak derékgig?

– Mert Sztálin Lenin vállán áll.

– Mi volt régebben, tojás vagy tyúk?

– Régebben volt mindkettő: tojás is, tyúk is!

A tettes továbbra is ismeretlen

PÉCSI REJTÉLY

Hiába az önként jelentkező elkövető, a Pécsi Törvényszék első fokon felmentette a taxisgyilkosság vádlottját, így továbbra is rejtély, ki végzett Gál Csillával 1995. december 1-jén Pécsen az Abaligeti út mecsekszántói elágazásánál.

A bíróság Kovács Attila vezette büntetőtanácsa nem látta kétséget kizáróan bizonyítottnak, hogy a bűncselekményt Both Róbert követte el. Mint arról a Taxisok Világa is beszámolt: Gál Csilla taxisofőrt 1995. december 1-jén több késszúrással sebesítette meg támadója Pécsen. A vérző nőre egy orvos házaspár talált rá az Abaligeti út mecsekszentkúti elágazásánál, ötven méterre a taxis még járó motorú gépkocsijától. Saját autójukkal kórházba vitték, de mire odaértek, a taxisofőr meghalt.

Az ügyben indult nyomozás nem vezetett eredményre, másfél évtized elteltevel Both Róbert jelentkezett a rendőrségen azzal, hogy ő a gyilkos. A férfi részletes beismerő vallomást tett, az ügyészség pedig különös kegyetlenséggel elkövetett emberölés miatt vádat emelt ellene.

Both Róbertől annyi tudható: Romániában született, édesapja rendszeresen verte. A vádlott bányalakatosnak tanult, de az iskolát nem fejezte be, s egy jobb élet reményében 1990-ben Magyarországra települt, ahol 1998-ban magyar állampolgárságot kapott. Először Siklóson, majd Pécsen, egy albérletben lakott, és a geodéziai vállalatnál helyezkedett el segédmunkásként. A csendes, visszahúzó férfi magányosnak érezte magát, honvágy gyötörte és – vallomása szerint – egy belső hang azt súgta neki, hogy bántson, öljön meg valakit, így történt a gyilkosság napján is.

A vádirat szerint Both Róbert aznap munka után hazament, magához vett egy kést, egy esernyőt, a pénztárcáját az abban lévő ötszáz forinttal, és sétálni indult. A Konzum áruháznál beült Gál Csilla taxijába, azzal több helyszínre, utolsóként a mecsekszentkúti elágazáshoz vitette magát, azzal az indokkal, hogy arra lakik az orvosa. Miután a taxist a késsel többször megszurta, a nő kiszállt az autóból és menekült, a vádlott pedig kirúgta a jármű ajtaját, s a pénztárcáját és az esernyőjét hátrahagyva gyalog hazament.

Az ügyészség igazságügyi szakértő véleményére hivatkozva azt állította, hogy Both Róbertnek személyiségzavara van, de nem szenved olyan kóros elmeállapotban, amely a tett elkövetésének idején megakadályozta volna őt cselekedetei súlyának felismerésében.

Az eljárás során szabadlábban védekező férfi elismerte bűnösségét, de arra hivatkozva, hogy nem érzi jól magát, a bíróságon szóban nem kívánt vallomást tenni. A bíró által felolvasott rendőrségi vallomásából az derült ki, a férfi úgy érezte, egy belső hang mondja neki: öljön meg valakit.

A gyanúsított rendőrségi vallomásában azt mondta: szorongásos depresszióban szenved, nyugtató és hangulatjavító gyógyszereket szed, s már a gyilkosságot megelőzően is hallott ölére buzdító belső hangokat. Úgy gondolta, ha megteszi, megtorolhat minden rosszat, ami őt korábban érte.

Közölte azt is, a bűncselekmény napján nem konkrét személlyel akart végezni. Azért indult el otthonról, hogy valakit megtámadjon és megöljön, ehhez keresett könnyű célpontot.

Magyarázata szerint azért adta fel magát, mert nyolc évvel ezelőtt csatlakozott egy felekezethez, „keresztény lett”, és bár tisztában volt azzal, hogy felelősségre vonják, lelkiismeret-furdalás gyötörte, s „le akarta rendezni az ügyet”.

Kovács Attila tanácsvezető bíró a felmentő ítélet indoklásában hangsúlyozta: a vádlott beismerése, illetve a vallomások és a bizonyítékok között is ellentmondások találhatók. A taxisofőrt tiznél több szűrés érte, Both Róbert azonban csak kettőről számolt be. Eltérően adta elő a büntett helyszínéről való távozásának körülményeit, s az orvosszakértők az elmeállapotának vizsgálata után kizárták, hogy belső parancsra cselekedett volna.

A bíró kitért arra is, a bűnjeleken nem azonosították a vádlott DNS-ét, igaz, a vizsgálatokat nehezítette, hogy a tárgyakat több tanú megfogta a kihallgatása során.

A vádlott és védője tudomásul vette a döntést, az ügyész bűnösség megállapítása és büntetés kiszabása érdekében fellebbezett, így az ügy a Pécsi Ítéltáblán folytatódik.

k.z.t.

Erről írt a Taxisok Világa 2002 májusában

10 éve történt

Alkotmányos a tarifamaximálás

A Fővárosi Önkormányzat maximált tarifára vonatkozó rendeletének megsemmisítését kérte az indítványozó. Az Alkotmánybíróság az indítványt elutasította. Mivel azóta már új alkotmányunk, ill. Alaptörvényünk van, az indoklás részletezésének nincs jelentősége, rövid lényege, hogy a taláros testület álláspontja szerint a taxik legmagasabb viteldíjának önkormányzati meghatározása nem sérti a verseny szabadságát.

Taxiholding a fővárosban?

Az idők során sokszor felmerült, hogy valamiféle laza kapcsolódást kellene kialakítani a fővárosi taxitársaságok között, elsősorban költségcsökkentési szempontból (közös irodák és diszpécserszolgálat, stb.). Ennek az ötletnek az egyik – szorosabb csatlakozást vizionáló – kidolgozása egyenesen taxis holding elképzelését vetette fel. Egységes megjelenéssel, egységes tarifával, közel egységes szolgáltatási színvonal elérésével. Természetesen ebből az ötletből semmi sem valósult meg, hiszen minden társaság saját arculatot igyekszik kialakítani, és tarifapolitikáját sem szeretné alárendelni másoknak.

Erről írt a Taxisok Világa 1992 májusában

20 éve történt

Eltemettük Kónyi Lászlót

Emlékszik még valaki Kónyi Lászlóra? A Taxisra, aki szakmájáért halt tüzhalált? Akinek halála egy rövid időre ismét összefogásra készítette a taxis társadalmat? Akinek temetése a legnagyobb taxis megmozdulás volt a blokádtól? Akinek özvegyét és gyermekeit pénzzel és önkéntes munkával is támogatták a taxisok, félkész családi házat befejezve? Van ma még ekkora erő és összetartás ebben a szakmában? Költői kérdés volt...

Szabályozott taxisolgáltatás

Ebben az időben még nem volt adattárolás, nyugtadós taxióra, nem volt sárga rendszám és tanfolyami kötelezettség. Volt viszont koncepció a rendeletalkotók részéről: egységes színű gépkocsik (húsz év után lehet hogy megvalósul...?), kizárólagos használatú taxi, magáncélra vegyen egy másikat a vállalkozó, területi hatályú taxiengedély, nyomtatós taxaméter, stb. A tényleges tervezetben ekkor már körvonalazódott a sárga rendszám, a kaució, a tanfolyami kötelezettség, hiszen a főváros utcáin egyes vélemények szerint 20-25 ezer „taxi” üzemelt...

Hajótörést szenved a szovjet hajó. A kannibálok elkapják a legénységet. Készülnek mindenkinek megenni, de a hajókapitány szót kér:

– Kannibál elvtársak, volt Önöknel kollektivizáció?

– Nem volt.

– Na és személyi kultusz volt?

– Nem volt.

– Na és Lenin születését meg kellett-e ünnepelnetek? Volt ünnepség?

– Nem.

– Akkor meg, elvtársak, mitől vadulattok meg ennyire?

* * *

– Milyen nemzeti-ségű volt Ádám és Éva?

– Természetesen oroszok. Meztelelenül, mezitláb éltek a szabadban, nem volt fejük felett tető, egyetlen élelmük egy alma volt, s mégis azt hitték, hogy a Paradicsomban vannak. Mi mások lehettek volna, mint oroszok?

Legyél Te is most a TaxiPlus tagja!

Nyári belépési akció a Taxi Plus-nál!

Most: **30.000 Ft**

mely tartalmazza:

- matrica garnitúrát
- szabadjelzőt
- számlatömböt
- és az első havi tagdíjadat is



Kaució: **70.000 Ft**, melyet 6 részletben fizethetsz be.

POS terminált **5.000 Ft**-ért bérelheted havonta
vagy megvásárolhatod szintén részletekben.

Fuvarszervezési díjak:

- Főállású kollégák részére:
 - Egy részletben: Bruttó **60.000 Ft** (havonta)
 - Két részletben: Bruttó **30.000 Ft** (kéthetente)
 - Négy részletben: Bruttó **15.000 Ft** (hetente)
- Nyugdíjas kollégák részére:
32.000 Ft fuvarlimit nélkül
- Másodállású kollégák részére:
32.000 Ft fuvarlimit 120 db/hó

Belépéssel kapcsolatos információ: Papp László 20/9-888-878
Címünk: 1141 Budapest, Fogarasi út 145/a.



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

A Budapest Taxisok a következő kedvezményekben és szolgáltatásokban részesülnek:

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

BUDAPEST TAXI

1102 Budapest, 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

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Tisztelt kollégák!

Most két receptet osztok meg veletek, az egyik egy hideg előétel, ami igen népszerű baráti körünkben, valamint egy desszert, mely elég gyorsan elkészíthető és szinte biztosan mindenki szereti.

Az előétel egy aszpikos, majonéz szelet, melyet lehet kínálni akár egy rántott húshoz is.

A megadott mennyiségek csak kb. értendők, ízlés szerint lehet módosítani.

20 dkg francia saláta

alap:

- 2 főtt tojás
- 1 pár virsli
- 1 lila hagyma
- 15 dkg majonéz
- 1 doboz tejföl
- só, bors, mustár, citromlé
- 4 dkg zselatin
- 2 deci húsleves

A langyos húslevesben feloldom a zselatint,

majd elkeverem a majonézt a tejfőllel, kissé sózom, cukrozom, borsozom, s kevés citromlevet teszek bele.

Ezt a húslével teljesen homogénné keverem, majd beleteszem a főtt, kihűlt franciasaláta-alapot, az apróra

vágott lilahagymát, karikázott virsli, darabolt főtt tojást is. Esetleg aki szereti, tehet bele karikázott olajbogyót is. Az egészet

jól átdolgozzuk, majd egy műanyag fóliával kibélelt formába öntjük, lefedve

szintén fóliával, majd a hűtőben kidermesztjük. Egy óra alatt megkocsonyásodik, ekkor a formából kivehetjük, lehet szeletelni, s megfelelő módon tálalni.

Én a tavaszra való tekintettel, medvehagymán kínáltam.

A következő egyszerű **desszert** pedig még gyorsabban elkészíthető. Kell hozzá egy zacskós tejberizs-alap, amit fél liter forralt tejben elkeverünk, ebbe én szórtam egy marok mazsolát is. Ha kihűlt, adagoljuk, megszórhatjuk némi fahéjjal is, s mivel szintén szezonja van, díszítjük eperrel, majd nyomjunk hozzá tejszínhabot és már készen is vagyunk.

Fakanalas jó étvágyat kívánok hozzá.

Tisztelettel:

Soós István
City 22



Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

III. Vihar utca 30.

A jelzőtábla szerint két keréssel lehet a járdán várakozni, de hát ez képtelenség, hiszen a járda nincs egy méter széles. Célszerű lenne a jelzőtáblát leszerelni.

- A jelzőtábla leszereléséről intézkedtünk.



III. Vihar utca: Fizikailag nem lehet a járdára állni, mert olyan keskeny

VII. Akácfa utca 43.

Valaki a ház falának döntötte a „Mozgássérült” jelzőtáblát, kérjük visszaállítani a helyére.

- A jelzőtábla helyreállításáról intézkedtünk.



VII. Akácfa utca: Erős legények falnak döntötték a jelzőtáblát

VIII. Vas utca

A Józsefvárosból nem lehet normálisan kihaladni az Erzsébet híd felé. Jó lenne, ha a Vas utca egyirányúsága megváltozna, és ki lehetne menni a Rákóczi út felé.

- A Gyulai Pál utca átépítése kapcsán támogatnánk egy hálózati felülvizsgálatot, melynek keretében meg lehetne vizsgálni a Vas utca egyirányúsításának indokoltságát. A kérést jelezzük a forgalomtechnikai kezelő felé.

XIII. Karikás Frigyes utca 4.

Jól mutatja a jelzőtábla, hogy jelzőrrel biztosított vasúti átjáró következik, csak éppen a síneket szedték fel, évekkal ezelőtt. Le kellene szerelni a feleslegessé vált jelzőtáblát.

- A jelzőtábla nyilvántartásunkban nem szerepel, hibacímként intézkedünk a leszereléséről.



XIII. Karikás Frigyes utca: Precíz a jelzőtábla, csak éppen évek óta nincsenek sínek

X. Vajda Péter utca

Nyáron hosszú a sor befelé, célszerű lenne a buszsávot meghosszabbítani, egészen az FTC sporttelepéig.

- A buszsáv jelenlegi hosszával kapcsolatban egyeztetünk a BKV Zrt.-vel. A tőlük kapott információ szerint fenti helyszínen torlódást, fennakadást nyári időszakban sem tapasztaltak, ezért további változtatást nem tartunk indokoltnak.

XIV. Kerepesi út 128-130.

Tilos megállni, teljesen érthetetlenül, sokan nem veszik komolyan a tilalmi jelzőtáblát. Jó lenne leszerelni.

- A gallyazásról intézkedtünk.



XIV. Kerepesi út: Félreértették a kérést. Nem az a baj, hogy nem látni a jelzőtáblát, hanem, hogy ott a tábla

A Kremlben megállapodás-tervezet készít elő a Szovjetunió és a Vatikán. Megbékélésük alkalmából. A tervezet így kezdődik: „A Szovjetunió ünnepélyesen elismeri, hogy a világot Isten teremtette hat nap alatt. A Vatikán pedig a maga részéről elismeri, hogy e hatnapos terv kivitelezése során Isten

mindvégig a Vörös Hadsereg döntő erejére támaszkodott.”

* * *

A szovjet állampolgár elmegy szavazni. Ahelyett, hogy megnézés nélkül bedobná a szavazólapot az urnába (ami igen szavazatot jelent az egyetlen jelöltre), félrevonul és nézegetni kezdi.

Azonnal odamegy hozzá egy civil ruhás szerv:

- Mit művel itt maga?
- Semmit, csak kíváncsi vagyok, hogy mire fogok szavazni.
- Na ne viccelődjön itt, elvtárs, maga még nem hallotta, hogy a Szovjetunióban a szavazás titkos?

Széna tér 1.

- Nincs kint a „Kötelező haladási irány, jobbra”, pedig záróvonal tiltja a balra fordulást, vagy az egyenesen tovább haladást.
- A jelzőtábla pótlásáról intézkedtünk.



I. Széna tér: Itt csak jobbra szabad továbbhaladni

VI. Nagymező utca 8.

■ Egyértelműen látszik a „Várakozni tilos” jelzőtábla, ha valaki az Andrassy út felől érkezik. Viszont sokan jönnek a Király utca felől és gyakran leparkolnak gyanútlanul. Szükség lenne egy tilalmi jelzőtáblára a Király utca felől is.

- A „Várakozni tilos” jelzőtábla a színház díszletszállítását segíti a kijelölt időtartam alatt. A jelzőtáblát mindig az út jobb oldalára helyezük ki, ellenkező irányból a megállási vagy várakozási tilalmat sosem jelezzük. (A KRESZ szabály szerint nem is szükséges.)



VI. Nagymező utca: Már útburkolati jeleket is festettek ismeretlenek, hogy itt nem szabad várakozni

Nagykörút

■ A villamosoknak biztosított elsőbbség óta az autók „piros hullámon” haladnak végig a Nagykörúton. Jó lenne felülvizsgálni a jelzőlámpák fázisát.

- Az új hangolási rendszerben a 60 másodperces ciklusidő és sok csomópont esetén a Nagykörutat középsziget nélkül keresztező gyalogátkelőhely szabadjelzés-igénye, vagy máshol a nagy forgalmú keresztező közút szabadjelzés-igénye azt eredményezi, hogy a nagykörúti főirányok számára ciklusonként csak 24-26 másodperces szabadjelzés adható. További kötöttséget jelent, hogy a főirányú szabadjelzéseket mindkét irány számára azonos időpontban kell kiadni. Néhány szakaszon több ilyen csomópont is van egymást követően, ezeken a helyszíneken a kétirányú hangolást csak úgy tudtuk biztosítani, hogy az érintett csomópontok mindegyike szinte egyidejűleg biztosít szabad jelzést. Ezek a kötöttségek azonban nem eredményezik azt, hogy mindegyik autósna minden csomópontban meg kell állnia. Az elvégzett menetidő-mérések azt mutatják, hogy az új hangolási rendszerben az egyéni közlekedők menetideje Dél-Budától a Széll Kál-

mán térig (és az ellenkező irány esetén is) csak minimálisan növekedett, viszont kétségtelen, hogy több helyen meg kell állni menet közben. Ugyanakkor az is tény, hogy egy-egy megállásnál kevesebb ideig kell várakozni.

XXI. Völgy utca - Kossuth Lajos utca sarok

■ Az előjelző tábla szerint a kereszteződésben csak a BKV járművek fordulhatnak balra, de a kereszteződésben semmilyen tilalmi tábla nincs. Kérjük egyértelműsíteni, szabad balra fordulni, vagy sem.

- Az előjelző tábla azt jelzi, hogy a Völgy utcát követő Szent István utcánál – a BKV buszok kivételével – tilos a balra fordulás, valamint azt az útvonalat mutatja, amelyen ezt a kanyarodási műveletet ki lehet váltani. A Kossuth Lajos utca Völgy utcai kereszteződésben az összes csomóponti mozgás engedélyezett.



XXI. Kossuth Lajos utca: Jelzőtábla nem tiltja a balra kanyarodást, csak az előjelző tábla

VI. Bajcsy - Zsilinszky út 53.

■ Jelzőtábla mutatja, merre lehet eljutni a Margit híd felé, azonban ezt az útszakaszt korábban, fizikailag lezárták. Kérjük a jelzőtáblát letakarni.

- A Budapesti Közlekedési Központ Közútkezelési Főosztálya döntött a Bajcsy-Zsilinszky útról balra, a körútra való kanyarodási lehetőség végleges megszüntetéséről. A szükséges útirány előjelző táblák módosítására vonatkozó javaslatunkat felterjesztjük kezelői hozzájárulásra.



VI. Bajcsy - Zsilinszky út: Egyértelműen mutatja a jelzőtábla, merre kell menni a Margit híd felé, csak éppen ott egy betonkerítés

Egy kérdés, melyre a jereváni rádió nem tudott választ adni:

– Ha az egész világon győz a szocializmust, honnan fog a Szovjetunió bűzát vásárolni?

Megkérdezik a jereváni rádiót:

– Lesz-e háború?
– Háború az nem lesz, de olyan békeharc lesz, hogy kő kövön nem marad.

VII. Wesselényi utca - Kazinczy utca sarok

„Mindennemű gépjármű-forgalom tilos, kivéve lakók” jelzőtáblát helyeztek ki, de hát ez értelmezhetetlen, ilyen nincs a KRESZ-ben. Kérjük a jelzőtáblát leszerelni.



• Az engedély nélkül kihelyezett jelzőtábla megszüntetéséről intézkedünk.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban, a szokott elérhetőségeken keresztül.

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

SMS: 06209247645

www.iwiw.hu facebook

Juhász Péter

(Ha valaki be akar jelölni az iwiw-en, vagy a facebook-on – így könnyebb a kapcsolattartás – elegendő csak a Lámpafelelős-t beírni)

A szovjet tévé dokumentumfilmet ad Afrikáról. A képen meztelen, mezítlábas gyerekek mászkálnak. A nézők csodálkozva kommentálnak:
– Odanézz, ezek szerint Afrikában is vannak kolhozok!

Bemegy a vásárló a hentesüzletbe:

– Nincs hal?

– Ön téved. Nálunk hús nincs, mi hentesüzlet vagyunk. Ahol nincs hal, az ott szemben van, a halüzletben.

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Surányi Ferenc utca

Surányi Ferenc (1889–1914) lakatosmester, repülőgép-konstruktőr, a rákosi repülőgárda tagja. Hadipilóta szolgálatra jelentkezett és a háború forgatagában eltűnt.

Svachulay Sándor utca

Svachulay Sándor (1875–1954) mechanikus mérnök, repülőgép-konstruktőr, a magyar repülés egyik jelentős személyisége.

Szabó Dezső sétány

Szabó Dezső (1879–1945). Az író végrendeletében azt kérte, hogy a Gellért-hegyen temessék el, de ez nem volt lehetséges. Erre emlékezve nevezték el róla a sétányt.

Szabó Ervin tér

Szabó Ervin (1877–1918) jogász, szociológus, könyvtárgazgató, a Magyar Szociáldemokrata Párt vezetőségi tagja, haláláig a Fővárosi Könyvtár igazgatója.

Szabó Ilonka utca

Szabó Ilonka (1911–1945) operabéna, az Operaház tagja. Férjével együtt csatlakozott az ellenállási mozgalomhoz, a nyilas hatalomátvétel után elhurcolták a lakásáról és megölték.

Szabó József utca

Szabó József (1822–1894) bányamérnök, geológus, mineralógus, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A szabadságharc alatt a puskaporgyártásnál segédkezett.

Szabóky Rezső utca

Szabóky Rezső (1895–1958) orvos. Soroksáron a szegények orvosa. Szegénységére jellemző, hogy halála után közadakozásból temették el.

Szabolcsi Bence tér

Szabolcsi Bence (1899–1973) zenetörténész, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Baumgarten- és Kossuth-díjas.

Szabolcska Mihály utca

Szabolcska Mihály (1861–1930) költő, a Kisfaludy Társaság titkára, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. Corvin-koszorúval kitüntették.

Szabó Lőrinc utca

Szabó Lőrinc (1900–1957) költő, műfordító, újságíró, Kossuth-díjas.

Szacsuvay utca

Szacsuvay Imre (1818–1849) ügyvéd, politikus. A Függetlenségi Nyilatkozatot elfogadó debreceni országgyűlés képviselőházának a jegyzője volt. Az Újépületben 1849. október 24-én kivégezték.

Szalárdi Mór utca

Szalárdi Mór (1851–1914) orvos, a hazai lelencügy reformátora. Megalapította az Országos Lelencház Egyesületet, haláláig a gyermekmenhely igazgatóhelyettese és főorvosa.

Szalmás Piroska utca

Szalmás Piroska Fischer Antal

né (1898–1941) kórusvezető, zenepedagógus.

Szánthó Géza utca

Szánthó Géza (1875–1933) református lelkész, 30 évig Rákospalotán működött, ő építette a jelenlegi templomot. A község történetéről ő írta az első tudományos értékű monográfiát.

Szapáry utca

Szapáry Gyula gróf (1832–1905) tárnokmester, országgyűlési képviselő, miniszter, miniszterelnök, a főrendiház tagja. A francia becsületrend nagykeresztjével kitüntették.

Szarvas Gábor utca

Szarvas Gábor (1832–1895) tanár, nyelvész, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja.

Szász Károly

Szász Károly (1829–1905) költő, író, műfordító, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja, másodelnöke.

Szegedi Róza utca

Szegedi Róza (1775–1832) Szegedi Ignác zalai alispán leánya, Kisfaludy Sándor felesége, a Kesergő szerelem és a Boldog szerelem verskötetek műzsája.

Széher út

Széher Mihály (1817–1889) ügyvéd, királyi tanácsos, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának és a fővárosi törvényhatósági bizottság virilista tagja. Szorgalmazta Pest, Buda és Óbuda egyesítését.

Székács utca

Székács Ferenc (1844–1901) bíró, jogi szakíró, budapesti törvényszéki alelnök, kúriai bíró.

Székely Bertalan utca

Székely Bertalan (1835–1910) festőművész.

Székely Elek út

Székely Elek (1796–1861) katonatiszt, honvédeőrnagy a szabadságharcban, nagyváradi térparancsnok. Rákospalotán halt meg.

Székely György utca

Székely György (?–?) Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye tisztifőügyésze, a nemzeti ellenállás megyei résztvevője.

Székely Mihály utca

Székely Mihály (1901–1963) operabéna, kétszeres Kossuth-díjas kiváló művész.

Székfi Gyula utca

Székfi Gyula (1883–1955) történész, publicista, egyetemi tanár, diplomata, országgyűlési képviselő, a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának és a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Corvin-koszorúval kitüntették.

Székfi Kálmán tér

Székfi Kálmán (1843–1915) jogász, politikus, országgyűlési képviselő, miniszter, miniszterelnök, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja.

Szemere utca

Szemere Bertalan (1812–1869)

politikus, író, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. Az első felelős magyar kormány belügyminisztere. 1849. május 2-től miniszterelnök. Buda szabad királyi város díszpolgára.

Szemere István tér

Szemere István (1906–?) jogász, földbirtokos, alapító tagja a Magyar Sportrepülő Egyesületének. Több telket adományozott Pestszentlőrincen különböző közcélokra (ipartestület, cserkészotthon).

Szemere Miklós utca

Szemere Miklós (1856–1919) politikus, író, országgyűlési képviselő. Diplomataként szolgált több helyen. Igen sokat tett a magyar lövészversenypórtért. Birtokát felparcellázva adta el, ezen alakult ki a Szemere- és a Miklós-telep.

Szenci Molnár Albert utca

Szenci Molnár Albert (1574–1639) református pap, Wittenbergben és Heidelbergben tanult. Latin–magyar szótárt szerkesztett, zsoltárfordítást, magyar nyelvtant készített.

Szende Pál utca

Szende Pál (1879–1934) politikus, közgazdasági író, szociológus, miniszter.

Szenes Hanna park

Szenes Hanna (1921–1944) Családjával Palesztinában élt, az angol hadsereg tisztjeként jugoszláv partizánokkal együtt ejtőernyővel dobták le. Elfogták és a Margit körüti fegyházban kivégezték.

Szent Adalbert tér

Szent Adalbert (956–997) 994-ben megkeresztelte Vajkot, akit Istvánnak nevezett el. A poroszok téritésekor vértanúhalált halt.

Szent Benedek utca

Szent Benedek: Nursiai Benedek (480 körül–547) a bencések rendjének megalapítója. A tanítók és az iskolások védőszentje. VI. Pál pápa Európa tanítómesterévé és védőszentjévé nyilvánította.

Szent Erzsébet tér

Szent Erzsébet: Árpád-házi Szent Erzsébet (1207–1231) II. Endre magyar király és Gertrudis leánya, IV. Béla ki-

rály testvére. 1235-ben szentté avatták.

Szent Flórián tér

Szent Flórián (240–304) Florianus római százados, a kádárok, kályhások, kéményseprők, lakatosok, szappanfőzők, és tűzoltók védőszentje. Szobrokon római legionárius öltözékben ábrázolják, amint vizet önt egy égő házra.

Szent Gellért tér

Szent Gellért (980 körül–1046) Benedek rendi szerzetes, csanádi püspök. A pogánylázadás alatt elfogták és megölték. István királlyal és Imre herceggel együtt szentté avatták.

Szent György tér

Szent György (IV. század) római vértanú, a lovagok védőszentje. A tizenégy segítő szent közé tartozik.

Szent Imre utca

Szent Imre herceg

(1007–1031) Szent István király fia. Vadászbaleset áldozata lett. 1083-ban szentté avatták.

Szentimrey utca

Szentimrey Kálmán (1830–1905) jogász. A szabadságharcban, mint honvéd vett részt. A honvéd menház parancsnokaként halt meg.

Juhász Péter

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált 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.**

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla a megállás tilalmát jelzi. A figyelmeztető jelzést használó járművek közül a KRESZ csak az út vagy közmű építését, tisztítását, fenntartását (javítását), illetve a települési (kommunális) hulladék, ide értve a szelektívén gyűjtött hulladék összegyűjtését végző járműveknek enged meg, hogy olyan helyen is megálljanak, ahol egyébként tilos, ha a munkájuk végzése érdekében elkerülhetetlen, a személy- és vagyónbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem veszélyezteti, és a forgalmat lényegesen nem akadályozza.

2. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése; „Bukkanó”. A bukkánóban általában tilos előzni, kivéve, ha az úttesten egyirányú forgalom van, vagy záróvonallal van felfestve, és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése; „Kötelező legkisebb sebesség”. A jelzés hatálya alatt az úton legalább a táblán megjelölt sebességgel kell haladni – kivéve, ha ez a sebesség az út-, a forgalmi, az időjárási vagy a látási viszonyok miatt a személy- és vagyónbiztonságot veszélyeztetné.

4. Helyes a „C” válasz. A „Mindkét irányból behajtani tilos” tábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán lévő „Kivéve célforgalom” felirat nem teszi lehetővé az útszakaszon az átmenő forgalmat. Ha a kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani.

5. Helyes a „B” válasz. A kör alakú folyamatos sárga fény a forgalom irányának megváltozását jelzi, ilyen esetben a járművel meg kell állni. Ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni.

6. Helyes a „B” válasz. A vasúti átjáróban a továbbhaladást majd csak akkor szabad megkezdeni, ha a fénySORPÓ villogó fehér fényre vált.

7. Helyes a „C” válasz. A „Kijelölt gyalogos-átkelőhely” útburkolati jel a gyalogosok részére jelöli ki a biztonságos áthaladásra szolgáló helyet. A forgalomban részt vevő járművek legfeljebb keresztezhetik, de nem közlekedhetnek rajta. A kerékpáros akkor jár el szabályosan, ha leszáll járművéről és azt gyalogosan áttolja az útburkolati jelen.

8. Helyes az „A” válasz. A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló KöHÉM rendelet előírja, hogy többek között a személygépkocsin elsősegélynyújtó felszerelést kell készenlétben tartani.



9. Helyes az „A” válasz. Az elsősegélynyújtó felszerelés tartozékainak szavatossági idejére a vezetőnek mindig figyelnie kell, s annak lejárt tartalmát (pl. steril mull-lap, steril gyorskötözőpólya stb.) célszerű időben kicserélni.

10. Helyes a „C” válasz. A KRESZ fogalom meghatározása szerint vezető; „az a személy, aki az úton járművet vezet vagy állatot hajt (vezet)”. Ebben az esetben a képen nincs jármű, a huszár állatot (lovat) hajt, így gyalogosnak sem tekinthető.

11. Helyes az „A” válasz. Az elindulást, illetőleg az úttestre való ráhajtást irányjelzéssel jelezni kell.

12. Helyes a „C” válasz. Ha lakott területen kívül a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az azonos irányú forgalom számára három forgalmi sáv áll rendelkezésre, a harmadik forgalmi sávra – a balra bekanyarodás esetét kivéve – ráhajtani csak személygépkocsival és motorkerékpárral szabad.

13. Helyes a „C” válasz. A forgalomban részt vevő taxin tompított vagy távolsági fényszóró helyett vagy mellett ködfényszórót abban az esetben szabad használni, ha a látási viszonyok ezt indokolják.

14. Helyes a „A” válasz. A képen látható helyen a járművek részére tábla vagy útburkolati jel nem engedélyezi a járdán történő várakozást. A várakozásra vonatkozó szabályoknak csak az úttest jobb szélén elhelyezett járművek tesznek eleget. Számukra a szabálytalanul elhelyezett gépkocsik akadályozása nem tiltott.

TÁVI RAT ÉRKEZETT!

A hatósági rögzített ár előnyei

A fix ár bevétele a taxinál marad, amit a vállalkozás fejlesztésére fordíthat (autócsere, 5 évenként új, vagy újszerű autó vásárlás).

A piaci verseny fennmarad, de a taxi-szolgáltatás minőségében jelenik meg (autócsere, tisztaság, Wi-Fi, öltönyös-nyakkendőös gépkocsivezetők, friss napilapok, stb.)

Átláthatóság, kiszámíthatóság, egyszerű ellenőrizhetőség az utas és a hatóság részéről egyaránt.

Megszűnik az átláthatatlan, jelenleg 70 különböző tarifa használata.

A kiszámíthatóság miatt a leintéses fuvarszám növekszik, ez növeli a taxi kihasználtságot.

Az ártörvény felhatalmazza a Fővárost a bevezetésre, a fejlettebb nyugat- és kelet-európai városok gyakorlatával megegyezően.

Kinek érdeke a hatósági rögzített ár? (a BKK által meghatározott 240 Ft/km)

A külföldieknek, akik most is magasabb díjat fizetnek, mert átverik őket.

A jelenleg is minőségi szolgáltatást választó utasoknak. Ők jelenleg is kb. ezt a díjat fizetik.

A taxit leintő utasoknak, akik ennél a díjnál ma is többet fizetnek.

A Fővárosnak, az áttekinthetőség és a hatékony ellenőrzés miatt.

A maximált ár hátrányai (12 éves tapasztalattal)

A fuvarszervezők érdeke a minél alacsonyabb, akár a beszerzési ár alatti tarifa, mert ez fuvarszám növekedéssel jár, de ennek a költségét (bevétel elmaradás) a vállalkozó taxis viseli.

A piaci verseny fennmarad, a fuvarszervezők határozzák meg a tarifáikat. A vállalkozó taxis csökkenő árbevételei miatt elmaradnak a fejlesztések (autócsere, 7-8 évenként használt). A piaci verseny csak a fuvarszervezők által meghatározott árakra koncentrálódik.

Bonyolult és nehézkes ellenőrzés. 12 éve a szakma ilyet és hasonlót nem tapasztal.

Különböző, egyszerre több tarifa az órában (céges, hotel, kedvezményes, utcai, vidéki, retúr, éjszakai, hétvégi, stb).

Csekély számú leintéses fuvar, bizalmatlanság az átláthatatlan tarifák miatt, folyamatos keresletcsökkenés.

A jelenlegi fővárosi taxi-rendeletben is alkalmazott maximált ár használata alkalmatlan a piac önszabályozására. Az elmúlt 12 év liberalizált szabályozása ezt már bebizonyította.

Kinek érdeke a maximált ár? (a BKK által meghatározott 240 Ft-150 Ft vagy ennél is kevesebb)

A fuvarközvetítőknek, akiknek a jelenlegi rendszer fenntartása a lételemük, különben csökken a fuvarszervező irodák száma.

A taxisok azon részének, akik a szabályozatlan piacon kontroll nélkül tevékenykednek.



CITROËN GRAND C4 PICASSO A KÉNYELMES UTAZÁS JÓ ÜZLET!

CITROËN GRAND C4 PICASSO

- > 6 légszák
- > ESP
- > ABS
- > Klíma
- > Elektromos ablakemelő
- > Elektromos tükör
- > 5 vagy 7 önálló ülés
- > Tempomat

INDULÓ LÍZINGDÍJ: 20%

HAVI NETTO LÍZINGDÍJ: 67 090 FT



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. Rakodótere 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 igazgatósághoz: flotta_hu@citroen.com

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso vegyes fogyasztása: 4,9-7,0 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 129-177 g/km. A fenti finanszírozási ajánlat a Citroën Finanszírozás forint alapú, változó kamatozású nyílt végű pénzügyi lízing konstrukciója, amely 2012. június 30-ig érvényes a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTi modellre, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén, 20% önerővel, 60 hónap futamidővel és 10% maradványértékkel. Az ajánlat tájékoztató jellegű. A Citroën Hungária és a Citroën Finanszírozás a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. Részletekért keresse fel Citroën márkakereskedőjét!