

taxisok világa

FOOTBALL
4EVER



Focihoz és szurkoláshoz minden ami kell!

www.madeinfootball.hu

XXII. évf 3. sz.

2012.

Március

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.

BTI **TAXI** CENTRUM

Tel.: 06-1-229-3736 * Mobil: 06-30-989-4279 * Nagy Zoltán

Nyitva tartás: H-Cs 09-16-ig, P 09-14-ig

TARTALOM

Mit támogat az OTSZ és a TGFSZ?	4.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	6.
Ápriltól fix bírságok	9.
Az ígért szép szó	10.
A Fővárosi Főügyészség a térfigyelő kamerákról	10.
Taxizni tilos?	11.
Plusz áfa	12.
Forgalmirend-változások	14.
Tartsunk tükröt a rendeletalkotók elé!	15.
Főtaxisoknak speciális kedvezmény a Fiat Schillernél	18.
Egyenruhás adóellenőrök	18.
Tudod vagy tippelsz?	21.
Fejleszt a Taxi4	22.
Személyszállítási törvény	27.
Tisztelt Szerkesztőség!	28.
Törvénykezünk?	31.
Lejtőn a szakma	32.
10 éve történt, 20 éve történt	32.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	33.
Savval fizetett	35.
Találtunk egy verset	37.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	38.
Zámboi György emléktúra	38.
Kezdődik a kátyús szezon	40.
A vezetői asszisztens rendszerek fejlődése	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Ne ássunk tovább!

Elkeserítő látni, hogy ha lapunk húsz évvel ezelőtti számát előveszem és beleolvasok, ugyanazok a problémák köszönnek vissza, mint napjainkban! Szó szerint ugyanazok! Hogy sok a taxi, kevés a droszt, rendezetlenek a tarifák és a társaságok egymásra acsarkodnak. Meg hogy nincs ellenőrzés, és az a büdös hiéna már megint lefoglalta a drosztot. Továbbá nem férünk oda a repülőtérhez, a pályaudvarokhoz, a szállodákhoz.

Annymira szomorú, hogy minden erőlködés dacára szinte semmi sem történt. Illetve dehogy nem: még kevesebb az utas. Már csak azért is, mert manapság sokkal több embernek van saját autója, mint húsz évvel ezelőtt. Akinek meg nincs, annak meg sokkal kevesebb lett a pénze, mint húsz évvel ezelőtt. Mi azonban változatlanul azt hajtogatjuk, hogy jobban akarunk élni, nyereséget akarunk elérni, meg fejleszteni, és valaki oldja már meg a gondjainkat. Valaki. Nem mi, hanem valaki más.

Még érezzük, akár saját tapasztalatból, akár az „öreg” nosztalgikus visszaemlékezéseiből, hogy valaha régen, az „aranykorban” tényleg jó lehetett taxisnak lenni. Amikor otthon elfogyott a pénz, akkor hónapok alá csaptuk a brifkót, beizzítottuk a CB-t vagy az URH-t, aztán vártuk a fuvart. És jött! Néhány órát dolgoztunk, pénzt kerestünk. Tényleges jövedelmünk volt, teletankolás és minden kifizetendő tétel után is maradt a brifkóban. Nem gazdagodtunk meg, de kerestünk.

Ma, ha elfogyott otthon a pénz – továbbá a hitelkártyák is kiürültek –, hónapok alá csapjuk a brifkót (lehetőleg úgy, hogy ne nagyon látsszon – ma már ciki), beszereljük az URH-t, a taxiórát, a papagáját, a térerőmérőt, a POS terminált, a GPS-t, és el-

kezdünk várakozni. Sokáig várunk, mert négyszáz forint feletti üzemanyaggal azért luxus gurulgatni. Tébolyultan nyomunk a címekre, keressük a legjobb tutit, stresszelünk, idegeskedünk. A nap végén pedig – bár van néhány ezres a brifkóban – elkeserülten konstatáljuk, hogy megint ráfizettünk. Ez a pénz nem elég a tagdíjra, kocsicserére, benzinre, megélhetésre. Köztartozásokról már nem is beszélve, azokat hónapok óta nem fizetjük. Ez a bevétel csak arra elég, hogy MA legyen mit enni. Esetleg még holnap, vagy a jövő héten is. Ennél messzebbre azonban már nem merünk előre tekinteni.

Olyanok vagyunk, mint a magányos kútásó, aki minél többet dolgozik, annál mélyebbre kerül. Társai rég elhagyták, nincs kitől segítséget kérnie. Reggeltől estig gürizik, erejét megfeszítve próbál-

Havi aforizma Az áldozat törvénye: ha valamit meg akarsz kapni, valamit fel kell adnod.
Al Ries – Jack Trout

ko-
zik, és nem veszi észre, hogy hiába: egyre lejjebb jut csak, és nem tud majd kimászni. Már egyre sötétebb van, és a gödör alján meg-megcsillan a víz...

Szerintem ne ássunk tovább. Ne termeljünk magunknak még több veszteséget. Ha ugyanazok a problémáink húsz éve fennállnak, akkor valamit nem jól csinálunk. Ideje lenne új technikákkal próbálkozni...

LAPTOP JAVÍTÁS LAPTOP VÉTEL

INGYENES BEVIZSGÁLÁS!

Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél

1027 Bp. II. ker. Bajvívó u. 7.

COMPUTER PLUS

19 éve ugyanott
és ugyanazon a néven!

Tel: 214-7293

Mobil: 06 70 38 39 621

www.computerplus.hu

Laptop felvásárlás azonnal,
készpénzért. Hibás laptop,
notebook, PC vétel reális áron.

**A BEVIZSGÁLÁS DÍJMENTES
MINDEN ESETBEN!**

Az öreg Pityák bácsi felszáll a buszra, megszólítja a sofőrt:

– Bocsánat, uram, hol kell leszállni a Vasvári utcához?

– Semmi gond, Pityák bácsi – mondja a vezető –, majd én szólok a bemondóba.

Az öregúr meg is nyugszik, leül. Mikor a járat megérkezik, a sofőr szól:

– Öreg Pityák, leszállás!

Mire a busz végéből három öreg nő:

– Kötyönjük tyépen!

* * *

– Jó napot, az álláshirdetésre jöttem. Ugye önök keresnek új főpénztárost?!?

– Igen, de a régit is keressük még...

Februárban a taxis érdekképviseltek vezetői Budapest főpolgármesterénél jártak. A találkozót követően, a rendteremtést illetően, mindkét részről optimista nyilatkozatok hangzottak el. A részletekről az OTSZ elnökét, Metál Zoltánt (MZ) és a TGFSZ alelnökét, Telegdy Gábort (TG) kérdeztük.

• *Kétségtelenül szokatlan, hogy a főváros vezetése bevonja a döntéshozókészítési folyamatba az érintett ágazat, nevezetesen a taxisok képviselőit. Ugyanakkor így az is nagyon fontos kérdéssé vált, hogy a taxisok nevében milyen javaslatokat tesztek a fővárosnak. Miben állapodtatok meg a főpolgármester úrral?*

• **MZ** A választ onnan kezdeném, hogy az Országos Taxis Szövetség (OTSZ) a Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezetével (TGFSZ) tavaly novemberben együttműködési megállapodást írt alá. Ennek értelmében a két érdekképviselőt szorosan együttműködik annak érdekében, hogy mielőbb rendezzük az egész országban és a fővárosban az egyre tarthatatlanabb helyzetet. Közös célunk, hogy minden egyeztetésen, minden időben és időpontban ott legyünk, amikor taxisokról döntenek. A megállapodás óta kapcsolatunk szorosabb lett. Felismertük, nem hagyhatjuk, hogy bármilyen probléma beékelődjön a két szervezet közé. Ha az elmúlt 15 évet vizsgáljuk, akkor megállapíthatjuk, mindig voltak olyan érdekkülönbségek a taxisok képviselői között, ami-

Érdekképviselők a változásokról

MIT TÁMOGAT AZ OTSZ

• *Volt valami, amit a Főváros kér a rendezésért cserébe?*

• **TG** Már a nyári tárgyalások alkalmával megmutatkozt az Fővárosnak az a szándéka, hogy egységesíteni szeretné az autóparkot. Akkor azonban még csak olyan szinten fogalmazódott meg a fix tarifa kérdése, hogy ha majd egységes lesz az autópark, akkor beszélhetünk fix tarifáról. Most konkrét ígéretet kaptunk erre vonatkozóan.

• **MZ** Természetesen a városnak is vannak elvárt igényei. Az is igaz, hogy ezek egy részétől a mi elképzeléseink jelenleg még messze állnak. Viszont a tárgyaláson azt mind a két szervezet tudomásul vette, hogy csak akkor tudunk hatékony és gyors változást produkálni, ha valamilyen módon mi is segítünk ebben a folyamatban. Megjelent a médiában, hogy csak akkor tudja az önkormányzat elfogadni a rögzített hatósági árat, ha majd a taxik arculata, autóparkja és annak színe egységes lesz. Azt gondolom, ez lehet a célul kitűzött közös jövőkép, ami szerintünk is elképzelhető, de nem most és nem azonnal. Ma a taxis nem tudja vállalni, hogy máról holnapra autót cseréljen környezetvédelmi, vagy bármilyen méretszempontok alapján, sőt, még az autó teljes átfóliázásának költségeit sem. Vagyis, jelen körülmények között még túl sok mindent nem tudunk vállalni. Viszont azért, hogy ez a helyzet megváltozzon,

minden olyan rendezetalkotásban segítünk, ami szakmai alapokat igényel. Mik ezek? Az ellenőrzésben, a szabályozásban, a taxiengedélyek kiadásában, a személyi, tárgyi, pénzügyi feltételek kialakításában szerepet vállalunk. Mi tudjuk, milyen lehetőségei vannak ma a taxisnak. Ismerjük, milyen alapvető szolgáltatást kell egy taxigépkocsi-vezetőnek, egy taxigépkocsinak nyújtani az utasok felé. Ezeket egyeztetjük, pontosítjuk a főváros vezetőivel.

• *Biztos, hogy mindenki támogatja elképzeléseiteket? Biztos, hogy azokra a taxisokra is hivatkozhattok tárgyalásaitok során, akik a rendezés miatt elvesztik munkájukat?*

• **TG** Nem gondolom, hogy a rendezés miatt fogja valaki elveszíteni a munkáját. Nem egyik pillanatról a másikra fog a nyakunkba szakadni a rendezés. Lesz idő a feltételek teljesítésére. Másrészt, aki egy kicsit is figyelemmel kísérte az elmúlt évek eseményeit, az készülhetett a változásokra. Ha ennek ellenére olyan vállalkozói döntéseket hozott, amely döntések majd megnehezítik számára a pályán maradáást, azt nem a rendezésnek köszönheti. Ha attól félve, hogy lesz, aki nem tudja teljesíteni a feltételeket, szembe megyünk a rendezéssel, nemsokára mindannyian bezárhatjuk a boltot.

• **MZ** Természetesen minden taxis érdekeit nem lehet képviselni. Erre őszintén senki

Megtörtént a találkozó a főpolgármester úrral

Vitézy Dávid, dr. Komáromi Endre, Metál Zoltán (OTSZ) és Telegdy Gábor (TGFSZ) voltunk jelen. Mintegy 45 percig tartott az egész.

Tarlós úr elmondta, hogy feltett szándéka rendet csinálni a taxispiacon. Ebben is egy olyan örökséget vett át, ahol lassan 20 éve változatlanok a szabályok, és tarthatatlanná vált a helyzet. Látja a problémáinkat, és egyetért azzal, hogy azokat meg kell oldani. A tarifa és a létszámkérdést is megoldásra váró feladatnak tartja.

Azt viszont nem látja kivitelezhetőnek, hogy a jelenlegi, az autókra vonatkozó feltételek megőrzése mellett vezesse be a Főváros a rögzített hatósági árat. Ebben a kérdésben nekünk, taxisoknak kell bevállalnunk a későbbiekben közösen kialakított feltételeket.

Felvetődött, hogy a jelenlegi tarifamaximumot tolják följebb, de ezt a javaslatunkra elvetette, mivel az nem oldaná meg az igazi problémát.

Megbízta dr. Komáromi Endrét egy, a feltételrendszer kidolgozó munkabizottság felállításával és vezetésével, amely bizottság létrehozására március közepét jelölte meg. A bizottságban részt vesznek a taxis érdekképviseltek is. Elmondta, hogy a fix tarifa bevezetésének időpontja rajtunk, taxisokon múlik.

Ha 2013-ra tudjuk vállalni a közösen kidolgozott feltételeket, akkor akár 2013. január 1-jétől mehet

a fix tarifa. Minél későbbi időpontot jelölünk meg, a határidő addig tolódik. Ígéretet kaptunk arra, hogy a feltételek vállalása esetén a Főváros nem hátrál ki a rögzített hatósági ár bevezetése mögül. Arra is ígéretet tett, hogy a feltételrendszer tárgyaló közgyűlésre meghív bennünket. Az volt a kérése, hogy amennyiben létrejön a megállapodás, akkor sem a TGFSZ, sem az OTSZ nem tesz barátságtalan lépéseket a megállapodás ellen. Ezt természetesen vállaltuk.

Jelen pillanatban is folyik egy munka, ami a taxisra vonatkozó kormányrendeletet készíti elő. A rendelettervezet elkészítése március közepére várható. Ekkor dr. Komáromi Endre ígérete szerint lesz érdekképviselői egyeztetés.

Innen kezdve az a feladat, hogy a bizottság munkájában részt vegyünk, és ott képviseljük a taxisok érdekeit.

Az a véleményünk, hogy ez eddig elfogadható eredmény. A politikai szándék a problémáink korrekt megoldására Tarlós úr részéről megvan. A részletek a munkabizottság tevékenysége során kerülnek kidolgozásra.

Tudjuk, hogy az ördög a részletekben rejtőzködik, de nincs okunk feltételezni, hogy ott is lesz. Szerintünk nem lesz, nem lehet ördög.

**Metál Zoltán, OTSZ
Telegdy Gábor, TGFSZ**

ÉS A TGFSZ?

sem vállalkozhat. Mi a többség érdekeit képviseljük. Azt is el kell itt mondani, hogy mindenkinél állampolgári joga az érdekképviseletet-alakítás, amin keresztül megjeleníthető a többségtől eltérő szempontrendszer is. Mi nem erre szerveződünk. Arra természetesen számítunk, hogy a szigorítások miatt egy réteg nem fog tudni taxiengedélyhez jutni, de a többség helyzete reményeink szerint stabilizálódik. Ismétlem, nekünk az a kötelességünk, hogy a többség érdekeit szolgáljuk. Mert ha most nem nyúlunk bele a szabályozásba, akkor előbb-utóbb mindenkit veszélyeztetni és fenyegetni fog az ellehetetlenülés réme. Az, hogy nem tudunk terheket, közterheket fizetni, autót cserélni. Ma sem, jövőre sem, és azután sem. A fuvarszervezők tarifái már több mint tíz éve nem alkalmasak arra, hogy a vállalkozások közgazdasági alapon, gazdaságosan működjenek, és a helyzet évről évre drámai mértékben romlik. Tehát mindenféleképpen lépni kell!

• **Ez mit jelent konkrétan? Igaz például az a hír, hogy az autók életkorát, a fix tarifáért cserébe, már jövőre tízéves életkorban maximálisan a Főváros?**

• **TG** Megint csak a nyári tárgyalásokra kell hivatkoznom. Ott 2015. volt a Főváros álláspontja ebben a kérdésben. Most ebben annyi változás történt, hogy a bevezetés időpontja a megállapodásunktól függ.

• **MZ** Még az sem dőlt el, hogy ez kormány-, vagy önkormányzati rendeletben lesz szabályozva. A készülő kormányrendelet végleges szövegét még nem ismerjük, az önkormányzati pedig csak a fejekben létezik. A kamara az érdekképviselekkel közösen egy olyan javaslatot készített, amiben 2014. január 1-jétől válik szükségessé a 10 év fölötti autók cseréje. Miután e rendlettervezetről e lap olvasói is évek óta tudnak, a szakmán belül nyílt titok az elképzelés. Amennyiben az elmúlt több mint két éves folyamatot nézzük, látjuk, a szakminisztérium azt már a tárgyalások kezdetén megfogalmazta, hogy környezetvédelmi szabályok miatt javasolja bevezetni ezt a félelmetes szűkítést. Vagyis az elmúlt éveket, illetve a bevezetésig hátralévő közel két évet alapul véve, meglepetésről semmiképpen nem beszélhetünk.

• **Tehát az érdekképviseletek a 2014-től és nem a jövő januártól bevezetendő életkor-korlátot támogatják?**

• **MZ** Így van!

• **TG** Én ebben most nem tudok állást foglalni. Tudni kéne pontosan, hogy hány embert, hány autót érint ez a változás. De így első ránézésre jó lehet a 2014. Azt is kell látni, hogy két alapvető érdek mutatkozik ebben a kérdésben. Vannak, akik minél későbbre tolnák ezt az időpontot, hogy több idejük legyen az autócserére, tudjanak spórolni rá. Vannak viszont, akik a minél előbb bevezetésre kerülő fix tarifát szeretnék elérni, mivel az autójuk korhatáron belül van. Mindkét álláspont érthető. Talán ezért tűnik jónak a 2014. Megjegyzem azonban azok számára, akik az első változathoz tartoznak: ha kiszámolják, mennyit veszítenek a távolabbi időpont miatt, lehet, hogy kijön egy autócseréje ára. A második változathoz tartozók viszont ugyanannyit buknak.

• **Akkor megismétlem a kérdést, mit vállaltok a fix tarifáért cserébe?**

• **MZ** A főváros vezetői szeretnék, ha a taxik méretben, szolgáltatási szintben és tarifában egységesebb arculatot mutatnának. Ennek az igénynek része az azonos színű budapesti taxi is. Mi ezeket az elképzeléseket fix tari-

fa esetén támogatjuk, de csak a taxisok teherbíró képességének figyelembevételével. Az egységes arculat, a fix árral biztonságot tudna adni a város lakóinak, akiknek azt is meg kell majd magyarázni, hogy miért van szükség a rögzített hatósági árra. Egy biztos tehát, hogy első körben olyan arculatban tudunk gondolkodni, ami nem az egész autónak, hanem annak csak egy bizonyos, jól látható részének befóliázásáról szól. Nevezetesen a tetőről van szó. Ez nagyságrendileg alacsonyabb beruházást igényel a taxistól, mint az egész autó átfóliázása. Ráadásul a szakszervezettel közösen azt javasoljuk majd tárgyalópartnerjeinknek, hogy ennek a költségét a BKK finanszírozza meg. Ők ki tudnak írni erre közbeszerzést, ami a nagyságrend miatt jelentős árengedményt jelenthet majd. Jobb, mintha mi egyenként mennénk el fóliáztatni. Egy szerződött műhelyben olyan fóliát tesznek majd fel, amit nem lehet hamisítani.

• **Ez esetleg jövő január 1-től mehetne?**

• **MZ** Így van. Ez az egységes arculat-kialakítás felé vinné el a dolgot, ha a tető befóliázásával párhuzamosan a fix tarifa is bevezetésre kerülne. A következő autó cseréjét megelőzően a főváros és az érdekképviseletek között már egy megállapodás születhetne az azonos autósínről. Mi ezt is

Rendőrségi jegyzőkönyvekből:

A helyszínen megállapítást nyert, hogy a fent nevezett személy a birtokában lévő löszereket szétszerelte, azzal játszott, melynek során az a kezében elműködött!

Négyen voltak, három rendész és két német juhász kutya.

Felszólításomra azt válaszolta, hogy azt csinál, amit akar, majd szoknyáját felkapta és hirtelen lekuporodva újra a lépcsőre folytatta. A szabálysértés ténye több méter hosszán csordogált.

Körözést rendelék el személy elleni lopás szabálysértés büncselekménye miatt ismeretlen tettesnek, aki a Budapesti Keleti pályaudvaron Bor Béla sérelmére személyi tulajdon elleni lopás szabálysértése büncselekményét módszer nélküli módszerével elkövette.

A bogádi faluszélen leszállított biciklis ember legudvariasabb cselekedete az volt, hogy nem vert meg.

A hullán gatyáján kívül semmi személyazonossági igazolvány nem volt.

Verekedéshez mentem ki, ahol a verekedő elküldött melegebb éghajlatra. Én elmentem, majd másodmagammal visszatértem.

Tetten értem, amint a padon fecsegve csavargott.

A helyszínen a bizottság egy emberi bélsárral szennyezett alsónadrágot talált. Valójában szaros gatyá volt.

A feljelentő szerint bevitték a nudistákat a rendőrségre, ahol megruházták őket.

Kaposváron a lakásához tartozó garázsban egy házilag készített kispuskával A. Béla 40 éves munkanélküli egy esetben halántékon lötte magát és a helyszínen meghalt.

A hullá még reggel összevesztett a feleségével, majd elment a kocsmába. Mikor dél körül hazajött, megevett egy fél literre való tejeles bablevest, majd arra megivott egy

ugyancsak fél literre való asztali fehérbort. (Bűnjelek csatolva.) A hullá ezután még egy kicsit veszekedett a feleségével, majd kiment az istállóba és borjúkötélre felkötötte magát. A hullá azonnal meghalt.

A férj egy idegen nővel ment a kocsiján, karambolozott. A helyszínen megjelent a feleség is. Mondta a rendőrnek, hogy férjének nincs sérülése, de otthon majd lesz.

Gyanúsított a husáng fel-emelése által elkövette a hatósági közeg elleni erőszak kíséretének vétségét, tekintetbe véve, hogy a hivatalos sapka kétségkívül az intézkedő közeg fején helyezkedett el. Mindazonáltal a helyzet gumibot útján megnyugtatóan rendezésre került.

A gyanúsított gépkocsijával Komló belterületén elütötte a vele azonos irányban haladó ismeretlen személy által hajtott kerékpárost.

Csatolva egy darab Feljelentési jkv., melyben a sértett közli, hogy feltörték a Varbulg tip. szgk-ját és abból eltulajdonították 1 db Pianyér tip. rádiós magnóját, valamint 1kg. kv-t.

megfogalmaztuk már a kamarai anyagban. E szerint fehér vagy ezüst színű taxit tudnánk elképzelni. Ezeknek a színeknek a beszerzése ugyanis a legolcsóbb. Az is elképzelhető részünkről, ha fehér vagy ezüst lenne a taxi, és a teteje lenne a város által meghatározott színű.

• **Tehát 2013. januártól csak a tetőféliázást támogatjátok, a 10 éves korhatár csak 2014-től várható?**

• **MZ** Amennyiben az a feltétele a fix tarifa bevezetésének, hogy az autók teteje legyen egységes színű, akkor ez tőlünk mehet januártól. Az életkor-korlát viszont csak 2014-től.

• **A sajtóhoz eljuttatott anyagokban az jelent meg, hogy a maximált tarifa emelését kérésekre vetették el, mert az szerintetek nem oldaná meg az igazi problémát. Biztos, hogy ez is a többség érdeke?**

• **TG** Igen. Álláspontunk szerint a tarifaplafon emelése nem oldaná meg a problémát. Maradna ugyanúgy a hetvenféle tarifa, és a jelenlegi bizonytalan helyzetet rögzítené, ami sem az utasnak, sem a taxinak nem jó.

• **MZ** Igen! A TGFSZ és az OTSZ tavaly külön-külön beadta a rögzített hatósági árra vonatkozó kérelmét a főpolgármester úrnak. Ezzel párhuzamosan a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /TFTSZ/ is készített egy javaslatot, melyben ők a maximált tarifa felső határának emelését kérték. Mi ezt már akkor sem támogattuk, mert véleményünk

szerint ez a lépés csak növelné a szakadékat a taxisok között. Ennek a tisztességtelen versenynek mi nem akarunk a továbbiakban részévé válni. A két, taxisokat képviselő szervezet már beadta a fix árra vonatkozó igényét a főpolgármester úrnak, amit a legutóbbi tárgyalásunkon megerősítettünk és megmagyaráztunk. A főpolgármester úrnak tetszett az érvelésünk, ezért utasította munkatársát a részletek kidolgozására.

• **Vagyis, alakul egy bizottság, mely kiszámítja az ideális mértékű fix taxitarifát?**

• **MZ** Az érdekképviselők azt javasolták, hogy a főváros állítson fel mielőbb egy bizottságot, mely javaslatot tesz a rögzített hatósági ár mértékére. Ezzel aztán az érdekképviselők és a főváros adott esetben vagy egyetértenek, vagy nem. Természetesen a javaslat csak a tényleges kiadások, ráfordítások és egy tisztességes munkabér, vagy hason elérését tartalmazza majd. Ha meg tudunk egyezni ebben és minden másban, akkor aláírunk egy megállapodást a fővárossal. Ez kölcsönös előnyöket biztosít majd a felek részére. Vagyis nem csak a város kér, hanem a taxisok is kapnak.

• **Térjünk vissza a tervezett fix tarifára. Az 1998-ban közgazdasági számítások alapján megállapított tarifamaximum 14 éve van érvényben. Annak ellenére, hogy akkor 156 Ft volt a benzin ára. Ma 430 Ft., vagyis közel a háromszorosára emelkedett. Nem tartotok**

attól, hogy valamiféle sanda politikai szándék miatt esetleg irreálisan alacsony kilométerdíj kerül elő a javaslatban? Egy ilyen mértékű hatósági rögzített ár sokak számára biztos csődöt jelentene, a hosszú ideje „szőnyeg alá söpört” áfáról nem is beszélve.

• **MZ** Én azt gondolom, ha saját magunkhoz őszinték vagyunk, tudjuk, mennyibe kerül az üzemanyag, egy autó beszerzése és taxivá alakítása, fenntartása. Tudjuk, mennyi közterhet kell befizetni, és azt is tudjuk, mennyibe kerül a megélhetés. Tehát a javasolt rögzített hatósági ár nem lehet alacsonyabb, mint a jelenlegi tarifamaximum teteje.

• **TG** A TGFSZ-nek a nyári tárgyalásokra készített anyaga során elvégzett számításaiból az derült ki, hogy a jelenlegi tarifamaximum dolgozók, a jelenlegi forgalom, és a jelenlegi létszám mellett, a jelenlegi maximum tarifa mellett sem tudnak nyereséget produkálni. És ezek a számítások a tavalyi árakon történtek. Azóta olyan mértékben növekedtek a költségeink, hogy azonos körülmények között az idén már minden kilométer veszteségekkel jár. Nem tudok elképzelni olyan, az ár megállapításával felhatalmazott grémiomot, amely ezeket a tényadatokat figyelmen kívül hagyja.

• **Térjünk ki még néhány napi kérdésre. Az év elején óriási problémát jelentett, hogy autócserénél a taxisoktól kérték a PAV-igát**
Folytatás a 9. oldalon

Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

XIII. Béke út

Sokáig ragyogóan működött a „Tahituti”, mint engedély nélküli taxiállomás. Ragyogó volt a vétel, az utasok is megszokták, hogy ott mindig van taxi. Azonban a lakók tiltakozása miatt, a hangos URH berendezések indokával az Önkormányzat fizikailag, korlátokkal megakadályozta, hogy a taxik továbbra is ott várakozzanak. Erről korábban már többször beszámoltunk. Most a taxik néhány méterrel odébb, a járda szélén várakoznak, igaz szabálytalanul, de senkit sem zavarva. Ebből a területből hivatalos taxiállomást kelle kialakítani.



XIII. Béke út: A taxik szabálytalanul várakoznak a járdán, pedig itt is lehetne egy taxiállomás

VIII. József körút 5.

Elkészült a főváros – egyik – legújabb szállodája, természetesen a taxik ott állnak a hotel előtt. Jó lenne itt is hivatalosan egy taxiállomás, ugyanúgy, ahogy Budapest sok szállodája előtt. Mint például a közelben, a Boscoló, a Royal, vagy a Zara szálloda



VIII. József körút: A szálloda már elkészült, a taxiállomás még nem...

előtt. Az első helyet ki kellene hagyni az éppen érkező járműveknek, de utána lehetne egy taxiállomás.

XI. Fehérvári út - Kondorosi út sarok

Korábban már jeleztük, hogy nem tudnak beszállni az utasok a taxikba, a járdán várakozó járművek miatt. Kérésünkre a Közterület-felügyelet akkoriban visszajelent ellenőrizte a szabálytalan autósokot. Sajnos véget ért az ellenőrzés. Kívánatos lenne, ha taxiállomásokat ellenőrző – a mi pénzünkön tartott ellenőrök – néha napján eljárnának Albertfalvára is, rendet teremteni...

Juhász Péter



XI. Fehérvári út: Ismét így néz ki a taxiállomás! Hogyan szállnak be az utasok a taxiba?

Határnál Kovács úr és felesége kirándulni megy.

Kovács úr megkérdi a vámostól:

- Aranyat lehet átvinni?
- Lehet.
- És 120 kilót?
- Azt nem.
- Ekkor odafordul a felesé-

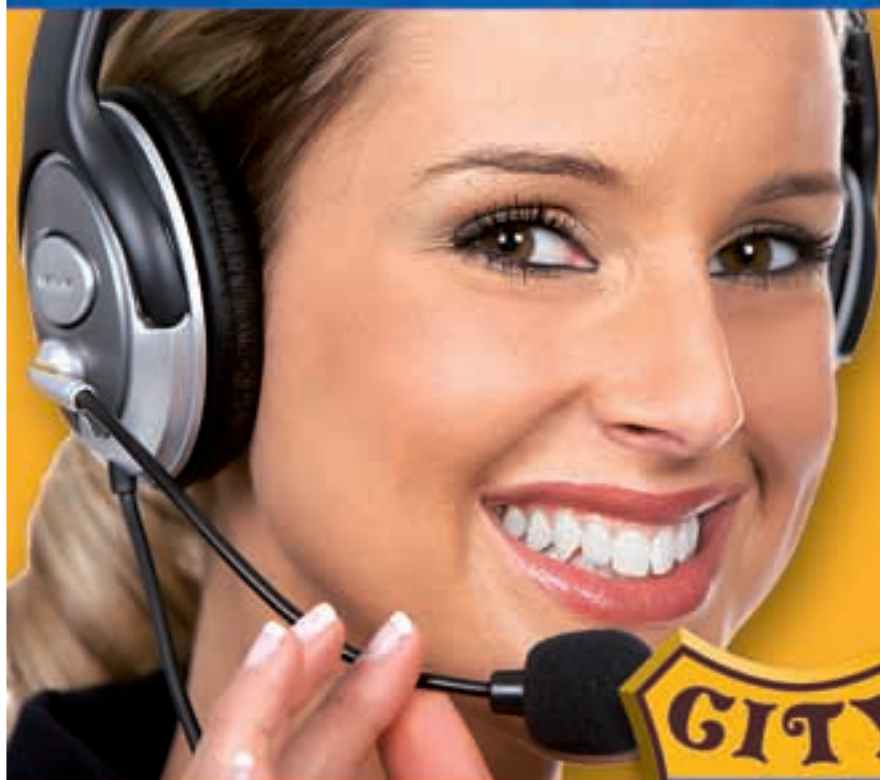
géhez: – Hallod, aranyom? Te maradsz...

– Drágám, nem lehetne mégis elvetetni ezt a gyereket?

– Na de Lajos, már elmúlt 10 éves!

– Akkor legalább azt a rohadt hegedűjét?

FELHÍVÁS!



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

**Szakmai önéletrajzukat
kérjük a dkv@citytaxi.hu
címmre szíveskedjenek eljuttatni.**

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

+361 2-111-111



1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tisztelt Taxis Kolléganők, Kollégák!

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

Jelenleg két nyugdíjba vonuló kolléga helyére várjuk jelentkezésüket.

Általános elvárások:

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

Érdeklődni lehet irodaidőben:

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



taxi2000

2 000 000



**TE VAGY
A KÖVETKEZŐ,
AKI BELÉPHETSZ
A TAXI2000-HEZ!**

- 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

Folytatás a 6. oldalról

zólást. Van, akinek ez nincs meg. Mit tehet, aki érintett?

• **MZ** A kormányhivatali ügyfélszolgálat vezetője, akihez ezek az ügyek tartoznak, értetlenül állt a probléma előtt. Nem értette, miért probléma egy taxigépkocsi-vezetőnek bemutatni a pályakalmassági papírját? Elmondtam neki, hogy a régi jogosítványban ezt rögzítették, viszont amióta az uniós előírásoknak megfelelő plastikkártyát kiadták, azóta ez az adat eltűnt az okmányból. Ugyanis az unió nem ismer ilyen vizsgálatot. Akkor, az okmánycserénél felhívták minden gépkocsivezető figyelmét arra, hogy az eredeti pályakalmassági okmányt magánál kell tartani, méghozzá a gépkocsiban. Ezt viszont nagyon sokan nem tudják. Van, akinek valahol megvan a dokumentum a szekrény mélyén, és sajnos vannak olyan kollégák is, akik azt sem tudják, hol keressék. Tény, ők vannak többen és egyben nagyon kellemetlen helyzetben. A Pályakalmasság-vizsgáló Intézet főigazgató asszonyával felvettem a kapcsolatot, érdekes módon még ő sem hallott erről a problémáról. Ő sem érti, miért olyan nagy a probléma, hiszen a rendelet egyértelműen fogalmaz: a hivatásos gépkocsivezetőnek ezt magánál kell tartania. Jelezttem neki, hogy ha a következő években itt autók vagy taxiengedélyek cseréjére kerül sor, akkor nagyon nagy szám-

ban jelentkeznek majd taxisok dokumentumpótlásra. Ez az intézetnek is megemelkedett nehézséget, a taxigépkocsi-vezetőknek meg bevétel-kiesést jelent majd. Jelen pillanatban tehát folynak a háttérben a tárgyalások, ha a rendeletmódosítást nem is, de valamilyen közbeeső megoldást kitalálnak majd. Jelenleg viszont az érintettek jobb, ha a 30 napos ügyintézési határidővel számolnak.

• *Ez a probléma az új kormányrendelettel orvosolható lenne. Nevezetesen úgy, ha a sok felesleges és egymásból amúgy következő igazolások beszerzése, illetve magunknál tartása feleslegessé válhatna. Ha egyszerűsödne az ügyintézés, ha nem kellene mindennél többfajta igazolást beszerezni. Aki nek van már jogosítványa, az feltételezi, hogy egykor levizsgázott autóvezetésből. Miért kellene az oktató nevére emlékezni?*

• **MZ** Természetesen az érdekképviseltek a tárgyalásokon végig egy ilyen egyszerűsítést szorgalmaztak. Javasoltuk például, hogy állítsák vissza az egyablakos ügyintézés, az okmányok számának csökkentését. Viszont, addig, amíg nem lesz ennek a javaslatnak eredménye, tudomásul kell venni a jelenleg érvényes szabályokat. Nevezetesen, a PÁV dokumentumát magunknál kell hordozni, mert ezt is előírja a rendelet.

• **TG** Egyetértek.

• *Utolsó kérdésem a közterület-figyelő kamerákkal kapcsolatos, melyekkel ismét a közlekedési szabálysértéseket figyelik. Az érdekképviseltek mit tesznek a kialakult lehetetlen helyzet ellen?*

• **MZ** Sajnos az valóban rossz hír, hogy január 13-tól újra figyelik és büntetik a térfigyelő kamerákon keresztül észrevett közlekedési szabálysértéseket. Ezt ma már nagyon sok kolléga saját bőrén tapasztalja. A jogtanácsosok és az ügyvédek hadai küzdenek a beadványokkal. Február végén az OTSZ jogi képviselőjével látogatást tettünk az ORFK-n, ahol a közlekedés-rendészet vezetőivel tárgyaltunk. Sajnos nem kerültünk közelebb a megoldáshoz, a rendőrhatalóság tárgyilagosan, a problémát megértve tudunkra adta, hogy ők nem alkotják a jogszabályokat, hanem feladatuk szerint, azok betartásán őrködnek. Nem tudnak felmentést adni méltányossági alapon sem. Számunkra nincs más, mint hogy egy próbapert indítottunk ez ügyben. Ha elutasításra kerül a következő beadványunk, akkor a szakminisztérium elé vonulunk, és hangosan kérjük majd a rendeletalkotótól problémánk azonnali megoldását.

• *Köszönöm a tájékoztatást!*

-B-

Az intézkedő rendőr nem mérleghet

Áprilistól fix bírságok

Elkészült az új Szabálysértési Törvényhez kapcsolódó kormányrendelet, amely szabályozza – többek között – a közlekedési kihágásokért kiszabható bírságok összegét. A rendőrség számára előírja, mely normasértésért, milyen összegű büntetést kell kiszabnia. Mindez kiszámíthatóvá teszi, mit is kockáztat az előírásokat figyelmen kívül hagyó közlekedő.

Az Országgyűlés az óév utolsó napjaiban elfogadta az új Szabálysértési Törvényt, amely április 15-től lép hatályba. Ennek legfontosabb ismérveiről magazinunk januári számában beszámoltunk. A Belügyminisztérium most elkészítette az ehhez kapcsolódó rendelettervezetet, amely szabályozza, a közlekedésben elkövetett előírások megszegéséért kiszabandó pénzbírság, illetve helyszíni bírság összegeit. A kormányrendelet indoklásában a jogalkotó azt is megfogalmazza, miszerint ezen változtatásokat a cselekmények társadalomra való veszélyességének, a szabálysértések előfordulási gyakorisága alapján, a megelő-

zés és a közlekedésbiztonság érdekében figyelembe véve alakították ki. Emellett kiszámíthatóvá kívánták tenni, a jogsértés elkövetője mit kockáztat, ha vét az előírásoknak.

Mindez lapzártánkkor még tervezet, de semmi jel nem utal arra, hogy a kormány változtatni kívánna a betervezett szabályozáson, így feltehetően a benne található büntetési összegek sem változnak.

Az igazsághoz az is hozzátartozik, az új törvény megemelte a büntetési tételeket, így a **helyszíni bírság összege** április közepétől **5–50 ezer forintig terjedhet** – megjegyzendő, akit hat hónapon belül ismétlenül elkapnak, annak a felső határ már nem ötven-, hanem hetvenezer –, míg a **szabálysértési eljárásban** kiszabható legmagasabb tétel a korábbi 150 ezerrel a duplájára, vagyis **300 ezerre nőtt**.

Lássuk, mely szabálysértésért mire lehet számítani.

Továbbra is kiemelt helyet foglal el az ittas veze-

tés szigorú szankcionálása. A nulla tolerancia érvényes a jövőben is, ám, akinek a vérében 0,5 ezrelék alatti véralkohol-koncentrációt mérnek, az a helyszínen harmincmíg feljelentés esetén hatvenezer forint büntetéssel számolhat. 0,5–0,8 ezrelék között a bírság is emelkedik, a helyszínen negyvenezer, szabálysértési eljárásban nyolcvan-, míg 0,8 fölött ötven-, illetve százezer forint a tarifa. Mindez azonban csak akkor alkalmazandó, ha az egyébként nem minősül bűncselekménynek.

Nálunk még mindig „népbetegségnek” számít a vezetés közbeni telefonálás. Akit ezen, tetten érnek, a helyszínen harmincezerrel megúszhatja. Ha feljelentik, ez az összeg hetvenezerre emelkedik. Hasonló büntetési tétel fenyegeti azt a segédmotort vagy gépjármű-

vet vezetőt is, aki a behajtani tilos tábla jelzését figyelmen kívül hagyja, valamint az elsőbbségre vagy előzésre vonatkozó szabályokra fittyet hány. Ebbe a bírságolási kategóriába tartozik még a jobbra tartási vagy irányjelzési kötelezettség megszegése, a záróvonal átlépése, a gyermekülés, illetve bukósisak használatának elmulasztása is.

Jogosítvány nélkül nem érdemes a volánhoz ülni: helyszínen ez negyvenezer forintot kóstál, szabálysértési eljárásban százötvenezret. Kevesebbet kell fizetni, ha valaki például személyautóra érvényes vezetői engedéllyel pattan, mondjuk motor nyergébe. Ha rajtukapják, negyven- és nyolcvanezerre büntetik. Előbbi összeg a helyszínen elismert cselekményre értendő ez esetben is. De sokba ke-

Próhirdetés!
Egy férfi felad egy hirdetést: „Feleséget keresek!”
Másnap kap száz levelet, mindegyikben ez áll: „Mit szólna az enyémhez?”
* * *

Délibáb!
Milyen valójában a házasság?
Olyan, mint egy sivatagi délibáb.
A távolban paloták, pálmák, tevék látszanak.

Aztán mikor közelebb érsz, akkor eltűnik a palota, a pálmák és kettesben maradsz a tevével.
* * *

Zöldségesnél!
Egy nő dinnyét vásárolt. Vagy harmincat megnyomkodott, szagolgatott, mire a zöldséges:
– Legközelebb a férjét küldje el vásárolni, az nem válogatós.
– Miből gondolja?
– Ha az lenne, nem magát vette volna feleségül.

rül – ötven-, illetve százezerbe –, ha valaki az autó vezetését engedi át olyan személynek, akinek nincs jogosítványa. Hasonló mértékű a szankció, ha az utánképzés elmulasztása miatt szünetel a vezetéshez való joga, mégis elcsúszik.

Érdemes lesz a gépjármű okmányait, műszaki állapotát is figyelemmel kíséreni. Lejárt műszakival közlekedő egy hónap után – helyszíni bírságként – harminc-, feljelentés esetén hetvenezerre számíthat. Három hónap után, ez már negyven- és nyolcvan-, fél év elteltével ötvenre és százezerre nő.

A megkülönböztető jelzés engedély nélküli felszereléséért negyven- illetve nyolcvanezer forint szabható ki. De nem érdemes a kék villogót a kalaptartón vagy a két ülés kö-

zött felejtetni, ugyanis akinél megtalálják, az harminc-, vagy hetvenezret kockáztat ezzel.

A közlekedés azonban nem csak közúton történhet, így a tervezet konkrét számokban rögzíti a vizen elkövetett szabályszegések büntetési tételeit is. Így a hajóokmány hiánya, a csónak és kishajó biztonsági követelményeire vonatkozó szabályok, az ór- és ügyeleti előírások megszegésért, a hullámkeltés tilalmának semmibe vételéért és a másodfokú viharjelzés megsértéséért a helyszínen harmincezer, szabálysértési eljárásban hetvenezere forint a kötelezően kiszabandó összeg. A csónak és vízi sporteszköz használatára vonatkozó előírások be nem tartója negyven- illetve nyolcvanezer csekkre számíthat.

Idén már történtek szigorítások a légszennyezettség miatt az ország több városában. A szmogriadó forgalomkorlátozó intézkedéseinek megszegői egy közúti ellenőrzés során a helyszíni bírsággal negyvenezere, feljelentés esetén nyolcvanezer forintot kockáztatnak.

Generális szabály, a felfovert jogsértések esetén **a rendőrnek nincs joga és lehetősége mérlegelni, ezeket a pénzbírság tételeket kell alkalmaznia.** Nem érdemes alkudozni, ha a szabálysértés megvalósult, ilyen összegű csekk jár érte. Ezt azért fontos hangsúlyozni, mert továbbra sincs készpénzmozgás a helyszínen. A járőr által kiállított sárga csekket ráadásul a korábbi 30 nap helyett, 15 naptári napon belül

kell befizetni, vagy átutalni. A jogszabály lehetőséget biztosít helyszínen a bankkártyával történő kiegyenlítésre is, ám napjainkban ilyen leolvasó terminálokkal a járőrök nem rendelkeznek, így ez csupán távoli jövőben képzelhető el.

Április közepétől fokozott óvatosság a követendő, ugyanis aki két éven belül három esetben vét a szabályok ellen, az könnyen rács mögé kerülhet, mint ahogyan az is, aki nem fizeti ki a büntetést időben. Ötezer forint egy nap elzárással váltható ki.

Mindezek ismeretében érdemes átismételni a közlekedési szabályokat, mert a jogszabály ismeretének hiánya senkinek nem jelent felmentést alóla. **k.z.f.**

Még egyszer az új rendszámokról

Az ígéret szép szó

Legutóbb jeleztem, hogy én már évekkal ezelőtt, az uniós rendszámok bevezetésekor javasoltam, a jármű rendszáma mutassa meg melyik országrészből, melyik városból érkezett. Nemcsak a közbiztonság, de a közlekedésbiztonság javítása érdekében.



Ugyanakkor legyen valamilyen jelzésük a kerékpárosoknak és a segédmotorosoknak is, mert most sok esetben rémálom, amit csinálnak. Viszont a taxisoknak ne kelljen kicserélni a rendszámukat, hiszen a taxi rendszám már most is egyedi. A taxi autó meg amúgy is „országos jellegű”, bármikor, bárhol felbukkanhat. Nincs abban semmi meglepő, ha egy dunai városi taxis Mezőfalvára viszi utasát, vagy ha egy szegedi taxis Ásotthalmon kóricál. Megérkezett az illetékes válasza.

Hivatkozva az új rendszámok tárgyában tárcánkhoz érkezett megkeresésére tájékoztatom, hogy az új rendszámok bevezetésének módjáról, részleteiről Kormánydöntés még nem született. Köszönöm, a taxisokra, valamint a kerékpárosokra és segédmotoros kerékpárosokra vonatkozó észrevételeit, amelyet tárcánk a vonatkozó rendelet módosításakor meg fog vizsgálni.



**Barna Péter főosztályvezető
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Gépjármű-közlekedési és Vasúti Szabályozási Főosztály**

Köszönjük a választ, reméljük, figyelembe veszik kéréseinket. **Juhász Péter**

A Fővárosi Főügyészség a térfigyelő kamerákról

Természetesen minden követ megmozgatok azért, hogy megszűnjön a rémálom, amit a térfigyelő kamerák jelentenek a taxisok életében. Jelek szerint nem sok sikerrel...

A hírek alapján az ország költségvetésében (!) meghatározott összeg szerepel, mennyi pénz kell beszédeni a rendőrségnek, közlekedési bírságokból.

A napokban magam is kaptam egy levelet a rendőrségtől, miszerint – udvariasan –

megkérték a lakóhelyem szerint illetékes önkormányzatot, szíveskedjenek tőlem 30 000 forintot behajtani, majd átutalni az Államkincstárnak. Egy állítólagos, 2009-es (!) közlekedési szabálysértés miatt. Vajon hány száz, vagy hány ezer ilyen levelet kaptak a kollégák az elmúlt napokban?

Egy taxis kolléganő keresett meg, hogy egy 2008-as szabálysértés összegét akarják tőle ugyanilyen módon behajtani. Megtehetik

ezt négy év elteltével? Fogalmam sincs, nem vagyok jogász. Én igyekszem mindent megtenni, hogy

megszűnjenek a szabálysértési eljárások, amiket a térfigyelő kamerák felvételei alapján indítanak el.

Megkerestem a Legfőbb Ügyészséget, akik a Fővárosi Főügyészséghez továbbították a kérelmet. A lényeg kiemelve, szó szerint idézve:

Az ügyészségről szóló 2011. évi CLXIII. törvény 29.§ (1) bekezdése alapján az ügyész ellenőrzi a közigazgatási hatóságok, valamint a bíróságon kívüli más jogalkalmazó szervek által hozott egyedi, bíróság által nem bírált jogerős, vagy végrehajtható döntések, valamint hatósági intézkedések törvényességét.

A 30. § (4) bekezdése szerint az ügyész törvényben meghatározott szabályok szerint

Bosszú

Összeveszik a házaspár, a férj dühösen kiabálja: – Ha meghalsz, a sírkövedre azt fogom íratni, hogy „Itt nyugszik a feleségem – olyan hidegen, mint életében.”

A feleség dühösen vág vissza:

– Ha te meghalsz, én meg azt íratom a sírkövedre: „Itt nyugszik férjem – olyan mereven, mint még soha.”

Kovács Zoltán Tamás
Taxisok Világa Magazin

Tisztelt Kovács Zoltán Tamás!

Megkeresésével kapcsolatban tájékoztatjuk, hogy a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény módosította a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvényt, amely lehetővé teszi, hogy a térfigyelő kamerák által rögzített szabályszegéseket a rendőrség ismételten szankcionálja. Az országos rendőrfőkapitány úr a korábbi korlátozó intézkedését 2012. január 13-án visszavonta.

Budapest 2012. február 21.

Tisztelettel:

ORFK Szóvivői Iroda

elbírálja a szabálysértési hatóság intézkedése és határozata ellen benyújtott panaszt. Az ügyész határozata a szabálysértési hatóságra kötelező.

Ugyanakkor az általános kérdése okán felmerülő elvi kérdésével kapcsolatban rögzítem, hogy a közlekedésben részt vevő járműveknek valamennyi jogszabályi előírást be kell tartaniuk, függetlenül attól, hogy gépjármű milyen céllal vesz részt abban.

Amennyiben a hatóság eljárása során szabálysértést vagy szabályszegést észlel – a jogszabályban meghatározott kereteken belül – intézkedési jogosultsággal, illetve kötelezettséggel bír.

Megértve a személyszállító gépjárművek rendeltetésükből adódó különleges helyzetét, ezen gépjárművekre esetlegesen alkalmazandó speciális jogszabályi előírások meghozatala a jogalkotó kizárólagos joga, az ügyészség ilyen joggal nem bír.

A fentiek alapján a beadványában foglalt ügyészi intézkedésre irányuló kérelmét elutasítom.

**Dr. Nemesánszky Gábor, ügyész
Fővárosi Főügyészség
Közigazgatási Jogi Osztály**

Tehát jogilag minden rendben van. Most az Állampolgári Jogok Biztosához fordulok, ugyanis ezeket a térfigyelő kamerákat – véleményem szerint – nem a közlekedési szabálysértések figyelésére helyezték ki – a mi pénzünkből – hanem a közbiztonság emelése érdekében. Figyeljék a bűnözőket, betörőket, a rablókat, de ne azokat a taxisokat, akik megállnak taxijukkal 14 másodpercre, amíg beszáll a kedves utas a taxiba!

Ugyanis ez is előfordult nem egyszer...

Juhász Péter

Játszunk papást-mamást!

– Játszunk papást-mamást – javasolja Móricka a kis Ernának.

– Jó, kezd el te!

– Bár sohase vettelek volna feleségül!

Soha többet nem veszek feleségül kézilabdás nőt. Bármit vág hozzá, eltalál.

Ha azok vagyunk, amit megeszünk, akkor én olcsó vagyok, gyors, könnyű és ízetlen.

TAXIZNI TILOS?

Volt már hasonló című cikk e lapban, valamikor másfél-két évvel ezelőtt. A cím indoklása akkor is ugyanaz volt, mint ma: a közterületi kamerák általi feljelentések. Amíg a taxis ott áll meg, ahol az utas várja, vagy ahol ki kell szállnia, és nem a legközelebbi ingyenes parkolóhelyen, az esetek igen nagy százalékában szabálytalanul teszi ezt meg. Ha ezeket a – legtöbb esetben csak néhány másodperces – megállásokat a

hatóság azonnal súlyosan megtorolja, ezzel azt üzeni nekünk, hogy becsstelen notórius szabálysértők vagyunk, és sürgősen hagyjuk abba azt, amit csinálunk. Vagyis ne-

mes egyszerűséggel – legálábbis Budapesten – megtiltja a taxizást. Ha nem végezhetjük a munkánkat olyan módon, ami a taxizás alapja, lényege, vagyis nem állhatunk meg ott, ahol az utas vár, vagy kiszáll, mert ez büntetendő, akkor bizony taxizni tilos!

Budapest egy európai főváros. Európai árakkal, európai szolgáltatásokkal, és ezen belül, igen: európai taxislužlattal. Ha e szolgáltatást a hatóságok az állandó büntetésekkel ellehetetlenítik, ha ezentúl utasaink uti céljuktól több száz méterre szállhatnak csak ki a taxiból, akkor egyrészt vállalkozók ezrei kerülnek lehetetlen helyzetbe, másrészt Európa könnyesre röhögi magát rajtunk.

Hajlandóak vagyunk bármikor bebizonyítani, hogy Budapest belső területén – ahol a taxi igénybevétel 80%-a zajlik – sem normálisan megállni, sem várakozni nem lehet. Nemcsak nekünk, a postásnak, csomagszállítónak, pizzafutárnak, pénzszállítónak és hullaszállítónak sem. Morbid, nem?

Szerkesztőségünkbe ismét sok olyan panasz érkezik, amikor a taxist csupán azért, mert munkáját végezte, megbírságotlák. Szeretnénk jelezni, hogy itt a vége! Betelt a pohár! Elszakadt a húr! Sorolhatnánk még a szólásokat, de a lényeg, hogy ezek a büntetési tételek már nem férnek bele a költségvetésbe. Ettől az évtől a taxisok kiadásai olyan mértékben emelkedtek, amit önmagában is alig lehet kigazdálkodni. Egy vagy több harmincezres büntetés teljesen ellehetetleníti bennünket. Arról már nem is beszélve, hogy fellebbezéseinkben kínos és megalázó magyarázkodásra kényszerülünk, holott nem teszünk mást, csak munkánkat végzük legjobb tudásunk szerint. Taxizunk. Ez a dolgunk.

Előző számunkban közöltük a közlekedésrendészet országos vezetőjének tájékoztatását, amely szerint nem bírálhatjuk felül a közlekedési szabályokat. Ezzel mélységesen egyetértünk. Ha azonban az a szabály olyan, amely ellehetetleníti munkánkat, akkor az a szabály rossz, rossz, rossz! Akkor azt meg kell változtatni. Szeretnénk nyugalmat, szeretnénk olyan rendelkezéseket, amelyeket be lehet tartani. A közlekedés szabályai – taxis szempontból – jelenleg nem ilyenek...

Fentiekhez ezúttal csak egyetlen példát mutatunk. A taxi forgalmi okból megáll a Belváros egyik kereszteződésében (fenti kép), ezalatt külföldi utasok lépnek hozzá, kinyitják az ajtót és érdeklődnek tőle valamiről (alsó kép), majd a válasz után a taxi továbbhalad. **Kilenc másodperc telt el.** Két héten belül érkezett a határozat a büntetésről, tiltott helyen való megállásért. Erre már tényleg nincs szavunk...

oli



Plusz áfa

Az idén átléptünk egy határt. Az alábbiakból kiderül, hogy miért. Tehát ezentúl mindig, amikor bevételünket vagy tarifánkat tervezük, számoljuk, tegyük hozzá azt, hogy: plusz áfa.

2012 ben a minimálbér mértéke havi 93 000 forint. Egy évre 1 116 000 Ft. Egy átlagos főfoglalkozású egyéni vállalkozású taxis átalányadót választ (szerény számításom szerint a taxisok 80%-a). Az átalányadózás a mi szakmánkban azt jelenti, hogy a taxiórában lévő összes bevételünk 20%-a számít jövedelemnek. Inverz módon tehát jövedelmünk ötszöröse a bevételünk. Helyettesítsük csak be ezt a fenti számokkal! Ha jövedelmünknek évente 1 116 000 Ft-ot tekintünk, akkor bevételünknek ennek ötszörösének kell lenni, vagyis 5 580 000 Ft-nak. A számítás helyes, mégis van benne egy óriási hiba. Mégpedig az a fránya áfa-határ! A jelenleg érvényes jogszabály szerint az alanyi áfa-mentes határ, vagyis az a bevétel, amely alatt nem kell forgalmi adót fizetnünk, éves szinten 5 millió forint. Ha ezt átléptük, minden egyes forint bevételt 27% áfa terhel. Mégpedig az „átlépés” évében csak a fellettes részt, a következő két teljes adóévben viszont a teljes bevételt, függetlenül ennek mértékétől.

Az áfa a nettó bevételre rakódik (nem tévesztendő össze azzal, a szakmánkban oly gyakran alkalmazott „nettóval”, amin a kollégák a jövedelmüket értik.) A nettó bevételre rakódó áfát a bruttóból „visszafelé” is lehet számítani, ez esetben a 21,26%-os szorzót kell alkalmazni. Tudom, hogy aki eddig nem dolgozott áfával, annak kicsit bonyolult ez, ezért világítsuk meg egy példával (egyszerű lesz, megígérem): nettó 100 forint plusz áfa az értelemszerűen bruttó 127 forint. A 127-ből azonban, hogy ismét a nettó 100 forint maradjon, 21,26%-ot kell levonni. $127 \times 21,26 = 27,0002$ -vel, kerekítve 27. Érthető ez valamennyire?

Kénytelenek leszünk rövidesen megbarátkozni ezekkel a számításokkal. Az áfa-mentes határ emelésére semmiféle szándékot nem mutat a törvényhozás, nekünk pedig költségeink emelkedésével és ezáltal bevételeink kényszerű növelésével, foglalkoznunk kell a kérdéssel. Tervezzünk akár fix, akár maximált tarifát, nem hagyhatjuk ki a képből az általános forgalmi adót. 220 forint elég lenne fix tarifának? Ha átlépjük vele az áfa határát, akkor az már csak nettó 173! A többi az adó! Vagy 300 forintos maximált tarifát akarunk? Jó lenne, mi? Vegyük észre, hogy az csak nettó 236! Kevesebb, mint a jelenlegi!!! Felkészültebbek most azzal fognak jönni, hogy ezek fals számok, mert a kiadásokból viszont vissza lehet igényelni az áfa-tartalmat – mindjárt erre is kitérek.

Persze lehet az is mondani, hogy „majd vigyázok!” (Ismerős kifejezés a csajozós időszakból...?) Majd vigyázok, hogy ne lépjem túl ezt a határt. Ezt is lehet, de azért ésszel. Közelítsük meg költségoldalról. Fizetsz havonta 60-70 ezer forint társasági tagdíjat, 49.407 forint járulékot, esetleg a 60-70-80 ezer forintos svájci frank alapú autótörlesztést. Tankolsz literenként 420-ért. Ha még nem szoktál le, megveszed a cigidet napi 6-700 ért. Kávészol. Esetleg eszel is. Csokinyuszit veszel a gyerekeknek, mert húsvét van. Nem adom össze, számold ki magad. Meg fogsz lepódni... Egy olyan taxis, aki pénzt is akar keresni, nem csak elmenekülni otthonról, az már költség-szinten is több millió forintot produkál. Mármost, hogy ennyi a kiadás! És ezt bizony meg is kell keresni...!

Nézzük most a visszaigényléseket. Az áfa forgalmi típusú adó, tehát míg bevételeink után be kell fizetni, kiadásainkból viszont visszaigényelhetjük az áfa-tartalmat. Na de mennyit? A taxis vállalkozás halmozottan hátrányos helyzetben van ebből a szempontból. Bizonyára mindenki előtt ismert, hogy a benzin áfája egyáltalán nem visszaigényelhető, semmilyen körülmények között. A gázolaj áfája bizonyos speciális esetekben igen, kivéve, ha az személygépkocsi üzemeltetéséhez szükséges. Márpedig a taxi az... A személygépkocsira vo-

natkozó alkatrész-költségek közül semminek az áfája nem igényelhető vissza. Továbbá a javítási költségeké sem. Aztán nem érvényesíthetjük az úthasználati díjban és a parkolási díjban lévő áthárított adót. Vagyis az autóval kapcsolatban szinte semmit sem. Kivéve a gépkocsi vételárában lévő áfát, ezt ugyanis a taxis amenyiben „igazoltnan egészben, vagy túlnyomó részben taxiszolgáltatás nyújtása érdekében használja”, visszaigényelheti. Persze hivatalos számla alapján.

Na de akkor mi marad? Tulajdonképpen csak néhány morzsa. Érvényesíthetjük a felszámított adó levonását a társasági tagdíjból, szabályos számla esetén, továbbá a drosztdíjból, nyomtatványokból stb. Telefon- és mobiltelefon-használatunknak 30 százaléknyi adóját vonhatjuk le. Érvényesíthető még a könyvelő díjában lévő áfa, a taxióra és URH-készülékkel kapcsolatos beszerzési és karbantartási költségek áfája, és ... hát, más nem nagyon jut eszembe...

Az utasaink sem járnak jól, ugyanis a taxis szolgáltatás díjában lévő forgalmi adó nem igényelhető vissza, ezt az áfa-törvény tételesen tiltja. Tehát amikor díjakat, tarifákat ajánlunk ki, azt mindig bruttó módon, áfával növelve kell számítanunk.

Ha a fentiek miatt már kellőképpen bestresszeltük magunkat, akkor tegyünk rá még egy lapáttal. Nem csak maga az áfa fogja növelni kiadásainkat, hanem annak néhány járulékos költsége is. Bevételünktől függően negyedévente vagy évente bevallást kell adnunk erről az adófajtáról is. Könyvelésünk – hiába átalányadós – bonyolódik, hiszen a visszaigénylések miatt a költségeket is tételesen nyilván kell tartani. Könyvelőnknek ez nem kis plusz munkát okoz, nyilván pluszpénzt is fog kérni érte.

És ha még ez sem elég, itt van egy újabb nagy pofon. Tételezzük fel, hogy a képviselők, bevételünkkel és annak áfájával kapcsolatos problémáinkat megértve legalább 27 százalékkal emelik a maximálisan használható tarifát (azon önkormányzatoknál, ahol ez meghatározott). Ha átléptük az adómentes határt, azonnali hatállyal legalább 20-25 százalékkal meg kell emelnünk a használt tarifát ahhoz, hogy ugyanolyan szinten tudjunk létezni, mint jelenleg. Pedig az sem valami fényes... Véleményem szerint 20-25 százalékos viteldíj-emeléssel a megrendelőknek egy jelentős részét elveszíthetjük.

Kiadásnövekedés, fuvarszámcsökkenés. A taxis vállalkozások tömeges tönkremenetele várható. Lehet hogy ettől a maradéknak majd egy kicsit könnyebb lesz. De mostantól kezdve az áfával kényszerűen számolni kell! Ja, és a bruttó 200 forint alatti kilométerdíjakat valószínűleg jobb lesz elfelejteni...

Nagy Zoltán

Az anyától való távozás után reinkarnációt nem fogadunk el.

Nem örülök, hogy sikerült a kezelésem. Tavaly még én voltam Napóleon, most meg csak Tóth Pista...

Nem értettem mit mondott a doktor, elmehe-tek, vagy elmebeteg?

Kicsi a bors, főleg az örölt.

Korán keltem, hol az arany?

A barátnőmnek és ne-

kem azonos az ízlésünk. Ő engem szeret, én pedig magamat.

A hazug embert könnyebb utolérni, ha sánta.

Mindenhová elviszem a feleségemet, de mindig hazatalál.

Az idegbaj öröklődő betegség. Én is a gyerekeimtől kaptam.

Csak vigyázzunk az egészséges életmódról szóló könyvekkel. Egy sajtóhiba az életünkbe kerülhet.

Kezdő kollégákat
is várunk!

Trend of the YEAR 2011

TAXI4®

Tel.: 4-444-444

Jelentkezés minden kedden 9 órakor.

- belépési díj nincs!
- kaució, letét nincs!

- Amit a **TAXI4** biztosít számodra:
- URH rádió
 - Szabadjelző
 - POS terminál

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

Zóna TAXI®



+36

1
20
30
70

365-5555

ELINDULT!

Belépési díj nincs!

Kaució nincs!

TAXIS FELVÉTEL

Tagdíj: 25.000,-Ft +Áfa



www.zonataxi.hu | www.zonataxi.eu

Jelentkezés személyesen: **1141 Bp., Németpróna utca 35.**

Kamatmentes részletfizetés

Országos szervízhalózat

Több mint 20 éves tapasztalat

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

www.eordogh.hu

Digitaxi - egy megbízható társ a munkában...

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

Forgalmirend-változások

VII. Kazinczy utca

Mint köztudott, „Vigalmi negyed” lett a Kazinczy utca környéke az Erzsébetvárosban. A lakók kérésére egy ideig csak a célforgalmat engedték be az utcába. Ez nem hozott eredményt, a hangoskodó autósokat nem tudták kiszorítani, ezért most új kiegészítő jelzőtáblát helyeztek ki.

Igaz, ezt én nem nagyon tudom értelmezni. Ki hajthat be? Aki ott lakik, vagy aki valahol lakik? És mi a helyzet a taxikkal? Mikor hajthat be a taxis? Ha ő is ott lakik? Vagy ha az utasa ott lakik? De ezt hogyan ellenőrizi le a taxis? A lakcímkártyát nem kérheti el! „Ez a kiegészítő jelzőtábla értelmezhetetlen, ilyen nincs a KRESZ-ben” – állítja egy közlekedési szakember. Vajon hogyan ellenőriznek, esetleg hogyan büntetnek egy – KRESZ-ben – nem létező jelzőtábla miatt?

VIII. Kőfaragó utca

Sajnos, ezt az utcát is lezárták útépités miatt –, igaz, nem tudom, hogy ideiglenesen, vagy véglegesen. Nem tudni, sétálóutca (mint a VIII. Gyulai Pál utca) vagy csillapított forgalmú utca (mint a VIII. Mária utca). A taxisok számára egyik sem jó,

hiszen vagy be sem hajthatnak, vagy csak lépésben lehet közlekedni, ez pedig gátja lehet egy időszükítéses nyomkodásnak. Meg kell barátkozni a gondolatlalt, egyre több utcából tiltják ki az autókat, a taxikat, a környezetvédelem, a lakók nyugalma érdekében.

Nagykörút

Több kolléga is jelezte – amit és is tapasztaltam –, a Nagykörúton minden jelzőlámpa tilosat mutat, ha oda érkezik az autósor. Azért ez így nem igaz, hanem ott lesz tilos a jelzés, ahol villamosmegálló van. A főváros közlekedési vezetőinek álláspontja szerint elsőbbséget kell biztosítani a tömegközlekedésnek, a villamosnak. Eddig, ha elindultunk a Margit hídtól – elméletileg a Petőfi hídig minden lámpa zöldet mutatott. Most azonban – ahol villamosmegálló van – ott tilos a lámpa arra az időre, amíg leszállnak – felszállnak az utasok a villamosról, villamosra. Ezután kapnak szabad jelzést az autósok a villamossal együtt. És a következő megállónál minden kezdődik előlről. Természetesen jelzem a problémát a közlekedésszervezőknek, de nem valószínű a változtatás... Pedig a jelenlegi helyzet sem jó. A villamosok ugyan suhannak, de a járművek meg araszolnak és ontják a füstöt a jelzőlámpák-nál való várakozás-kor...**Juhász Péter**

VII. Kazinczy utca: Egy értelmezhetetlen kiegészítő jelzőtábla...

VIII. Kőfaragó utca: Itt is forgalmirend-változás lesz

Tartsunk tükröt a rendeletalkotók elé!

A kormányrendelet-tervezettel és az önkormányzati rendelethez készült javaslatokkal kapcsolatos jegyzeteim áttekintése során megállapítottam azt a sajnálatos tény, hogy bizony az egyeztetések még 2009 őszén kezdődtek. Az elmúlt közel kettő és fél év alatt a résztvevők – megítélésem szerint – körülbelül 25 alkalommal futottak neki, hogy a taxis szakma problémáit olyan személyekkel próbálják megértetni, akik hol szkeptikusan fogadták az észrevételeket, hol átérezve a nehézségeket, megpróbálták a változtatással kapcsolatos felelősséget más személyekre hárítani. Magyarosan mondva, folyamatosan ment a csiki-csuki.

Hallhattunk a taxizásra vonatkozó EU-s előírásokra hivatkozó megnyilvánulásokat, mely előírásokat azóta sem sikerült fellelnünk. Említették elég sűrűn a jelenleg hatályos, 23 évvel ezelőtt íródott minisztertanácsi rendelet elavultságából következő nehézségeket, mely véleménnyel mi is egyet értettünk, ám a jelenlegi tervezetben mégsem látjuk a változtatás szándékát.

Ha hiszitek, ha nem, egyetlen alkalommal sem sikerült odáig eljutnunk, hogy a minisztériumi rendelettervezetet előkészítő hivatalnoknak írt javaslatainkra indoklással kiegészített írásos választ kapjunk. Így pedig elég nehéz előre haladni, ezért veszem a bátorságot, és e lap nyilvánosságát kihasználva, címszavakban igyekszem összefoglalni azon észrevételeinket, melyek a mai napig sem kaptak visszaigazolást. Bizom benne, hátha létezik olyan középvezető a minisztériumban, önkormányzatnál, aki figyelmesen elolvassa ezen sorokat. Hátha megkérdezi beosztottját: „Igaz, amit írnak? Tényleg nem választottok írásban? Tényleg nem indoklások meg javaslataitokat?”

Vegyük sorba a jelenlegi szabályokat a taxisok oldaláról:

2009-ben elsőként javasoltuk, hogy változtassunk azon a jelenlegi alaphelyzeten, mely szerint a Nemzeti Közlekedési Hatóság /NKH/ országos engedélyt ad ki a taxizásra. Az engedély kiváltását egy-két önkormányzat a saját, – általában kizárólag a költségvetési bevételének növelése céljából – további feltételekhez köti. Javaslatunk szerint az NKH-nak csak a gépkocsik vizsgáztatásával kellene foglalkozni, míg az önkormányzatok a regionális szabályozásuk eredményeként valóságos gazdái lehetnének a taxizásnak. A jó gazda tevékenységét mindannyian ismerjük. (Természetesen nem a folyamatos „fejésre” gondoltam...)

A **gépkocsi-vizsgáztatás** körülményeit taxiként mindannyian ismerjük. A rendeletalkotók nem értik, hogy miért ágállunk az ellen, hogy egy kétéves időszak alatt több mint HATSZOROS vizsgadíjat fizetünk a taxik vizsgáztatása során egy átlag személygépkocsi ellenőrzésének díjához képest. (Évenkénti vizsga, 50% felár a minősítő vizsgán, plusz minősítő vizsga alkalmanként, illetve 5 évnél idősebb gépkocsik esetén egy

„megbontásos papír” vásárlása, mely bizonyítja, hogy a műszaki vizsgával közel megegyező folyamaton már keresztülment a gépkocsi a vizsgát megelőzően.)

Taxiengedély-kiváltás: Bemutatunk minden papírt, melyről adnak egy taxiengedélynek nevezett iratot, mely kap egy számot és veszünk egy, az eredeti rendszámától karaktereiben különböző sárga rendszámot. Nagyon nem akarom ragozni, korábban e

lapban már leírták kollégák azt a – ha jól emlékszem, 20-30 lépésből álló – engedélyezéssel kapcsolatos tortúrát, melynek eredményeként borul minden ésszerű lépés. Sorozatos forgalmi csere, igazolólapok cseréje évente, rendszámcsere, ennek következményeként biztosító, önkormányzat, taxióra. Sorolhatnám hosszan, mely helyeken kell az adataink változását bejelenteni. Nem lehetne megoldani, hogy az NKH, kizárólag az 50%-os taxivizsgadíj fejében – ez is három-

szoros ár két évente – a vizsgáztatás adatlapjára odabiggyesztené, hogy taxinak megfelel?

Az önkormányzat ellenőrizné az összes papírunkat, majd megengedné, hogy gyártassunk a gépkocsi aktuális rendszámával megegyező karakterű sárga rendszámot. Nem kell/ene/ forgalmi cserélni, nem kell/ene/ változtatásokat bejelenteni! E mellett a legnagyobb nonszensz, hogy ha a hivatalok ellenőrizték az összes papírunkat, kiadták a sárga rendszámot és a taxiengedélyt akkor még legyen nálunk az összes már bemutatott papír az autóban, mert a rendőr, az önkormányzat, a fogyasztóvédelem, és még sorolhatnám kicsodák azt bármikor ellenőrizhetik. Ez a helyzet olyan, mintha egy közúti ellenőrzés során a rendőr elkérné az átlag sofőrtől a kitöltött KRESZ-vizsga papírját, az általános iskolai bizonyítványát, a születési anyakönyvi kivonatát, mert nem hiszi el, hogy érvényes a jogsija. Emberek! Hol élünk? Ja, tudjuk, Magyarországon...

Az oktatással kapcsolatos elvárások változtatásának tervezése

A rendőrfeleség egy férfival van az ágyban. Egyszer kulcscsörgést hallanak.

– Te jó ég, itthon van a férjem. Bújj el, majd én kicsalom a konyhába, addig ki tudsz lógni.

– Jó, de hová bújjak?

– Menj be a tv mögé.

A rendőr beront a szobába, bekapcsolja a tv-t, leül és elkezd nézni.

– Gyere a konyhába, kész a vacsora – mondja a neje.

– Nem megyek, meccset nézek.

A feleség kimegy a konyhába, fog egy korsót, hogy a földhöz vágja, akkor biztosan kijön a férje a zajra, így ki tud surranni a szeretője. A korsót földhöz vágja, de az visszapattan a kezébe. Berohan a férjéhez és azt mondja:

– Képzeld, mi történt, akartam neked sört hozni, de a korsó kicsúszott a kezemből. Nem tört el, hanem visszapattant a kezembe.

– Az mind semmi – mondja a rendőr – én meg nézem a meccset, kiállítottak egy játékos, hát nem itt ment ki mellettem?



Ilyen fotót Budapesten szinte percnként lehetne csinálni: egy magánautó tetején taxi szabadjelző, amin valamilyen más felirat van

te már idáig is sok vihart kavart a taxisok körében. '92-ben egyszer már végigültünk több hétig húzódó oktatásokat, vizsgákat. Kapaszkodjatok meg: a jelenlegi minisztériumi rendeletmódosítást előkészítők már '92-ben is bábáskodtak felettünk. Gondoljátok, hogy akkor is segíteni akartak, azért ültettek iskolapadba minket? Az egészben a legfelháborítóbbnak azt tartom, hogy a legutóbbi tervezetben – feltételezem – csak azért változik meg minden korábban kiadott „Taxiengedély” neve „Tevékenységi engedélyre”, a korábbi „taxivezetői igazolvány”, és taxis vállalkozói képesítés megnevezése, hogy a korábbi képzettséget, vizsgákat igazoló papírokat semmissé lehessen tenni. Mindezt annak érdekében, hogy 10 000 vállalkozót újra iskolapadba lehessen ültetni. Itt tartunk. Kérdezze már meg egy középvezető a minisztériumban, a rendelet-előkészítőt: „Igaz, amit az újság leírt?” Miközben az egész rendeletmódosítást úgy állítják be, mintha jelenleg nem kellene képzettséget igazolni a taxizáshoz.

Többségében budapesti problémát jelent, hogy a **közterületi térfigyelő kamerák** felvételei alapján a hatóság rendszeresen, alkalmanként 30 000 Ft-os bírsággal szankcionálja a 10–15 másodperc, az utas be- és kiszállása miatt megálló taxikat.

Ebben a témakörben is futottuk a köröket. BRFK Közlekedésrendészeti osztály, Belügyminisztérium, vagy éppen akkor a nem tudom hogy hívták minisztérium stb. Levelezés, vitafórum, személyes találkozók, mígnem eljutottunk az igazán „illetékeshez”. Ha hiszitek, ha nem, ugyanaz a személy az illetékes az ezen ügygel kapcsolatos ész-

revételek előterjesztésében is, mint aki közel húsz éve bábáskodik a taxiengedélyek kiadásának szabályozása felett. Nem akartam elhinni, mikor megtudtam. Ilyen szerencsétlenek nem lehetünk...

Nem ragozom. Viszonylag egyszerűen megfogalmazott KRESZ-módosítási javaslatot tettünk.

Kértük, hogy módosítsák a KRESZ paragrafusait oly módon, hogy „Forgalmi okból történő megállásnak” tekintsék a taxigépkocsival történő megállást abban az esetben, amennyiben a következő 3 feltétel egyidejűleg megvalósul.

- a taxigépkocsi rendelkezik az adott helyszínre érvényes taxiengedéllyel,
- taxiüzemben közlekedik,
- a megállás az utas, utasok gépkocsiba történő beszállása és a gépkocsiból történő kiszállásának céljával valósul meg.

A levelet az „illetékes” mellett 2011. október 4-én eljuttattuk Fellegi Tamás miniszter úrnak is. Miniszter úr választát még várjuk. „Illetékes” szó szerinti választát ide másolom teljes terjedelemben:

Na ez is szabályos. Pedig, gondolom pénzt is kér a transferért. Teheti, erre sem a jelenlegi sem a tervezett szabályozás nem tér ki

Subject: FW: KRESZ módosítási javaslat
„Köszönöm szakmai vitára bocsátom”

Gondolom ti is felkapjátok a vizet! 2011-ben ilyen választ ír egy minisztériumi osztályvezető, aki közpénzből kapja a fizetését. Szerintem felháborító.

Fővárosi Önkormányzat.

Közel másfél év telt el, mióta ez a városvezetés megkezdte tevékenységét. Ha jól összeszámolom, akkor négy olyan eseményt tudok felsorolni, mely az aktuálisan megbízott személyek közreműködésé-

Ünnepnap volt 2012. február 21. a budapesti közlekedés életében. Éppen az 50. kamion ment fel a repülőtéri gyorsforgalmi útra, az új magasságkorlátozásra figyelmeztető jelzőlámpa kihelyezése óta. Az ünnepi hangulatot emelte az is, hogy a kamion felhaladása előtt éppen néhány órával ismét baleset történt a gyorsforgalmi úton. Vagyis – újra – órákra lezárták az útvonalat.

Micsoda öröm ez a közlekedőknek ebben a feszült-ségterhes világban. Meg lehet állni órákra, ki lehet szállni a kocsiból, lehet beszélgetni. Külön öröm látni az ilyen bátor, harcedzett, kamionos hadfikat. Vannak még hősök, akik a négy méter magas kamionjukkal bátran neki hajtanak a három és fél méteres aluljáróknak. Ezek az igazi hősök!

Isten éltesse azokat az előrelátó közlekedésszervezőket is, akik 1976-ban korlátokat emeltek a repülőtéri gyorsforgalmi út mellé. 36 éve rémálmom a közlekedés a főváros egyik legfontosabb útvonalán.

Miért dühöngenek a taxisok? Nem tudnak a repülőtérre kijutni? Nem tudnak a repülőtérrel bejutni? Nyugodjanak meg! Micsoda briliáns ötlet évtizedek óta ez a korlát! Elég egy koccanás, egy baleset, elég egy bátor kamion, és nincs menekülés.

Köszönet érte.

Hát persze, megint a:

Lámpafelelelős

Ünnepnap



Éppen visszatolat a kamion a taxisok kérésére... Ugyanis a repülőtér felé haladó járművezetők – köztük a taxisok – hangos dudaszóval, a hagyományos török-magyar barátságot éltetve, a jobb kezük középső ujját felemelve üdvözölték a bátor török kamionost. Kívánták neki, hogy legközelebb ilyen merészséggel menjen fel az Isztambul városában lévő Kemal Atatürk repülőtérre vezető gyorsforgalmi útra is...

nek köszönhetőek és közvetlenül érintik a taxiszolgáltatást nyújtók tevékenységét.

- Drosztdíj-emelés
- Iparüzési adó bevallás hercehurca
- BA szerződés meghosszabbítása
- Gépkocsik vizsgáztatási körülményeinek változtatása

Fizetünk a drosztkért. Nem keveset. Idáig szerintem a Fővárosban már befizettünk másfél-két milliárd forintot. Mire is? Igen, ezen összegért szolgáltatást várunk el, és nem azt, hogy a befizetett összeg egy BKK-s nagy kalapban eltűnjön. E mellett sérelmeztük a 2011-ben történt rendeletmódosítást. Mi volt vele a bajunk? Az 50%-os drosztdíj-emelkedést nem kell ragozni, de hogy e mellett az önkormányzat adóhivatalától szaladgáljon évente 6000 taxis egy-egy papírral, alkalmanként kifizetett 3000 forintért, ugyanazon önkormányzat másik hivatalához, ez megint csak nonszensz. Ezen rendelkezés hátterében összesen annyi eredmény keletkezik, hogy kb. 1000 taxis, aki idáig a regionális környezetben lévő önkormányzatoknak fizetett iparüzési adót, az mostantól ezt a fővárosnak fizeti. Ennél egyszerűbb lett volna, ha a taxisoknak a fővárosban nem kéne iparüzési adót fizetniük, és ezen összeget a drosztdíjon keresztül szedik be. Ja, most látom. Ezt is tették! Ráemelték a drosztdíjra az adó összegét, majd továbbra is beszedik egy igazoláskiváltási kötelezettség mellett.

A Budapest Airporttal kötött droszthasználati szerződést újabb 5 évre meghosszabbította a főváros. Kérdem: mi volt az oka az 5 éves hosszabbításnak? Fegyvert tartottak az illetékes fejéhez? Miért kellett 5 évre elköteleznie magát a városnak? Arról már nem is beszélek, hogy ezen szerződésen keresztül kapott jogosultsággal élve a BA évente kb. 300 millió Ft-t jutalékot szed be a taxisoktól.

2009-2010-ben enyhültek **a taxik vizsgáztatásával** kapcsolatos elvárások, melynek egyetlen pozitív eleme volt, hogy az időszakos műszaki vizsgát már nem csak a hatóság regionális központjaiban lehetett tenni, hanem a jogosultsággal rendelkező szervizekben is. Hogy ez miért fővárosi kérdés? Kiderült, mely tény az érintett személyesen is felvállalta, hogy ez közbenjárásának eredménye. Kérdezem én: tudta szerintetek az érintett, hogy nem csak Budapesten léteznek taxisok, hogy egy vidéki taxisnak ez akár azt is jelentheti, hogy alkalmanként oda-vissza 100 km-t is kell utaznia egy vizsga érdekében? Szerintem nem tudta, és a reakcióból ítélve már bánja is közbenjárását. A null-kilométeres autók vizsgáit már nem is emlitem. Mindenki „élvezte”, és újra „élvezheti” a korábbi helyzet terheit.

Ezen intézkedések helyett milyen további javaslatok voltak az Önkormányzat felé?

Tételesen a következők:

- A főváros vegye nyilvántartásba az összes gépkocsivezetőt, ne csak a vállalkozókat!
- Minden alkalmazott foglalkoztatása előtt bejelentést kell hogy tegyen a vállalkozó az önkormányzatnál arról, hogy az adott személy taxigépkocsit fog vezetni Budapest területén. Kértük, hogy alkalmazott esetén jelezze a vállalkozó, hogy milyen időszakban fog dolgozni az adott személy. Ezen bejelentés alapja lehet a sorozatos munkaügyi ellenőrzéseknek, mely megítélésünk szerint visszاسzoríthatja a 2 órára bejelentett alkalmazottak körét.
- Alakítson ki a város – a BKV utazási feltételeinek meghatározásához hasonlóan – egy Taxi Szolgáltatási Szabályzatot, melyben rögzítsük az utas, a gépkocsivezető, a fuvarközvetítő, és a főváros jogait és kötelezettségeit. Ezen szabályokat minden érintett, és közreműködő félnek el kell fogadnia. Ebbe minden belefér, és akár évente lehet aktualizálni. Aki megsérti a szabályokat, azzal szemben el lehet járni, lehet szankcionálni, adott esetben ki lehet zárni a szolgáltatók köréből.

- Engedéllyel rendelkezők megkülönböztetése. Korábban említettem, hogy fordítva ülünk a lovon. Az NKH kiad egy országos engedélyt, melyet az önkormányzatok szeretnének tovább faragni, mely így elég nehézkessé válik, mert elméletben minden taxisnak van egy országos engedélye. Ha ez jelenleg így van, és nem is változik, akkor kézenfekvő, hogy a budapesti taxiszolgáltatási jogosultságokkal rendelkezőket kell megkülönböztetni valami olyan eszközzel, ami az utas számára egyértelműen tükrözi, hogy engedéllyel rendelkező taxiban ül, vagy abba akar beszállni.

Javaslatunk szerint a jelenlegi 5x8 cm-s méretű matrica és kis kártya helyett a főváros által minden év januárjában kiadott, évente változó színű, és ezzel a jogosultságot jelző tarifátábla jelezze az érvényes engedély létét. Ezt az utas is látja, minden taxis ismeri, és az engedéllyel nem rendelkezőkkel szemben könnyebben el lehet járni. Már többször leírtuk ennek kivitelezhetőségét, melyet ha hiszitek, ha nem, nehézkesnek tartanak az illetékesek. Ez már csak azért is megmosolyogtató, mert a jelzésünk ellenére, hogy az ellenőrök rendszám alapján állapítják meg, kinek van érvényes engedélye, és kinek nincs -, nem hajlandók elismerni, hogy az évente kiadott 6000 db matricának és a műanyag kártya kiadásának semmi értelme.

Nyuszika megy az erdőben, egyszerűen csak talál az út mellett 1 méter előnyt. „Milyen jó lesz ez, ha majd kerget a róka” – gondolja. Felveszi, hogy hazavigye. Megy tovább, egyszerűen csak meglát egy fának támasztva 2 méter előnyt.

„Hát ez király! Ha kerget a róka, már 3 méter előnyöm lesz” – gondolja. Tovább sétál hazafelé, cipeli a megszerzett előnyöket. Ám egyszerűen csak látja, hogy az úton keresztben fekszik előtte 3 méter előny.

„Azta! Már 6 méter előnyöm lesz a rókával szemben.” Ezt is felveszi hát. Hazaér, és elkezd beci-

pelni a házába az előnyöket. Beviszi az 1 méterest, nekitámasztja a falnak, majd beviszi a 2 méterest is. Azonban a 3 méteres előny se-hogy sem akar beférni az ajtón, mire felkiált:

- Wazze! Behozhatatlan előnyre tettem szert!

* * *

Miért mindig a horkolók alsznak el előbb?

* * *

Ha ez kávé, akkor hozzon nekem teát, ha tea, akkor kávé kérek.

- **Fix tarifa, kontra maximált ár** növelése. Én rövidre zárnám a kérdést. Szerintem egyszerűen el lehet dönteni, csak akarat kell hozzá. Ha fent akarja tartani a főváros a jelenlegi káoszt, melyben áttekinthetetlen és kiszámíthatatlan áron működik a budapesti taxizás, akkor megemeli a jelenlegi maximált tarifát, és továbbra is közel 70 féle tarifával lesz igénybe vehető a taxi. Ha kiszámíthatóságot akar, akkor elrendel egy reális mértékű hatósági rögzített ár használatot, aminek egyben meghatározza az évenkénti felülvizsgálati kötelezettségét is. Lehet ennek a kérdésnek az eldöntésébe belekeverni bármit, de teljesen felesleges. Ez egy politikai kérdés, melynek meghozatala elég nehéz, de elkerülhetetlen. Bármely lehetőség mellett döntenek az illetékesek, a sajtó szét fogja szedni őket. Ha nem döntenek, akkor meg a taxisok elégedetlenségének megnyilvánulásai miatt szedik szét őket.

A gépkocsiméret, egységes szín, egységes szabadjelző szakmai kérdés, mely elképzelések bevezetéséhez bevételre van szüksége a vállalkozásoknak. A bevétel növekedéséhez pedig a szolgáltatás iránti bizalom visszaszerzésére van szükség, melyet csak az átláthatósággal, illetve kiszámíthatósággal érhetünk el.

Hogy könnyebb legyen a helyzetük a rendelet-előkészítőknek, egy részben módosított szólással zárom soraimat:

Okos vagy, ha tudod, hogy egy előadás után az elhangzottaknak csak a felét kell elhinned! Zseni vagy, ha tudod, hogy melyik fele az igaz!

Bízva a további egyeztetési lehetőségben:

Bósz Péter

Főtaxisoknak speciális kedvezmény a Fiat Schillernél

A februári Taxisok Világa címlapján a Schiller Autó Család és a Főtaxi közös ajánlataként jelent meg a FIAT három modellje taxisok számára kidolgozott akció keretében. Lehet-e többet tudni erről? Beszélget partnerem Dudás Zoltán, a Főtaxi üzletág-igazgatója.

• A Schiller Autócsaláddal már hosszú idő óta jó kapcsolatban állunk, több alkalommal kerestek meg bennünket taxisoknak szóló ajánlataikkal, és mi mindig szívesen biztosítottunk erre lehetőséget. Ilyenkor szóba került, hogy melyek lennének azok a paraméterek, amelyek vonzóak lennének taxis kollégáink számára, ha eljön a kocscsere ideje. Ebbe az elképzelésbe természetesen beleépítettük a Főtaxi elvárásait is. Így kerekedett ki a jelenlegi akció, amelyet a FIAT Schiller M3 három modelljére dolgoztak ki.

• **Melyek az akció leglényegesebb elemei?**

• A csomagba bekerült a „teherhordó” Dobló, az „átlag taxi” Linea, és az „elegáns” Freemont. Így mindenki megtalálhatja az elképzelésének megfelelő autót. Az árak önmagukért beszélnek, a lízing konstrukció pedig igazodik a jelenlegi nehéz körülményekhez, úgy az induló részlet, mint a havi törlesztés tekintetében. Az ajánlat egyik specialitása, hogy a kötelező revíziók díjaiban is jelentős kedvezmények találhatók, illetve azok bemutatása lehetővé teszi a költségek előre tervezését a kollégák számára.

• **Ezek az információk hogyan jutnak el a kollégákhoz, lehetőségek van-e további kérdésekre?**

• Természetesen a Schiller Autó Családdal közösen szerveztünk és szervezni fogunk a jövőben is olyan rendezvényeket, ahol a kollégák személyesen megtekinthetik az autókat, és a Schiller Autó Család munkatársainak segítségével megismerkedhetnek a vásárlás feltételeivel. Ezen kívül folyamatos megjelenést biztosítottunk számukra központunkban az akció népszerűsítésére.

• **Hasonló akciókra már korábban is volt példa más társaságoknál is, mi akkor a speciálisan főtaxis?**

• A Schiller Autó Családdal kötött megállapodásunk egyik lényeges eleme, hogy a meghirdetett kedvezményen felül azok a kollégák, akik hosszabb ideje megbízható partnereink, a vételárból további kedvezményt kapnak Fiat Schiller-től, a Főtaxi ajánlása alapján. Bizunk benne, hogy ezzel tovább tudjuk erősíteni kollégáink kötődését a Főtaxihoz, és hosszú távon megbízható partnerként tudjuk egymás tevékenységét segíteni a Schiller Autó Családdal.

• **Milyen visszajelzések érkeztek a kollégák részéről?**

• Nagy az érdeklődés a limitált darabszámú akciós autóra, sőt az első vásárlást követően ma matricázzuk és szereljük fel, amelyet a FIAT Schiller taxinak levizsgáztatva ad át a kollégának.

• **Köszönöm a beszélgetést.**

-ok-

Közterület-felügyelők ellenőrzik a taxidrosztokat

EGYENRUHÁS ADÓELLENŐRŐK

A Fővárosi Közgyűlés február utolsó ülésén elfogadott rendelete alapján újabb jogosítványokat és feladatokat adott a közterület-felügyelők kezébe. Ennek értelmében a szürke egyenruhások a jövőben ellenőrizhetik a drosztokon található gépjárműveket. A taxiállomások használatának feltétele: az ott várakozó fuvarozó a főváros területén fizessen helyi iparüzési adót.

A Fővárosi Közgyűlés által elfogadott rendelet alapján 2012-ben a Fővárosi Közterület-felügyelet munkatársai ellenőrizhetik a taxidrosztok szabályos használatát, illetve a tehergépjárművek behajtási engedélyeit is. Az új szabályozás szerint ez évtől a taxizásnak, a taxiállomások használatának az a feltétele, hogy a vállalkozás a főváros területén fi-

zessen helyi iparüzési adót, vagyis adókötelezettség teljesítése nélkül nem lehet taxiállomás-használati engedélyhez jutni. Az elfogadott előterjesztésben arról is rendelkeztek, hogy a megnövekedett feladatok ellátásához 72 közterület-felügyelőt biztosítsanak, akik a fokozott ellenőrzéseket végzik.

A közterület-felügyelők hivatalos személynek minősülnek, így igazoltatási jogosultsággal rendelkeznek. Ennek tükrében valóban kontrollálhatják a drosztokon várakozó taxikat illetve azt, hogy adó befizetési kötelezettségüknek eleget tettek-e a vállalkozók. Egy korábbi jogszabály alapján, akik az iparüzési adójukat nem fizették be, azok gépjárművét ideiglenesen az illetékes önkormányzat kivonhatja a forgalomból. Ez szerepel a gépjármű-nyilvántartásban, így rendszám alapján tudható, hogy az adott taxi e szankcióval sújtott, vagy sem. Így mielőtt a taxiállomás-használati engedélyt elkérné a felügyelő, már az előzetes ellenőrzés lehetősége is biztosított számára.

A fővárosi rendelet egyéb területen is feladatokat határozott meg a szervezet számára, így a közterület-felügyelők a teherautók behajtási engedélyét, valamint a BKV-jegek és bérletek meglétét is figyelhetik.

Ez utóbbiakra korábban is volt példa. A Budapesti Közlekedési Központ /BKK/ már

2011-ben együttműködési megállapodás keretében több alkalommal segítségül hívta az egyenruhásokat. Ennek eredményeként 100 ezer utasra vetítve 23 százalékkal több biccelőt szűrtek ki, 242 százalékkal több helyszíni pótdíjat szedtek be, 91 százalékkal több jegy vagy bérlet nélküli utast pótdíjaztak, melynek köszönhetően 94 százalékkal kevesebb utas távozott intézkedés nélkül. A statisztikák szerint a biccelők 61 százaléka önként együttműködik az ellenőrökkel, a maradék 39 százalék tette szükségessé a közterület-felügyelők alkalmazását – derül ki a BKK tájékoztatásából.

Mindezek kihatással voltak a bevételek alakulására is. 2011-ben az 50,1 milliárd forintos menetdíj-bevételi tervet 2 százalékkal, 1,14 milliárd forinttal teljesítette túl a BKV. A közlekedési vállalat 77 millió forintot fizetett ki a Fővárosi Közterület-felügyelet részére, vagyis mintegy 200-400 százalékkal megtért számára a felügyelők alkalmazása.

Tavaly a tehergépjárművek ellenőrzése során összesen 97,18 millió forint bírságot szedtek be a szabálytalankodóktól, amely kihatott a jogszertű úthasználat erősödésére. 2011 első hónapjaiban az összes ellenőrzött teherautó 61 százaléka, míg év végén már 72 százaléka rendelkezett behajtási engedéllyel.

A Fővárosi Közgyűlés e rendelettel azt reméli, hogy tovább erősödjön ezeken a területeken az önkéntes jogkövetés, amely több bevételt jelent az önkormányzat számára.

k.z.t.

Rendőr elhatározza, hogy ő lékből fog horgászni. Neki is áll csákánnyal verni a jeget, mire megszólal egy hang:

– Nincs a jég alatt hal!

A rendőr nem törődik a hanggal, csak csákányozik, csákányozik. Erre megint megszólal a hang:

– Nincs a jég alatt hal!

A rendőr most sem törődik a hanggal, csak csákányozik, csákányozik.

– Hidd már el, hogy nincs a jég alatt hal!

Most már abba hagyja a csákányozást és kifakad:

– Ki vagy te, hogy itt beszélsz nekem? Én rendőr vagyok!

– Látom! Én meg a műjégpálya gondnoka...



Egyedi finanszírozási ajánlatok FŐTAXISOKNAK!

FIAT Linea

Dynamic 1.4 8V benzines

Kedvezményes havi törlesztés:

45 559 Ft-tól

THM: 14,7% / 60 hó

CASCO: 1 790 Ft-tól!



Csomagtartó: 500 liter

FIAT Freemont

Urban 2.0 Mjet 170LE dízel

Kedvezményes havi törlesztés:

109 598 Ft-tól

THM: 14,7% / 60 hó

**CASCO:
4 100 Ft-tól!**

**27%
kedvezmény!**



Csomagtartó: akár 1461 liter

Új FIAT Dobló

Dynamic 1.4 benzines

Kedvezményes havi törlesztés:

54 707 Ft-tól

THM: 14,7% / 60 hó

**CASCO:
2 100 Ft-tól!**

**32%
kedvezmény!**



Csomagtartó: 790 liter

- ✓ Gyári 4 év garancia 200 000 km-ig!
- ✓ Akár LPG átalakítással, garanciával!

Kabai Gábor

Flottaértékesítés, kiemelt kapcsolattartó

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

E-mail: kabai.gabor@schiller.hu

FIAT SCHILLER

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

www.fiatschiller.hu



Ajánlataink a készletek erejéig érvényesek. A képek illusztrációk. Az akciós modellek felszereltsége változhat. A tájékoztatás nem teljes körű, konkrét árajánlatért kérjük, forduljon márkakereskedésünkhöz. A Schiller Autóház Kft. fenntartja a jogot az ajánlatok változtatására, illetve visszavonására. Az ajánlatok 20% önerő mellett, zártvégű pénzügyi lízingben, HUF alapon, normál, annuitásos konstrukcióban készültek. Az ajánlatban szereplő lízing díjak mellé taxis CASCO biztosításának megkötése kötelező. Az egyedi árak a forgalomba helyezési költségeket nem tartalmazzák. THM: 18,08 %. Az ajánlat tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek, sem tanácsadásnak, annak célja kizárólag a figyelemfelkeltés. A Schiller Autóház Kft. és a Fiat Magyarország Kft. a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. A pénzügyi lízing részletes szabályait a vonatkozó szerződéses dokumentumok tartalmazzák. Kérjük, hogy szerződéskötés előtt alaposan tanulmányozzák a vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket, vagy kérjék szakértőjük tanácsát. Fiat Linea kombinált átlagfogyasztás: 5,0-6,3 l/100km, CO₂-kibocsátás: 131-148 g/km. Fiat Dobló Panorama kombinált átlagfogyasztás: 4,9-7,2 l/100km, CO₂-kibocsátás: 129-166 g/km. Fiat Freemont kombinált átlagfogyasztás: 6,4-7,3 l/100km, CO₂-kibocsátás: 180-190 g/km.



Belépési AKCIÓ

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

~~62.500 Ft~~

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

Büszkék vagyunk 98 éves történelmünkre.

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

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

Elsősorban gyakorlattal rendelkező egyéni vállalkozókat keresünk.

JELENTKEZZ TE IS A FŐTAXIHOZ, felvétel csak korlátozott számban

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

Ha megfelelsz a kiválasztási rendszerünknek AKKOR:

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

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



*A Kosár Magazin felmérése alapján



www.facebook.com/fotaxi

online: www.fotaxi.hu

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mikor számíthat a taxi vezetője a táblával jelzett helyen vasúti jármű áthaladása?

- a) Csak a vasúti menetrendben megjelölt időpontokban.
- b) Csak munkanapokon, illetve a nappali órákban.
- c) A nap bármelyik szakában.



2. Szabad-e a járdán várakozni a táblával megjelölt övezetben?

- a) Igen, minden esetben, hiszen azért parkolási övezet.
- b) Csak ha útburkolati jel, vagy jelzőtábla külön megengedi.
- c) Nem, a parkolási övezetben mindig csak az úttesten szabad várakozni.



3. A táblával megjelölt úton közlekedik. Elhaladhat-e sűrű forgalomban a külső forgalmi sávban folyamatosan haladó taxijával a belső sávban feltorlódott gépkocsisor mellett?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha az úton az azonos irányú forgalom számára kettőnél több forgalmi sáv van.
- c) Nem.



4. Behajthat-e taxijával a táblával jelzett útszakaszra?

- a) Igen.
- b) Csak célforgalom esetében.
- c) Nem.

5. Mit jeleznek a képen látható sárga színnel felfestett keresztirányú útburkolati jelek?

- a) A forgalmi rend ideiglenes megváltoztatását.
- b) Az úton folyó javítási, karbantartási munkálatok helyét.
- c) Az úton sebességkorlátozásra vagy megállási kötelezettségre kell számítani.



6. Szabad-e taxijával tolatni (hátramenetet végezni) a táblával jelölt útszakaszon?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb az úttest széléhez, illetőleg a várakozóhelyre történő beálláshoz szükséges hátramenet a megengedett.
- c) Nem.

7. A képen látható forgalmi helyzetben folytathatja-e megállási kötelezettség nélkül az „A” jelű gépkocsi az útját azon az úttesten, amelyre a betorkolló útról jobbra kikanyarodott?



- a) Igen.
- b) Csak a szabad jelzésre áthaladó gyalogosok közlekedésének zavarása nélkül.
- c) Nem.



8. Megállhat-e utasfelvétel céljából taxijával az ilyen táblával jelzett helyen, ha a megálló az úttest jobb szélén lévő autóbusz-forgalmi sávban van?

- a) Csak akkor, ha a megállóhely autóbusz-öbölben van.
- b) Csak akkor, ha az úton autóbuszöblöt nem alakítottak ki.
- c) Nem.

9. Hol és mikor NEM köteles a közúti forgalomban részt vevő taxijában a taxis a biztonsági öv becsatolásával magát rögzíteni?

- a) Ha lakott területen közlekedik, és utast nem szállít.
- b) Ha lakott területen kívül közlekedik, és csak gyermek utast szállít.
- c) Ha lakott területen kívül vagy belül közlekedik, és taxi üzemmódban szállít utast.

10. Szállíthat-e taxi üzemmódban használt gépkocsija első ülésén egy 3. életévét még be nem töltött gyermeket?

- a) Igen, a biztonsági övvel rögzített szülő vagy gondozó ölében.
- b) Csak akkor, ha a gyermeket a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban rögzíti, és ha az üléshez légszákot nem szereltek fel vagy a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozták.
- c) Nem.

11. Milyen magatartást kell tanúsítania a szembejövő jármű iránt, ha taxijával előzésbe kezd?

- a) Anélkül, hogy akadályozná, kismértékben zavarhatja.
- b) Legfeljebb olyan mértékben kényszerítheti lassításra, amely még nem okoz veszélyhelyzetet.
- c) Nem zavarhatja.

12. Átlépheti-e előzés céljából a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest felezővonalát?

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Kell-e irányjelzést adnia, ha egy másik útra kíván taxijával bekanyarodni?

- a) Igen, minden esetben.
- b) A körforgalomba történő belépés esetét kivéve igen.
- c) Nem, ennek szükségességét mindig az adott helyzet és a közlekedési partnerek elhelyezkedésének figyelembevételével kell eldönteni.

14. Szabályosan várakoznak az autók a képen látható parkolóban?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a középén állók és a parkoló két szélén várakozó gépkocsik között legalább három méter széles hely maradt.
- c) Csak a parkoló két szélén elhelyezett gépkocsik.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Taxirendelés okostelefonon

Fejleszt a Taxi4

Az okostelefonokon keresztül történő taxirendelést egyre több fuvarszervező teszi lehetővé utasai számára. E havi számunkban Reif Zoltán értékesítési vezető segítségével a Taxi4 fejlesztését mutatjuk be.

• A taxipiacon ez a taxirendelési mód még nem különösebben elterjedt. Ugyanakkor minden fejlesztő más-más megoldásban látja a jövőt. A Taxi4 rendszere miben különbözik, illetve miben egyezik a többi fuvarszervező hasonló tárgyú beruházásától?

• Az okostelefonos megrendelés a taxipiacon ma egy fontos, kihasználható lehetőség, amiből mi sem kívántunk kimaradni. Az RT5-nél alkalmazták először, de azóta többen is belefogtak hasonló fejlesztésbe. A mi rendszerünk bizonyos tekintetben eltér az RT5-nél megismerttől. Szerintem jobb, de hát ugye mindenki a maga lovát dicséri... A lényegi különbség közöttünk a jelenlegi telefon-piac megítéléséből adódik. Vagyis, rendszerük kizárólag i-phone készülékekre épül, mert ők nyilván úgy ítélték meg, hogy a közeljövőben egyre többen vesznek majd ilyen készüléket. Mi viszont legalább annyi energiát fordítottunk az android-os fejlesztésre is, mint az i-phone-os applikációra. E mellett a mi általunk kifejlesztett rendszer nem GPS-alapú helymeghatározásra épül, hanem a megrendelőnek a címet manuálisan kell beírnia, és elküldenie, mint egy e-mailt. A szövegfelület ezt követően egyenesen a diszpécser elé kerül. Mindez – megmértük többször is – 8-12 másodpercen belül lezajlik, ami az autonavigator.hu szerint világrekord.

• Az e-mail-küldés miben különbözik az sms-küldéstől? Miért nem lehet mindezt egy sms-sel lerendezni?

• Az sms-t nem tudja fogadni a taxiközpont.
• Ez körülbelül ugyanannyi időt vesz igénybe, mert be kell pötyögnöm a gépbe a szükséges adatokat, mintha telefonon kérnék egy taxit. És miután az e-mailért is fizetni kell, nem túl sokat spórolok vele.

• Az előzményeket megjegyzi a gép, ugyanúgy, mint a telefonon érkezőket, ám a pontos címet valóban be kell pötyögnöm. Ez egy rendszeres okostelefon-használónak pontosan annyi, mintha egy sms-t küldene. A másik, hogy a rendszer használata voltaképpen ingyenes, mert az okostelefont használók mind rendelkeznek netsomaggal.

• Tehát előbb beütöm a címet egy alkalmazásba, majd elküldöm. Miért kell mindehhez okostelefon?

• Azért mert a hagyományos telefon ezt az applikációt nem tudja kezelni. A normál telefonon csak sms-t lehet küldeni, amit – mint már említettem – nem tud egy taxiközpont sem kezelni. A programozók nem tudnak adatokat belőle kinyerni, aminek alapján abból automatikusan diszpót lehetne csinálni. Megtehetnénk per se mi is, hogy egy sms-falat létrehozunk és az ott megjelenő rendeléseket valaki bepötyögi manuálisan gépbe, de erre nincs időnk és emberünk.. Két szoftver működik nálunk párhuzamosan. Van egy korábbi címkiadó, és van egy okostelefon-programunk. A kettőt összefésültük. Most, ha megérkezik a jel, a szoftver azt átfogatja, és a másik programban már mint kész taxirendelés jelenik meg. Ezt a telefonos kollégánál egy pillantással leellenőrizi és egy gombnyomással továbbküldi a diszpécser elé.

• Nálatok csak az android-os rendszer működik, vagy azért az i-phone-os készülékekről is lehet taxit hívni?

• Az applikáció mindkét rendszeren működik. Viszont az elérés módja nálunk nem a GPS-jel, hanem a beírt és el-

küldött rendelés. Ha van GPS a telefonban, akkor a mi általunk használt szoftver is megmutatja az aktuális pozíciót, a Google-Map alapján. Mintegy megerősítésként, ha nem tudod, melyik utcában vagy, hova kéred a taxit. Viszont – tapasztalataink szerint – a megrendelő nem biztos, hogy oda rendeli az autót, ahol éppen áll. Át akar például sétálni a zebrán, vagy a tervezett útirányba kíván átmenni a Rákóczi úton, mert arra közelebb lesz.

Esetleg kimegy a sarokra, mert nem akarja, hogy lássák a szomszédok, elszív egy cigarettát, amíg a taxi jön stb. Napi tapasztalat, hogy van, aki a lakása elé kéri a taxit, de az esetek 30-40%-ában inkább odasétál valahonnan.

• Nézzük tovább fejlesztéseiteket. A POS-terminálnál szolgáltatót váltottatok. Miért?

• 3 évvel ezelőtt tettük lehetővé autóinkban a bankkártyás fizetést, POS-terminálokon keresztül. Talán a City Taxit követően nálunk volt először **minden** autóban ilyen terminál. Akkor szolgáltatóként a Pannon GSM mellett tettük le a voksunkat, mely cég ma Telenor néven működik. Az utóbbi időszakban kisebb problémáink adódtak a szolgáltatással, így a Vodafone-nal szerződünk. Március 1-re minden egyes terminálunkban kicseréltük a kártyákat. Az első tapasztalataink kedvezőek. Megszűntek a korábban tapasztalt „lyukak”. Nem kell tiltolizni, míg átmegegy a cím a terminálra. Ugyanis ez nálunk két funkciót lát el egyszerre. Nevezetesen, egyrészt a bankkártya elfogadás, másrészt a címkiadás zajlik a készüléken keresztül. A bankkártyás fizetés a taxisainknál naponta egy-két esetben fordul elő, viszont a címetek mindenhol szeretnék megkapni. Ezért kellett szolgáltatót váltanunk. Reményeink szerint ettől fogva megszűnik a „küldd át légszi még egyszer” kérés a csatornákon.

• A Taxi4-nél minden autóban lehet bankkártyával fizetni? Van, aki szerint azért ez nem minden taxiban tapasztalható...

• Elméletileg minden taxiban ott a készülék. Előfordul, hogy ez elromlik, ám ez még a nagyobb áruházakban is tapasztalható. E mellett tény, hogy a fluktuáció nálunk is magas. Az új belépőknel pedig időre van szükség,

Két pasi iszogat egy felhőkarcoló 100. emeleti bájrában:

– Tudtad, hogy itt akkora a turbulencia, hogy ha kiugranál az ablakon, az egyből visszarepítene?

– Ezt nem hiszem el! Mutasd meg...

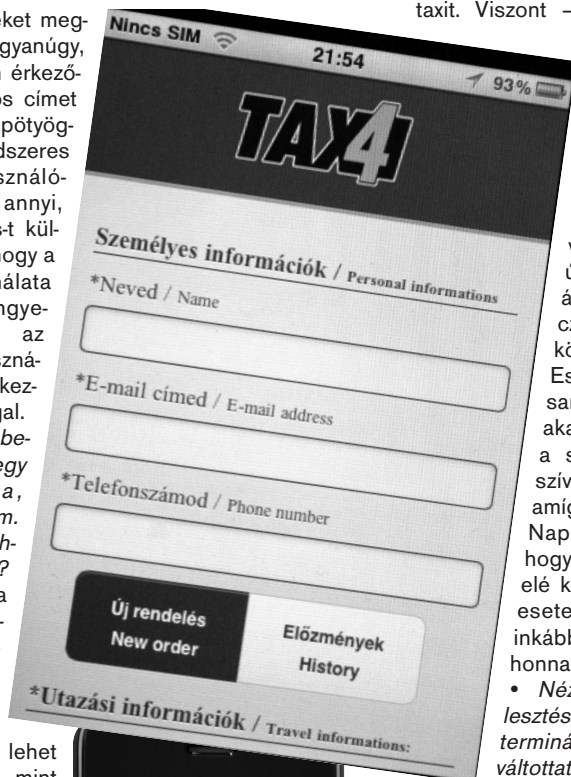
Csávó feláll és kiugrik, de egyből vissza is repül a bárba.

– Na, ezt ki kell próbálnom – mondja a másik, és kiugrik. Lezuhan, meghal. Megszólal a pultos:

– Superman, te mekkora szemét vagy, ha iszol!

* * *

Nem aggódom az adóságom miatt. Elég nagy ahhoz, hogy vigyázzon magára.



amíg a készülék a személyre szóló adatokat kezdi használni. Ugyanis felhasználóváltásnál mire a készülék alkalmas lesz arra, hogy a megjelölt számlára küldje a pénzt, azzal a legoptimálisabb esetben is másfél, két hét eltelik. De már futottunk bele olyan helyzetbe is, hogy a folyamat két hónapig tartott. A dolog a napi gyakorlat szerint úgy zajlik, hogy a belépő taxis, mielőtt tőlünk megkapja a terminált, az adatait leírja. Ezek bekerülnek az OTP-nél egy rendszerbe, melyben rögzítik azokat. Ezt átküldik a POS-terminál programozójához, ahol átprogramozzák a POS-terminált. Ezt követően küldenek egy üzenetet, hogy most letölthető a program a készülékre. Innentől él a készülék, és lehet használni. Ez időnként sajnos hosszú időt vesz igénybe. Ebből adódhat, hogy bár a megfelelő számú készülékkel rendelkezünk, mégis előfordul néha, hogy egy-egy autónkban nem működik a terminál.

• A POS-terminálok a Taxi4 tulajdonában vannak, vagy azok a vállalkozóké?

• A készülékek a mi tulajdonunkban vannak, de a pénz a vállalkozó megadott saját számlájára érkezik. Amikor az utas fizet, akkor az összeg a vállalkozónál jelenik meg. Jelenleg. Ugyanis van igény a taxivállalkozók részéről arra is, hogy ez az összeg érkezzen egyenesen a Taxi4-hez. Anélkül, hogy ennek okait különöseb-

ben részletezném, ez a megoldás jelentősen egyszerűsítene taxisaink egy részének az életét. Azt hiszem, a kérés okait sokan értik, olyanok, akiknek már voltak tapasztalataik. Az igény feltételeit most dolgozzuk ki. Terveink szerint március-április végére szeretnénk 50-60 POS-terminál bevezetését ide irányítani, hangsúlyozom, taxisaink érdekében, az Ő kérésükre.

• Ez annyit jelent, hogy a fuvardíj először megjelenik a Taxi4-nél, amit akár a pénztárból is fölvehet a taxis, vagy akár ebből fedezheti a tagdíját? Ti már ezt nem utaljátok tovább...

• Pontosan! Az inkasszó lehetősége miatt sokaknak ez valódi segítséget jelent, ugyanakkor az utazóközönségünk számára is jó megoldás, hiszen így a taxisok sem lesznek ellenérdekeltek a bankkártyás fizetéssel szemben.

• Autóitokon megjelent egy számomra ismeretlen felirat, az ENEOS. Mit takar ez a reklám?

• Állítólag egy nagyon jó minőségű motorolajat. Most próbálnak a japánok betörni a magyar piacra ezzel a termékkel. Az ő



elmondásuk szerint ez a termék náluk sikertörténet, az ENEOS olaj nagyon jó, ott pedig elég gyors autók vannak.

• Ez a termék összefügg az autósportos jelenlététekkel?

• Lehet, hogy volt a megkeresésben ilyen ok is a Taxi4 Rallye Team miatt, de más összefüggés nincs. Ami a Rallye-t illeti, az idei évben a bajnoki futamokat kihagyjuk, de nem szakadunk el teljesen ettől a sporttól. Az Érdi-csapatot támogatjuk 3 Rallye VB futamon. A mexikói, a németországin és a spanyolországin, a Katalán Rallye-n. ami tizedannyira sem megterhelő anyagilag, mint a korábbi évek jelenléte a hazai autósportban. Ezt mi leginkább reklámnak fogjuk fel. Egy jó szereplésen az autót a fél világ látja majd, amin a Taxi4 felirat a legfőbb helyen van. Azonban már nem a mi autónk versenyez, mi csak bizonyos támogatást nyújtunk a szerepléshez.

• Eddig azt szoktuk meg a Taxi4-től, hogy

szinte minden rádióban reklámoztátok magatokat. Hogy álltok ezzel az idén?

• A rádiós-piacon kialakult egy elég nagy új. Megszűnt, vagy megszűnik majd két-három meghatározó rádió. Örülünk annak, hogy egy nagyon régi partnerünk új frekvenciát nyert, igaz, hogy máshol, mint korábban, de ugyanolyan hangzásvilággal. Feljűnk abszolút töretlen a támogatásunk, illetve az együttműködési készségünk. Meg is kötöttük a 2012-re szóló szerződésünket. Ez lesz a mi egyes számú rádióink az idei évben. E mellett az Infó rádióval természetesen továbbra is együtt kívánunk működni, de hogy ki lesz a harmadik, negyedik, azt ma még nem döntöttük el. Továbbra is kitartunk a Blikk mellett, mert ezt a lapot szinte mindenki olvassa.

• Köszönöm a tájékoztatást!

-rk

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszériorientált szolgáltatást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.

Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményvel. 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 kolhozgyűlésen két napirendi pont merült fel:

- 1. új ol építése,
- 2. a kommunizmus építése.

Mivel nincs építőanyag az új olhoz, s nem is várható, hogy lesz a közeljövőben, a gyűlés úgy határozott, hogy az első napirendi pontot leveszi a napirendről, s azonnal a második ponthoz látnak hozzá...

A skót bemegy a doktorhoz és azt mondja: - Doktor úr száka ment a nyelvembe.

- Az meg hogy történhetett?

- Hát, az úgy kezdődött, hogy kiborult a whiskym a padlóra...

Üzemanyagárak, 2012 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	407	443	234
Február	407	437	234
Március	425	444	242

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:

- Budapesten 35%
 - megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosságú városokban 25%
 - 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 tiszta 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 hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.200.-tól
Tarifatablázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2012. január 1-jétől visszavonásig érvényesek.

Az ÁFA összegét tartalmazzák.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

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

www.mnb.hu

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

Fontos határidők

Április 12.

- Előző havi járulékok bevallása és befizetése
- Első negyedévi adóelőlegek befizetése

A gazdag pasas, buliba megy, és hencog a vadiúj drága órájával! Mire a szőke...

- Jaj, de klassz órád van, mit tud ez?
- Mindent, még azt is, hogy nincs rajtad bugyi!
- De pedig van!

– A fenébe, már megint siet egy órát!

* * *

- Két kisgyerek beszélget:*
- *Ti szoktatok imádkozni ebéd előtt?*
 - *Nem, az én anyukám jól főz.*

Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **MÁRCIUS** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

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

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

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
Költségkenti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható*

Egy székegy asszony magyarországi látogatásról két sonkát akar átcsempészni a határon, s a kocsiülés alá dugja. Kérdi tőle a vámós: – Van valami elvámolni valója?
– Van két sonkám.
– Hol?
– Rajta ülök...
– Akkor jó – nevet a vámós. – Tovább mehet...

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 keresékteletlenség 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
Költségkenti 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.

Alapjában véve a feleségem éretlen volt. Ülök a kádban, mire ő bejön, és elsüllyeszti a kishajóimat.
* * *

Egy pártagitátor beszél a kommunista jövőről:

– S a kommunizmusban mindenkinek saját repülőgépe lesz!
– Na és minek mindenkinek saját repülőgép?

– Hogy-hogy minek? Hát pl. meghalod, hogy Vlagyivosztkban a boltokban éppen van krumpli, azonnal indulsz a saját gépeddel, hogy még időben oda érj, hogy sorba tudj állni!

* * *

Bemegy egy férfi a kocsmába:

– Kérek egy Fidesz fröccsöt!!
– Az milyen? – kérdezi a kocsmáros.
– Kétharmad, egyharmad!!

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni. Adóelőleget abban a negyedév-

ben kell fizetni először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

2012-től változott az adóelőlegek számítási módja. Kikerült belőle az eddig használt korrekciós tényező (legalábbis a mi jövedelmi szintünkön).

	Főállású átalányadózó vállalkozó	Nyugdíj melletti* átalányadózó vállalkozó
Adó, illetve adóelőleg alapja és mértéke	A tárgynegyedévi bevétel 20%-a . Az adó ennek 16%-a .	A tárgynegyedévi bevétel 25%-a . Az adó ennek 16%-a .
Befizetési számlák elnevezése	NAV Személyi jövedelemadó	NAV Személyi jövedelemadó
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-06056353
Költségmenti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíjba vonulás évében még végig a főállásúakra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámítást alkalmazhatják. Itt is jelezzük, hogy ez évtől nyugdíj melletti vállalkozónak kizárólag a tény-

leges öregségi nyugdíjkorhatárt (jelenleg 62 év) betöltött vállalkozók számítanak.

Tételes adózóknál a személyi jövedelemkivét mellett más elemeket is figyelembe kell venni az adóelőleg számítás során, java-

soljuk ezért szakképzett könyvelő igénybevételét.

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

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12.-e, Az első negyedév tekintetében 2012. április 12.-e

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

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

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

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

Ügyfélfogadási idő:

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

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

Központi Okmányiroda

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

Intézhető ügyek:

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

Ügyfélfogadási idő:

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

**Két frissen hantolt sír a temetőben, pontosan egymás mellett. Mindkettőnél gyászruhás férfi áll. Egyszer csak az egyik halkán átszól a másiknak: – Feleség?
– Anyós...
– Az se rossz...**

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

Mosóporrekklám:
– Nézze milyen ragyogóan fehér lett ez az ing!
– Szép, szép de nekem kockásan jobban tetszett...

* * *

**Házsártos feleség mondja a férjének: – Mennyivel jobban tettem volna, ha magához az ördöghöz mentem volna feleségül!
– Erre ne is gondolj! Közeli rokonnok nem házasodhatnak!**

* * *

Pistike bög, mikor az anyja hazaker. Kérdezi, mi a baj?

– Az apu kétszer is megvert.
– Miért?
– Megmutattam az ellenőrzőt.
– És?
– Tele volt egyessel, kettessel.
– Ezt megértem, de miért vert meg másodszor is?
– Mert kiderült, hogy az ő gyerekkori bizonyítványát mutattam meg.

* * *

Nagyanyám nagyon kemény asszony volt. Három férjet temetett el, pedig kettő közülük csak szundikált.

Budapesti Közlekedési Központ

Ideiglenesen kihelyezett iroda

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.

Tel.: 488-2000/2558

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

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

Ügyfelfogadási idő

H-SZ: 9.00 – 15.00,

K-CS: 9.00 – 13.00,

P: 9.00 – 12.00.

További felvilágosítás:
www.taxiallomas.hu

BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

Szolgáltatások:

- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparúzési adó
- Adóbevallás magánszemélyeknek is
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifátáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 09.00–16.00

Pénteken 09.00–14.00

Személyszállítási törvény

Lapunkban már többször hirt adtunk a készülő személyszállítási törvényről, amely most, úgy tűnik, a finiséhez érkezett. A tervek szerint a parlament tavaszi ülésrendjében tárgyalják meg a képviselők. Mivel e törvény a taxisolgáltatást is érinti (a már igencsak elavult 89/1988. MT rendeletet hivatott – legalább részben – kiváltani), szakmánkra vonatkozó szemelvényeket közlünk belőle. Néhány általam fontosnak tartott változást kiemelten jelöltem.

„személytaxi: olyan gépjármű, amellyel a közlekedési hatóság személyszállító tevékenység végzését engedélyezte, és amellyel a végzett szolgáltatást bárki azonos feltételek mellett igénybe veheti;”

„Személytaxi-szolgáltatás, személygépkocsis személyszállító szolgáltatás

(1) Személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott személyszállítási szolgáltatások végzésének és az azokhoz használt járművek üzemeltetésének feltételeit, továbbá az e tevékenység végzéséhez kapcsolódó egyéb feltételeket a Kormány a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló rendeletben határozza meg.

(3) Az adott település területén lévő taxiállomások igénybevételenek rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg.

(4) **A helyi önkormányzat – a Főváros területén a Fővárosi Önkormányzat – rendeletében e törvény keretei között a közigazgatási területén végzett személytaxi szolgáltatató működését – ideértve a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működését is – az (5)–(6) bekezdésben meghatározott feltételekhez kötheti.**

(5) **A helyi önkormányzat** (4) bekezdés szerinti rendelete a helyi sajátosságok figye-

lembevételével a személytaxi-szolgáltatónak a környezet és a lakosság egészségének védelme, az utasforgalom biztonságos és magas színvonalon történő ellátása, a tevékenység szabályozott keretek közötti folytatásának biztosítása érdekében a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló jogszabályban meghatározottak mellett további, **a járművek külső megjelenésére, környezetvédelmi besorolására és méretére vonatkozó feltételeket állapíthat meg.**

(6) **A személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működése körében a helyi önkormányzat** (4) bekezdés szerinti rendelete meghatározhatja a tevékenység folytatásához szükséges információk átadására szolgáló eszközök alapvető műszaki sajátosságait, további feltételként köztartozás-mentességet és a tevékenység folytatásához szükséges mértékű tőkeerőt írhat elő.

(7) **Ha a helyi önkormányzat – a Fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – az (5)–(6) bekezdés szerinti feltételeket állapított meg, a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló rendeletben meghatározott tevékenység engedély kiadását megelőzően a helyi önkormányzat vagy az általa megbízott közlekedésszervező előzetesen igazolja a feltételek teljesülését.**

„Igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás végzésére a szolgáltatás

teljesítéséhez használt jármű jellegétől függően **személytaxi**, személygépkocsis személyszállító vagy autóbuszos személyszállító engedéllyel és – személytaxi-szolgáltatást végző vállalkozás esetében – a 12. §-ban meghatározott feltételeket teljesítő gazdálkodó szervezet vagy természetes személy jogosult.”

(Lásd erről keretes cikkünket.)

„Felhatalmazást **kap a helyi személyszállítási közszolgáltatást működtető helyi önkormányzat képviselő-testülete, ... a Főváros esetében a Fővárosi Önkormányzat közgyűlése...**

b) a személytaxi és a személygépkocsival végzett személyszállítási szolgáltatás folytatásának, a személyszállítási szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működésének – **a Kormány rendeletében meghatározott feltételeken túli – műszaki, személyi és pénzügyi alkalmassági feltételeire**, valamint a település területén lévő taxiállomások

Iránytaxi?

Érdekes részletet olvastunk az új személyszállítási törvény tervezetében. Az Országgyűlés honlapján megjelent dokumentumból az derül ki, hogy az új szabályozás lehetővé tenné a ritkán lakott vagy a különleges településszerkezettel rendelkező térségekben az úgynevezett igényvezérelt személyszállítási szolgáltatást. Ez hasonló lehet a dél-európai vagy közel-keleti országokból ismerős iránytaxihoz. A hivatalos megfogalmazás: „utas jelzésére induló, informatikai rendszerekkel támogatott, változó útvonalon és időpontokban közlekedő, kisebb befogadóképességű járművekkel működő” közlekedési rendszer. Az ún. „igényvezérelt” közlekedési szolgáltatás elképzelhető egyéb esetekben máshol is, például hétvégén, vagy gyegébb forgalmú időszakban a tömegközlekedés kiegészítőjeként.

Míg mi fix tarifáért ágalunk, addig a törvényjavaslat éppen az ellenkezőjét szorgalmazza: megszüntetné a személyszállítási közszolgáltatások hatósági árazását. A közösségi közlekedés – ezen belül akár a taxi – versenyképességének növelése érdekében „a jelenleginél lényegesen differenciáltabb tarifa és kedvezményrendszer kialakítása szükséges, amely túlmutat a hatósági árrendszer körén”.

igénybevételének rendjére, ... vonatkozó önkormányzati rendelet kiadására."

Miről is van szó címszavakban? E felhatalmazás alapján a helyi önkormányzat meghatározhatja (ha akarja) a taxinak használt gépkocsik

- méretét,
- színét,

- környezetvédelmi besorolását.

Továbbá előírásokat alkothat a diszpécser-szolgálatok működésére, a taxis vállalkozók és vállalkozások pénzügyi alkalmasságának feltételeire (nullás papírok!). Ez a törvény igen nagy mozgásteret biztosít az önkormányzatok számára, a szigorú előírások megtizedelhetik a taxisok számát. De hát ezt

akartuk, nem? Több fuvar, több pénzt, nyugodtabb munkavégzést, tehát: kisebb létszámot. Az pedig úgy nem megy – mint e hasábon már sokszor leírtuk –, hogy azért mindeki bennmaradjon...

A – ma még hangsúlyozottan tervezett – teljes szöveg elérhető az Országgyűlés honlapján: <http://www.mkogy.hu> **NZ**

Tisztelt Szerkesztőség!

Mellékelt írásom megjelentetését kérem a Taxisok Világa című szakmai lapunkban. Nagyon kíváncsi vagyok szakmánk minden szereplőjének véleményére és hozzáállására. Ki az, aki ezen 15 000-es kisközösség problémája megoldásának – kapitalista, piaci, liberális eszmékre való hivatkozással – keresztbe tesz. Mert ki merem jelenteni, hogy az eddigi megoldáskeresések csak mimelése, terelése volt a valódi gondok megoldásának. Ez kemény kritika tudom, de már kijár az 1982-től napjainkig végzett, sorsunkat befolyásoló munkának, amit a mindenkor taxisképviselők és a politikusok végeztek. Mindezt azért merem leírni, mert: munkát végezve, szegénységben, egyik hónapról a másikra, kiszolgáltatva élünk mi taxisok. Sorsunkat negatív irányba mások alakítják, még hozzá szakmán belülről!

Gondolom, nem kell kifejteni a megállapításaim jelentését köreinkben.

2012.02.25

Tisztelettel:

Reformer

ui. ha megjelentetitek az írásom, célszerűbb lenne a nevem nem aláírni a cikknek, amit természetesen az utolsó betűig vállalok.

Aláírásnak a „Reformer” szót kérem. Köszönöm.

Tisztelt Kollégák!

Felténnék az elején néhány számomra megfejtethetlen kérdést.

Maradjunk a szakmai lapunknál: az egyik oldalon nagy könnyek közepette panaszkodják, hogy milyen sokan vagyunk. Az újság másik oldalán tagfelvétel „korlátozott számban”, mi adunk taxiórát, lámpát, kártyalehúzó, autót, rendszámot, bérelhetsz is stb. Ez nem áll össze a fejemből!

Más. Nagy harc megy a fixtarifáért, amivel személy szerint egyetérténnék, ha mellé teszik garanciával, hogy abból semmilyen körülmények között NEM adhat a fuvarközvetítő kedvezményt, még magának a miniszterelnöknek sem. De ebben a nagy harcban, tüntetésben

erről semmit nem hallottam. Ha ezt a kedvezményt ránk hivatkozva – hogy legyen munkánk – mégis megadják, akkor ott vagyunk, ahol elindultunk, és akkor én nem támogatom a fix ár bevezetését.

Más. Itt vannak nagyjaink, akik állítólag bennünket, gépkocsivezetőket képviselnek a politikusoknál és fuvarközvetítőknél. Kábítanak, aldatnak bennünket, hogy ők bizony tárgyalnak és írják a leveleket és, hogy nem rajtuk múlik. Láthatjuk, hogy ha meg is hallgatják őket, érdeemben nem történik semmi. Pedig a kialakult helyzet több mint aggasztó! Testünkre tapadt piócaként szívják a vérünket és életerőnket a mindig emelkedő adónemek, biztosítások, bankhitelek, üzemanyagárak, szerviz-javítási költségek, a tagdíj és a ráakodó „ezt vegyük meg, azt vegyük meg” költségei (kocsmák, szállodák, diáklklubok, biztonsági őrök stb.). Még nem beszéltem a családi kiadásokról: energiaárak, élelmiszerárak, gyereknevelés költségeiről és a regeneráló-szabadságról, a kultúra, a sport stb. szükségéről. Ez utóbbiakra végképp nem jut pénz és idő az évi 320 munkanap és a napi 12–16 órás munka mellett. Megjegyezni kívánom, hogy ebben az országban **mindeni** a növekvő költségeire hivatkozva emeli az árakat, amit nekünk mindenhol meg is kell fizetni. Ha nem tesszük, oda a vállalkozásunk, vagy az autónk, vagy a lakásunk, vagy így együtt minden.

Kérdéseim a kollégákhoz, fuvarközvetítő iroda tulajdonosokhoz, taxi-érdekképviselőkhöz. Magyarországon a mindenki más gazdasági szereplővel szemben miért nem történik nálunk taxisoknál áremelés, elismerve az évi több százezer forintos többletkiadásunkat? (úza., bank, jav., élelmiszer, energiaárak stb.) Ha már a taxiár-emelést nem viszik keresztül, akkor miért adnak ilyen-olyan kedvezményes tarifákat a multiknak, az rt.-eknek, a kft.-eknek? Amennyiben nincs tarifaemelés, akkor azonnal be kell szüntetni minden taxisnyomorító árkedvezményt a meglévő tarifából!

Talán egy elképzelt párbeszéddel lehetne a kialakult helyzetet érzékeltetni:

Kérdés: Miért adtok kedvezményt egy többéves tarifából, miért nem emeltek tarifát?

Válasz: Mert a piac nem ismeri el az emelést, és hogy pörögjete, legyen munkátok.

Erre válasz: Ilyen áron nem kell munka, mert fizikailag nem lehet többet dolgozni és így is csak ad-dig tudunk taxizni, amíg mi, és a

Mit szolt a feleségem, amikor hajnalban hazaértél?

– Egy árva szót sem! Azt a két fogamat meg úgyis ki akartam húzatni!...

* * *

Egyszer volt egy ku-

tyám, Egyiptomnak hívtuk.

Minden szobában hagyott egy piramist...

* * *

Egyik feleségemmel sem volt szerencsém.

Az 1. elhagyott, a 2. nem...

még meglévő autónk bírjuk. Miért van a fuvarközvetítő iroda tulajdonosának az a kényszere, hogy felvegyen minden taxizni akarót? (Tisztelet a kivételnek.) Miért akarja a hazai munkanélküliséget a taxizáson keresztül megoldani (lásd az újságunkban lévő toborzókat), ráadásul a piaci ár alatti tarifával? Tudjuk, hogy nem az áldott nagy szívük okán (tisztelet a kivételnek, ami sajnos a kisebbség).

Más. Személyi elvárások: a taxi legyen jó megjelenésű, ápolt, kedves, toleráns, udvarias stb.

Az autója legyen korszerű, jól felszerelt, fiatal, tágas, tiszta stb. Legyen a vállalkozó jó adózó állampolgár, családapa, tartsa meg a véleményét, és legfőképp: szó nélkül dolgozzon veszteséges tarifával! Az elvárások minden téren magasak, tehát elvárás felénk is, hogy magas színvonalú szolgáltatást nyújtsunk – most már kijelenthető – veszteséges tarifával.

Kedves kolléga! Szerintem azért tudsz még dolgozni, ez azért lehetséges, mert még van egészséged és még bírja az autód. Ha már Magyarországon úgy alakult ki, hogy a taxizás több mint 80%-a fuvarközvetítőkön keresztül bonyolódik, akkor akik kezében van ez a piac, azoktól elvárható a nagyobb felelősségérzet is! Méltó, felelős magatartás az alvállalkozókkal szemben, akik nem mellesleg egyéni vállalkozók és ebből a tevékenységből megélni akaró emberek.

De hogy ne csak bíráljak, hanem tegyek javaslatot a megoldásra is, íme: mi is a négy legfontosabb alapvető problémánk évtizedek óta? 1. Létszám 2. Tarifa 3. Fegyelem 4. Gépkocsi. Én állítom, hogy ezeket mi magunk is meg tudjuk oldani politikusok és törvények nélkül.

Hogyan? Minden városban, ahol ez a szolgáltatás létezik és egynél több társaság van, a fuvarközvetítő iroda tulajdonosok fogjanak össze – félretéve minden nézetkülönbséget – a nagy cél, a négy alaprobléma megoldásának érdekében. Döntsék el, hogy az adott városban mennyi taxira van szükség (ne a politikus döntse el). Ezt, úgy gondolom, meg tudják állapítani. Jelöljék ki a legnagyobb irodát, ahonnan tudják irányítani a város egyetlen csapatát. Mielőtt ettől az eretnek gondolatától infarktust kapnál, olvasd tovább.

1. A diszpécsereknek továbbra is lesz munkája (mert szüksége lesz a nagy csapatnak műszakonként több diszpécserre).

2. Felszabadul a visszaadott irodák bérleti díja (azonos tagdíjnal és plusz).

3. A Gazdasági Versenyhivatal sem szólhatna egy szót sem, mert 1 csapat van és nem például 4.

4. Nem kell milliókért megvenni a címetek...

Folytatás a 31. oldalon



Mi nem vagyunk a legek, 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
Taxi

www.mobiltaxi.hu

MUTYI NÉLKÜL NÁLUNK NYÁRON IS VAN MIT A TEJBE APRÍTANI!

Partnereink: Bűsuló Juhász Étterem Sinatra Bár Vigadó La Pizza
50 Minutes Pizzéria Mini Déryné Kogart Nádor Étterem Rosenstein Vendéglő
Szegedi Halászcárda Arteus Capital Borsodchem Ernst & Young
Magyarközlöny MÚPA Chello Central Europe Zrt. ...

Free
WiFi
Free Internet Access



+36-1-6-666-666

ePAY



**Dinamikus és innovatív csapat
tagja szeretnél lenni?**

Aktív taxis kollégák jelentkezését várjuk:

- igényes autóval,
- város ismerettel,
- nyelvismerettel,
- akciós mobiltelefon

flotta szerződést köthetsz,

- kedvezményes belépési feltételekkel.

További partnereink: Symbol Doboz
White Angel Stúdió Sláger Terasz Dock Café
Pink La Puerto Moulin Rouge Prestige Up
Barba Negra Barba Cascade Cinem Hall/Debut
Kispipacs Bőr Aranyhordó Étterem Király Étterem
Pest-Buda Étterem Cafe Pierrot Fortuna 21 Étterem
Kacsa Étterem Mongolian Barbecue Étterem
(...a teljesség igénye nélkül)

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

Tel.: +36 1 235 5400 Fax: +36 1 235 5404 • www.6x6taxi.hu • etika@6x6taxi.hu

Folytatás a 28. oldalról

5. Megszűnik a konkurenciaharc.

6. Megszűnik a kedvezményadás, jöhet a fix tarifa.

7. Az egy csapattal megoldottá válik a létszámkérdés is.

8. Egy etikai ellenőr-csapattal a rend, fegyelem, és a kontroll is kézben tartható.

9. Saját hatáskörben állapítható meg a tarifa és a gépkocsiméret, típus, szín, felszereltség, műszaki mutatók.

És hol jár jól a fuvarközvetítő? Az általa a közösbe bevitt létszám után a tagdíj szorozva a vitt létszámmal őt illeti. Tehát egy fillérrel sem lesz kevesebb a havi bevétele, sőt a címvásárlásra ki nem adott pénz megmarad. Nem mellesleg a közös iroda fenntartása is jóval olcsóbb, mint a korábbi saját irodáé. Ha nem emeli, nem csökkenti a korábbi havi tagdíjat, mindenképp több marad, és kevesebb munkája lesz, mert megoszlik a mindennapi munka a tulajdonostársak között.

Innentől kezdve visszavehetnénk saját hatáskörbe a vállalkozásunk alakítását a politikuskoktól. Mert most nincs befolyásunk a saját vállalkozásunk és a sorsunk alakítására. Fel szeretném hívni a figyelmet arra is, hogy ez miért olyan fontos. Biztos feltűnt másnak is, milyen sok embernek vannak befizetésre sorba állított csekkjei, hányan „ették meg” az autójukat (nem tudták és nem tudják félreírni az amortizációs költséget), és ezért soha nem látott mennyiségű ember bérel rendszámot, autót, mert nekik már nem lesz saját

autójuk soha. Ez mind annak az üzletpolitikának tudható be, amit a fuvarközvetítő irodák tulajdonosai üznek háborítatlanul évek óta, a konkurenciára való hivatkozással. Megjegyzném, hogy nagy előszeretettel hivatkoznak az elavult szabályokra és politikusi passzivitásra is. Viszont a gazdasági környezettel köszönőviszonyban sem lévő tarifákat és a méltánytalan összegű szerződéseket – csak halkán jegyzem meg – nem a sokszor joggal szidott politikuskok kötötték, írták alá, állapították meg. Ettől függetlenül óriási baklövésnek és hibának tartom a politikuskok kezébe adni a sorsunkat.

Nem tanulatok érdekképviselők a budapesti példából?

A főváros kezébe adták a tarifa megállapítását. Még a tömegközlekedésben egyszerű sem felejtettek el emelni, addig nálatok?

És láthatjuk, milyen rendelettervezet készült. A Taxisok Világában olvashattunk róla.

Pl.: Mi szükség van az ülésenkénti 25 000 Ft-ról 50 000 Ft-ra emelni? Ha csak nem a bankok támogatása miatt, mivel az országban lévő 15 000 taxis majd fizet évi x ezer Ft-ot nekik olyanért, amit amióta bevezettek, nem használt senki. De egy pióccával több szívja a vérünket.

A másik az 5 évenkénti szintén több tízezerbe kerülő tanfolyam és vizsga. Ez is vérszívás. Itt a KRESZ-tanfolyamot tudom elképzelni évi 8 órában. 2x4 óra félevente fejenként/óránként 2-300 Ft-ért.

Látható, hogy semmi jó nem születik abból, ha a politikuskokat bevonjuk problémáink megoldásába. Egy dolgot tudok elképzelni, amiből nem hagyható ki a politikus: a **licenc**. Erre az elképzelésem a következő: fagyaszszák be az országban a jelenlegi létszámot, és mindenki, aki most taxis, az vehessen x százezer forintért 1 db licencet, amivel csak a tulajdonosa rendelkezhet. Így, amikor eljön a nyugdíj, vagy egy összegért adom el, vagy havi bérleti díjért kiadom, míg élek. Halálom esetén pedig eltemetnek az eladási árából. Tehát ez a befektetés jó befektetés lenne, ami öreg napjainkra hozzápótolna a kevés kis nyugdíjhoz.

Az évtizedes alapproblémánkat – létszám, tarifa, ellenőrzés, gépkocsi – így látom politikusk kihagyásával megoldani, saját hatáskörben.

Ehhez nem kifogások, hanem akarat kellene. Aki az itt leírtakat kritizálja, megteheti. Viszont kritikát csak akkor fogadok el, ha jobb, kivitelezhetőbb, működőképesebb elképzelések vannak.

Én 1979–1986 között dolgoztam Budapesten a Főtaxinál, amikor 3000 db kockás és 600 db Volán taxi oldotta meg a főváros fuvarigényét. Ezt csak azért írom le, hogy megvalósítható akár egy 4-5000 ezres nagy csapat is.

Várom válaszotokat!

**Reformer,
a Tiszán-túlról**

Törvénykezzünk?

Sokkal együtt az előző rendszerben szürke blokkházak között szocializálódtam. Mi megtanultuk, hogy csak azt lehet, amit engednek, így jó esetben nem voltak különösebb összetűzéseink a hatóságokkal. Aztán a rendszerváltást követően változott a mondas: az „azt lehet, amit engednek”-ból lett „minden szabad, ami nem tilos”. Így hát manapság, bár kicsit szabadabban, de közel sem könnyebben élünk. Életünket szabályozzák jól-rosszul megírt jogszabályok, mi pedig lehetőségeinkhez képest alkalmazkodunk. Vagy lázadunk.

Több mint 35 évnyi taxizásom során megtanultam, hogy az alkalmazkodás a célravezetőbb (az egyetlen kivétel talán a Taxisblokkad volt – az is csak átmeneti eredményt hozott). – Hagyjanak békén dolgozni! – ez volt az elvem akkor is, amikor már érezhetően megérett a helyzet a változtatásra. Bár nem voltam megelégedve a körülményekkel, próbáltam elviselni, hiszen dolgozni muszáj. Pénzt keresni muszáj. A családnak enni adni, megélni valamiből muszáj. Én meg csak ehhez értek. A taxizáshoz.

Olyan régen és olyan hévvel akartuk a változást, körülményeink valamilyen szintű rendezését, hogy úgy tűnik, most megkapjuk. Csak nem biztos hogy azt, amit szerettünk volna. Felkavarodott az állóvíz a taxis szakma körül. Mind a törvényalkotók, mint a taxis „képviselők” oldaláról „jobbnál jobb” megoldási, törvénykezési javaslatok érkeznek. Azokból a hírekből azonban, amelyek hozzánk „mezei” taxisokhoz a sajtóból meg a drosztpletykákból eljutnak, továbbra sem számíthatunk semmi jóra. A problémák lényege, magja ugyanis nem látszik változni. Vagy ha igen, csak nagyon áttételesen. Úgy vélem, akkor és csak akkor kell új szabályt, törvényt hozni, ha valami nem működik rendesen. A velünk kapcsolatos tervezetekből nem ez olvasható ki.

Hallom, hogy szigorítani kívánják a taxigépkocsik műszaki állapotára vonatkozó előírásokat. Vagy az életkorukat. Ugyan minek? Mi volt a baj? Talán kettétörték a taxik az Astoriánál? Vagy sorozatosan kigyulladtak az alagútban? Esetleg télen a hidegben nem lehetett jó részüket beindítani? Ha voltak is ilyen események, azok nem mi voltunk! Mi évente vizs-

gátatjuk a járműveinket, és a közlekedési felügyeletnek a műszaki vizsgán taxinak alkalmasnak minősítik. Ha megkérdőjelezzük a döntésüket, alkalmasságukat kérdőjelezzük meg.

Meghatározzák a csomagtartó méretét. Tán ezentúl pakkokkal járnak majd az utasok? Sok-sok évi taxis múltam statisztikája szerint az utasok 90%-a csomag nélkül utazik. A fennmaradó 10% nagyrészt annyi cuccot visz, amennyi egy átlagos, közepes gépkocsiba is belefér (feltéve persze, ha a taxis nem hord magával hátul egy fél autószerelő műhelyt – ilyet is láttam). Egész pályafutásom alatt talán 4-5 olyan eset volt, amikor nem fért el az utas csomagja, mert nem bírondje volt, hanem frissen vásárolt mosógépe, vagy éppen költözködött, esetleg a telekre vitte volna a komposztaprítót: ilyenkor hívtam egy kunbit, oszt el volt rendezve a dolog. Erre az 1-2 százalékra kell készülni a többi 98 százaléknak is? Szerintem marhaság! A hírek szerint a tervezetbe a csomagtartója mérete miatt még az Európában taxiként legnépszerűbb hibrid autó sem fér bele.

Szintén beszélnek, hogy újra az iskolapadba kell ülnünk. Taxis tanfolyamokat kell elvégeznünk ötévenként, és vizsgáznunk kell. Eszembe jut egy eset az elmúlt, talán 10-15 évvel ezelőtti első tanfolyamról, amikor a Vági Sanyi bácsi a következő kérdéssel fordult a huszoneves oktatóhoz: – Édes fiam, én negyven éve taxizom. Még a Szürke Taxinál kezdtem '56 előtt. Mi a jó istent akartok ti nekem megtanítani...? Szóval nem értem az egészet. Mi lehet az oka, hogy újra oktatni akarnak bennünket? Talán panasz jött, hogy a nem találunk oda a címekre? Rémült taxisok karikás szemekkel tanácstalanul kóborolnak az utcákon? Esetleg nem találják a könyvelőjüket? Vagy az autószerelőt? Vagy mi? Erről megint beugrik egy sztori egyetlen berkekből.

**TAXIGÉPKOCSIK
BÉRBEADÓK**

benzin + gázüzemű

06-70/368-3949

06-70/368-3948

Ott azt mondják – persze tréfásan –, hogy a tanáregéd az, aki nek mindent tudni kell. A professzornak csak egy dolgot kell tudni: hogy hol van a tanáregéd... Szerintem a taxisnak sem kell mindent tudni. Az adóbevallását majd elintézi a könyvelője, az autótját megjavítja a szerelője, a taxiórájára és az URH-jára is van szakember. Neki „csak” taxizni kell tudni. De azt nagyon! Ahhoz meg gyakorlót kell, nem újabb tanfolyam...

Egy másik örület: egységes színű taxik! Őszintén szólva ezt sem értem. Vagy csak nem akarom érteni. Folyamatos panaszok jöttek tán, hogy az utasok nem találják a taxikat? Összetévesztik a többi kocsival, vagy a buszokkal? Hát ott van a tetején az a sárga műanyag izé, ami este még világít is! Meg a sárga rendszám! Meg a méteres telefonszámok az oldalán! Eddig nem volt ebből gond! Hacsak nem az a cél, hogy a mostanában valóban egyre gyakoribb ál-taxikat kell kiszűrni ezzel a rendelkezéssel, mert azt még akár támogatnám is.

Nullás papírok? Évente? Hát itt egy kicsit elbizonytalanodtam. Azokhoz a „hülyékhez” tartozom ugyanis, akik rendre befizetik a járulékaikat a minimálbér után és adójukat a taxióra bevétele után. Még akkor is, ha ezeket az elvonásokat egyébként pófátla-

nul magasnak tartom. Mert szeretek nyugodtan aludni, és nem attól rettegetve tölteni napjaimat, hogy mikor inkasszózza le a bankszámlámat, vagy foglalja le kocsimat és lakásomat az adóhivatal. És igen, ha már erről beszélünk, elmondom, hogy rendkívül károsnak tartom azt a tényt, hogy némely „vállalkozó” adót és járulékot nem fizetve éveken át lébecol a szakmában, viszi el előlem a fuvarokat, rontja a pozícióm. Ma már egy év alatt közel 600 ezer forint járulékot és 150 ezer adót fizetek. Öt év alatt egy „kocsicserényit”. Persze hogy könnyebb a helyzete annak, aki ezt megússza (vagy azt hiszi, hogy megússza...). Ezt a rendelkezést tehát igen, támogatom, vessél meg érte.

Sokáig a liberalizmus híve voltam, de manapság már nem azt jelenti ez a szó, amivel azonosulni tudnék. Nem szabadság, hanem zűrzavar és káosz van. Tehát szükségesek a szabályok. A rend és kiszámíthatóság lett a fontos. De attól semmiféle problémánk nem fog megoldódni, ha mondjuk zöld lesz az Euro-8-as taxi teteje és a csomagtartóba befér egy háromajtós szekrény. A taxis pedig kiselőadást tart utasának a Bernoulli egyenletről, különös tekintettel a benzin és a gázolaj közötti különbségre...

-pikirt-

Lejtőn a szakma

Elképesztő lejtmenetbe került a taxis szakma! Azt már – majdnem – mindenki tudja, hogy ha ma bevezetnék az új – tervezett – rendeleteket, akkor a taxik negyede (!) kihulana az életkora miatt.

És akkor még nem beszéltünk a rémisztő dolgokról. Senki sem tudja, mennyien vannak az alkalmazottak, hányan vannak két-négy órára bejelentve, illetve mekkora létszám dolgozik teljesen feketén? Ezek az érintett kollégák előre menekülnek. Nem fizetik a társadalombiztosítást, a magas nyugdíjárulékot. De mit hoz számukra a holnap? Arról nem is beszélve, hogy a nyugdíjasok mai nyugdíját a mai munkavállalók által befi-

zetett összegből fizetik. Persze erre nem gondolnak a be sem jelentett kollégák!...

De mindez érthető, ha figyelembe vesszük az elmúlt időszakban keletkezett szakadékokat a bevételek és kiadások tekintetében. A kollégák nem azért adják fel vállalkozásaikat, nem azért lesznek droidok, mert így kényelmesebb. Egyszerűen nem lehet fedezni a kiadásokat ezekből a bevételekből!

Ahogy nincs egy korrekt felmérés a taxik állapotáról, úgy a taxisok állapotáról sem! Egyre több taxiban ott a mozgássérült-igazolvány. Az interneten valaki poénkodott, hogy milyen ügyesek a taxisok a mozgássérült-igazolvánnyal. Legnagyobb sajnálatomra, a taxisok, akiket én ismerek mozgássérült-igazolvánnyal, tényleg mozgássérültek. Mindannyi-

an valamilyen korábbi baleset miatt kapták ezt az igazolványt. Aztán több kolléga agyvérzés, mások szívinfarktus után taxiznak, kényszerűségből, megélhetési okokból. Amilyen tragikus állapotban van néhány taxi, ugyanolyan tragikus állapotban van egyre több kolléga! De hajtani és hajtani kell napi 12-14 órát, vagy még többet. Nincs megállás. És még így is lejtmenetbe kerültünk: sokunknak közeledik a szakadéka!

Ki lesz, aki megállítja a zuhanást: az érdekvépviseletek, a városháza? Észre veszik-e az illetékesek, hogy nem bírunk ki több szigorítást? Belátják-e, hogy azonnal engedni kell a bevétel – kiadás spirál szorításából? Belátják-e, hogy számunkra így nincs tovább?

Ferenczy P. Károly

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2002 márciusában

10 éve történt

A taxipiact szabályozását kéri a főváros

A Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottsága levélben fordult a közlekedési tárca vezetőjéhez, a taxisok helyzetét rendezni kívánva. Néhány részlet:

„Budapesten közel 6000 taxigépkocsi-vezetője próbál megélni ebből a számukhoz képest igen szűk piacból részben szabályozatlan körülmények között, részben megengedhetetlen szakmai megkülönböztetések kényszerű kéréteinek alávetve... A kialakult helyzet újra felveti, hogy milyen módon lehet a szolgálta-

tást végző közparkot (a taxi gépkocsik darabszámát) olyan alkotmányos módon korlátozni, amely számos, példászerű piaccgazdasággal rendelkező idegen országban bevált (pl. Nagy-Britannia, USA stb.). Véleményem szerint a szolgáltatásban részt vevő gépkocsik darabszámának meghatározását a települési önkormányzatok hatáskörébe kellene utalni. ... Sajnálatos módon a hazánkba látogató nagyszámú turistának ismét számolnia kell azzal a veszéllyel, hogy az általuk igénybe vett taxiszolgáltatásban becsapják, megkárosítják őket, melynek egyik oka a kíméletlen piacszerzés kényszerűsége.”

Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt, 1992 márciusában

20 éve történt

Bemutató

A Taxisok Világa 1992 márciusi száma megkísérelte a szakmában meghatározó társaságokat, képviselőket bemutatni az olvasóknak, elejét véve azoknak a vádaskodásoknak, hogy „ezt a sok naplopó senkiházit, akik az íróasztalok mögött ülnek, mi taxisok tartjuk el, és a felvett nagy lóvéért nem csinálnak semmit!” Nos, a riportokból kiderült, hogy a „naplopás” időnként kemény és önzetlen munka, a „nagy lóvé” pedig sok esetben egyszerűen társadalmi tevékenység. De nézzük, kik voltak a szereplők:

- Taxisok Budapesti Kamarája
- Országos Taxis Kamara
- Bemutatjuk a Budapesti Taxisok Ipartestületét

- Lesz-e újra az első a Budataxi?
- City: új vezetővel a régi nimbuszért
- Egyéves a Tele5 Taxi
- Évforduló előtt a kecskeméti Aranyhomok taxi
- A Főtaxi új arca
- Gábrriel közgyűlés

**– Miért szeretik a férfiak a bőrbőbe öltözött nőket?
– Mert pont olyan illatuk van, mint egy új autónak.**

– Hogyan teremtette az Isten a nőt?

– Először megteremtette a tyúkot, a libát, és akkor elfogyott a toll.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

Árpád-híd, Szentendrei út felől

Nagyon jó, hogy buszsávot festettek fel, azonban amikor ez véget ér, nincs megszakítva a záróvonal. Kérünk terelővonalat a záróvonal mellé.

- Az átlépő felfestéséről intézkedtünk.



Árpád híd: Hiányzik a terelővonal a záróvonal mellől

VII. Akácfa 57.

Feleslegesnek tűnik a megállási tilalom a jelzett helyszínen, sokan nem veszik komolyan. Jó lenne a jelzőtáblát leszerelni.



VII. Akácfa utca 57.: Szerintünk felesleges a megállási tilalom

- Az itt található automata parkolóház működése sorképződést okozott az Akácfa utcában. Ennek a helyzetnek a megoldására engedélyezte a forgalomtechnikai kezelő a megállási tilalom bevezetését.

Buszsávok Budapesten



A taxik itt megállhatnak, érthetetlen a megállási tilalom!

Tömegével szerelik a buszsávoknál a „Megállni tilos” jelzőtáblákat. De ez elentétes a közlekedés szabályaival! A taxik itt megállhatnak, amíg az utasok beszállnak a taxiba, vagy kiszállnak a taxiból.

- Új buszsáv létesítésekor „Megállni tilos” jelzőtáblát már nem helyezünk ki.

Toldy Ferenc utca

Ez az utca (is) – egyértelműen – alkalmatlan a kétirányú közlekedésre. Kérjük a környék forgalmi rendjének felülvizsgálatát.

- Az utca egyirányúsítását a Polgármesteri Hivatal nem támogatja.



I. Toldy Ferenc utca: A szűk utcában nem fér el két jármű egymás mellett

V. Irányi utca - Veres Pálné utca sarok



V. Veres Pálné utca: Ez a turista se vette észre a „Zsákutca” jelzőtáblát

Elforgatták a „Zsákutca” jelzőtáblát, sokan tévedésből mennek be a Veres Pálné utcába, amikor az Erzsébet-híd felé igyekeznek.

- A tábla helyreállításáról intézkedtünk.

Nővér a beteghez:
– Remélem, nem babonás!!
– Miért?
– Ezentúl csak bal lábbal tud felkelni!

* * *

Mindig aggódom, amikor hétvégére elmész a ha-

verjaiddal – mondja a csinos, fiatal feleség a férjének.

– Ne aggódj, drágám, hamarabb visszajövök, mint gondolnád – nyugtatja a férj.

– Hát éppen ez az!

V. Báthory utca - Hold utca sarok

■ Két kérés is lenne. Új útburkolati jeleket festettek fel, de ott maradtak a régiek is. A másik: a Báthory utca végig védett, egyedül ez a sarok „jobbkezes”. Kérjük ezt is levédetni.



• A burkolati jelek egyértelműsítéséről az időjárás függvényében intézkedünk. Az utca jelzötáblával történő levédését a széles burkolat, a forgalomnagyság, valamint a hálózati szerep indokolta. A Szemere utcától azonban az utca jellege megváltozik, így ezen a szakaszon az elsőbbségi viszonyoknak a megváltoztatását nem tervezzük.

VII. Király utca 59.



■ Oda festettek fel parkolóhelyet, ahol amúgy tilos megállni! Jó lenne „forgalom elől elzárt terület” útburkolati jeleket felfesteni.

• A burkolati jel felújításáról intézkedtünk.

XVIII. Gyorsforgalmi út



■ Továbbra is jönnek be a kamionok a „gyorsforgalmi” útra. ■ Olyan fizikai akadályt kellene kihelyezni, amilyen a közeli bevásárlóközpontnál látható.

• Az észrevételt továbbítottuk a forgalomtechnikai kezelő felé.

VI. Oktogon tér

■ Semmi sem akadályozza a balra fordulást az Oktogon után, ha ■ az Andrassy úton kifelé haladunk a Hősök tere irányába.

• A hiányzó „Kötelező haladási irány” jelzötábla kihelyezéséről intézkedtünk.



Dísz tér

■ Építkezés kezdődött a jelzett helyszínen és állványokkal takarták el az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzötáblát.



• A kivitelező cég felé továbbítjuk az észrevételt és felkérjük a hiányosság megszüntetésére.

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

lampafelelos@freemail.hu
Juhász Péter 06209247645
www.iwiw.hu, facebook

Hallom, a lányod hegedülni tanul. Na és, hogy halad?

– Nagyon jól. Neki köszönhetem, hogy megvehettem a szomszéd házat féláron.

Mi a különbség a jó ügyvéd és a sztárügyvéd között?

– A jó ügyvéd ismeri a törvényt. A sztárügyvéd ismeri a bírót.

A VÁROSI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS...



...SPECIALISTÁINK!

VENTUS-953 KFT.

H-1151 BUDAPEST, KOSSUTH U. 55.
(36-1) 306-7579; 307-5200

ÜGYELT: 20/583-1957

WWW.VENTUS-953.HU



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon/fax: 06-52-444-444

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

4025 Debrecen

Arany János u. 32.

Brutális utas

Savval fizetett

Egyre több a taxiban is az olyan utas, aki fizetés nélkül távozik. Ennek jó pár trükkje ismert hazánkban is, de azért annyira még nem durvult el a helyzet, mint azt egyik külföldi hírügynökség anyagából megismerhető.

Moszkvában minden megtörténhet, és ahogy őseim emlegették, ugyanannak az ellenkezője is. Meglepődni talán nincs is okunk, vagy talán mégis? Az azért mégsem természetes, hogy akadnak olyan elvetemült emberek, akik pár rubel helyett savat hintenek a sofőr arcába. Márpedig az orosz fővárosban a közelmúltban ez történt.

Roman Averjanov taxisofőr szokásos napi fuvarjait intézte. A kuncsaft beült az autójába, majd kérte, vigye el az egyik pályaudvarra, ahonnan majd tovább utazik. A férfi csendes, szótlan volt az út során, Roman pedig nem akarta erőltetni a beszélgetést, gondolván, a kuncsaft elmerült gondolataiban, ő nem fogja megzavarni. A meglepetés csak akkor érte, amikor megérkeztek. Közölte mennyi a fuvardíj, ám fizetés helyett, maró folyadékot lötytyentett arcába a távozó férfi.

Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a közelben volt egy szemészeti klinika, ahol szakszerű ellátásban részesült a sérült sofőr. A sav hatására megsérült a szeme is, ám a károsodás mértéke csak a későbbi vizsgálatok során lesz megállapítható.

A lesavazott férfi megtette feljelentését a rendőrségen, ahol nyomozást indítottak a támadó ellen, de igen kevés nyom áll a bűnüldözők rendelkezésére. Roman Averjanov igen gyenge személyleírást tudott adni a tettesről, mert nem vette alaposan szemügyre. Ha szerencséje van, akkor a taxi első ülésén rögzített nyomok segíthetnek az elkövető azonosításában, de ez egyelőre igen gyenge szálnak tűnik. **Cash**

A dülöngélő részeg nekimegy egy asszonynak, aki hatalmas pofont kever le neki.

– Már haza is értem? – csodálkozik a részeg.



7-777-777

RÁDIÓ TELE5 TAXI



Tisztelt Kolléganők és Kollégák!

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

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

Felvétellel kapcsolatos információk:

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

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Hogy a szelíden érző szép nemet
Letiltva minden főbb pályáiról,
Guzsajra, töre kárhozatni szokta
A férfitörvényt, vajjon jól van-e?”
(Berzsenyi Dániel)

Münster környékén áll Hülshoff vízivára. Aki látta a Jókai-regényből készült tv-sorozatot, a *Névtelen vár*-at és emlékszik rá – no, éppen erre hasonlít, csak valamivel nagyobb. Vizen átívelő híd, nagy kapubejáró, komor vastag falak, kicsinyke ablakok, néhány toronyszerűség, a tó körül dús vegetáció.

Itt született 1797 decemberében **Anna Elisabeth Francisca Adolphina Wilhelmina Ludovica Freein von Droste zu Hülshoff**. – Hát nem semmi név! Így egyszerűen nehéz kimondani, ezért nevezzük csak úgy, ahogy rokonai: Anettének. Az ősi veszfáliai család leánykája koraszülöttként jött a világra. Emiatt egész életében sokat betegeskedik, felcseperedvén véznácska, sápatag, zárkózott és magányos. De nem mogorva, hanem inkább csendeske. Őszintén és mélyen vallásos, katolikus hite jámborsággal és mások iránti empátiával erősíti.

A világtól elzárt élete akkor nyílik ki valamelyest, amikor előzvegyült anyjával elhagyják a vízivárat, Rückhausba költöznek. Egy évig él Svájcban, kicsinyt utazgat, majd megletepszik és a húgával együtt él a Boden-tó melletti Meersburg várában, majd egy igen szemrevaló villában. Ez a sokszobás villa és a csinos nagy kert lesz végképp bezárult életének színhelye. Amúgy is olyan volt, mint afféle önkéntes magányba vonult várkisasszony, korosodván meg is maradt annak. Pedig a róla készített rajzok, főstmények tanúsága szerint lehetne akár társaságbeli hölgy is. Festett portréján kecsesen ül karosszékében, égszínkék ruhában, barna haja hátul kontyban, két oldalt loknival (a kor divatja szerint), arca hosszúkjában, nem kimonodottan szép, inkább kellemetes, nagy barna szeme mintha figyelmeztetné nézne enyhén oldalra.

No igen, a szemek. Irgalmatlanul rövidlátó volt e drága, de úgy ám, hogy a szobája egyik szögletéből a másikba már abszolúte homályosan látott. És mégis. E rövidlátó szemek páratlanul élesen látják az őt körülvevő – mondjuk így – mikrovilágot. A részleteket, amelyek mellett a magát oly sokra tartó öntelt férfi költőnépség hányavetin ellépedel.

Már gyermekkorában is írt verseket. Csak úgy, magának, azokat senkinek meg nem mutatva. Lépésről lépésre érlelődik eredeti, más-hoz nem hasonlítható stílusa. Kora a kései romantika, a szentimentalizmus, az érzélgősség korszaka, a „verselő” biedermeier leánykák ideje, amikor e leányverseket csak színpogva, könyvnyáztatta zsebkendőn kéznél tartva kellett olvasni.

E túlsorduló-duló szenvedésektől, modo-

rosságtól teljesen mentes Anette költészete, amely távolról sem rideg, inkább racionális, de nem érzelemmentes. A sokszínű, változatos természet apró részleteit ragadja meg és ábrázolja igen érzékletesen. A formákat, a színeket, a hangokat erőteljes és mégis visszafogott képekben sajátos, csak rá jellemző ritmusban. Mert ugyebár minek szenvedni, magunkat sajnáltatni, amikor oly szép egy virág, csak közel kell hajolni hozzá, hogy rövidlátó szememtől a lelkemig hasson – mondhatta volna. Tessenek csak megfigyelni, milyen gondossággal, precizitással rögzíti egy álmatlanul töltött éjszaka minden neszt, rezdülését, mocsanását (*Kosztolányi Dezső* fordításában).

ÁLMATLAN ÉJ

(Részlet)

Lehunytt a nap, bíbor-komoly
pompába s a hullámtarj
hegyén jött a bús ködgomoly,
a csillagtalán éj!
Távolba messze zaj zizeg –
most üt tizedet.

Hogy illatoz az orgona,
mily kábítón, mily áthatón,
az ablakon oly zordon a
fák rajza, innen láthatom.
A mutató előremegy!
most tizenegy.

Agyamba zúgó vér kering!
Főnt zajt hallok, alattomost,
recseg a kis asztalka, ing,
mint hogyha kulcs nyitná ki most,
Virraszt a fúrge óra – már
éjfélre jár.

Most kő gurul és hull a máz,
reng a torony, a rozoga,
manó zörömből-kaparász,
gyors szélrohamtól mozog a
fa lombos árnya mindenütt; –
és egyet üt.

Aludni vágyom csöndesen,
míg rám lehel a hold, a szűz
s a suttogó gallyat lesem,
vérembe tűz, a lombba tűz,
fülembé dal és tompa nesz –
két óra lesz.

Az udvaron száll a galamb
és a hajnaltól részegebb,
kakas kukorít és alant
vackán mocoog már az eb;
istálló nyílik, döng a légy –
az óra megy.

Csak 1838-ban, tehát 41 évesen adta ki első verseskötetét. Egy hazai „ítész” valamikor

azt írta róla, hogy zárkózottsága miatt alapjában „műveletlen” és „tapasztalatlan” volt. No, ez aztán a peckes, jellemzően nagyképű férfikijelentés. „Műveletlen”, csak azért, mert nem ment világlátni, nem szerzett professzori címet magának? Hogy is van ez, kedves uram? – és a belső gazdagság, a lélek gazdagsága, az igazán csak a nőkre jellemző beleérző képesség? – hiszen ez a valódi műveltség! Egyébként Anettét ifjúkorában igen jó nevű magántanárok oktatták, aztán meg élete végéig kiterjedt levelezést folytatott. Levelező partnerei közül csak a két veledő hölgyet említjük. Az egyik a fekete loknis hajú, fekete szemű, élénk tekintetű és élénk eszű, vidám Adele Schopenhauer, a nagy filozófus huga, a másik a szőke loknis, szép arcú, okos Ottilie Pogwisch, Goethe menyé. Anette választleveleiben meghatóan megértő, bölcs, higgadt és soha nem kioktató. Ugyan honnan az élettapasztalat, valóságismeret és valóságérzés, amely nem csak verseiből, de leveleiből és paraszti tárgyú novelláiból is kiolvasható? Honnét tud e zárkózott „várkisasszony” például a paraszti élet hétköznapjairól? Rejtély...

Soha nem ment férjhez. Ám életének utolsó néhány évében megértő és szerető társat talált egy nála 18 évvel fiatalabb ifjú költő-író személyében, aki iránt szerelmet és szeretettel párosuló anyai érzelmeket táplált, s akit írói próbálkozásaiiban segített. Ám Anette igenis okos nő, aki tudja, hogy a kapcsolatuk nem tarthat sokáig. S valóban, útjaik elváltak. Az ifjú a sokoldalú segítségért „hálából” hamarost megnősült, feleségül vett egy korban hozzáillő loknis szőkeséget.

Néhány – kétségekkel és boldogsággal váltakozó – rövidke év: ennyi jutott a szerelemből Anettének.

Elválásuk után egyre betegesebb, egyre gyengébb, míg végül – hosszas szenvedés után – 1848 januárjában a halál végleg lecsukta rövidlátó és mégis mily mélyre látó barna szemét. A meersburgi temetőben nyugszik, sírját mindig színes, többnyire kék virágok borítják. Olyan égszínkékek, mint a ruhája a róla készült festményen...

Nem tudom ki hogy van vele, de valahányszor úgynevezett emlékházban, emlékszobában járok, úgy érzem magam, mint holmi tapintatlan, kéretlen kíváncsiskodó. A meersburgi várban láthatók Anette szobái, bútorai, íróasztala, néhány tárgya – s az ágya, amelyben magányos és sokszor álmatlan, szenvedésteli éjszakáit töltötte, és amelyből utolsó útjára vitték...

Látván e relikviákat itt és házában az ember gyereke elgondolkodik a bizonyára eltúlzott érzékenységén: mert hát mégiscsak egy *hölgyről* van szó, az ő valahai *intim* szférájáról és az ő keze érintette tárgyairól!

Akkor ott valóban tapintatlannak, indiszkrétnak éreztem magam – és kisi tettem a kertjébe...

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Gasztronómia

Tavaszi gombás omlett

Az előző hónapban nem „jelentkeztem”, összejötték nem kívánatos események. Valójában a „Lombard kocsonya” bemutatását terveztem, de ami késik, nem múlik! Most azonban a tavasz közeledtével egy másik könnyen elkészíthető reggeli, vagy koraesti ételt mutatnék be – a tavaszi gombás omlettet.

Szabadban boronatarcsán, a konyhában serpenyőben hamar elkészíthető. A lényeg: minél több, az évszakra jellemző zöltség legyen otthon. A legfontosabb a megfelelő alap – jóféle házi pálinka. Nézzük a hozzávalókat négy személyre. Én ezt egyszer róka-gombával ettem, de bármely más gombával is kitűnő.

Tehát kell hozzá:

2 csomag hónapos retek
1 db kígyóuborka
1/2 kg csemege uborka
25-30 dkg gomba (róka, vargánya, szegfű, csiperke, esetleg laska)
2 db közepes hagyma
1 db lilahagyma
5-6 gerezd fokhagyma
1 dl olaj
2-3 dkg vaj
12 db tojás
1 csokor petrezselyem összevágva
1 db kaliforniai paprika
1 db erős, hegyes paprika
1 dl tej
kevés liszt
1 dl fehérbor
1-2 szál friss rozsmaring
20-25 dkg bacon, vagy kolozsvári szalonna
só, bors

Nézzük, hogyan készül: A forró olaj és vaj keverékén hirtelen megsütjük a szalonnát, majd megpároljuk a karikára vágott hagymát. Ezután rátesszük a gombát, amikor levét enged, szolidan fűszerezzük és rászórjuk a zú-

zott fokhagymát. Most adjuk hozzá a kockára vágott paprikát. Megszórjuk a petrezselyem és a rozsmaring felével.

Ekkor a csodálatos illat- és színekavalkád hangulatemelő hatását tessék fokozni egy pohárka rizlinggel.

Pár percig pároljuk, aztán vegyük le a tűzről. Gyorsan készítsünk a tojásokból, lisztből és tejből egy sűrű, sós palacsintát és süssünk 4 db jó vastag palacsintát. Ezeket tegyük lapos tányérra. Ezután egy kicsit még pároljunk a gombán úgy, hogy kevés lisztet szórjunk rá, és öntsünk rá egy 1/2–1 dl rizlinget. 2-3 perc még, és kész.

Persze ha kell, akkor még a fűszerezést ki egészíthetjük ilyenkor. Szedjük a gombát az omlettek egyik felére, hajtsuk rá a másik felét. Rakjuk mellé a kockára vágott zöldségeket – uborkát, retket, csemegeuborkát, paprikát. Végül az egészet szórjuk meg az apróra vágott petrezselyem és rozsmaring maradékával. Barna vagy rozskenyeret ajánlok hozzá.

Remélem elég szemléletesen írtam le ezt a tavaszi csemegét. Próbáljátok meg elkészíteni, jó étvágyat!

Üdvözlettel:

City 231 Sanyi

Tisztelt kollégák!

A téli nehéz ételek után igaz, még várni kell a friss zöldségre, de azért egy könnyebb, finom ételt készíthetünk, mondjuk halból.

Vettem tehát szép friss pisztrángot és némi rákot mellé. A pisztrángokat sóztam, borsoltam, halfűszert szórtam rá, majd olívaolajban mindkét oldalán átsütöttem.

A rákot megtisztítás után szintén kevés olíván piritottam néhány percig, fokhagymával és petrezselyemmel.

Tálalásnál kínálhatjuk sült burgonyával is,

A hozzávalók: a rák és a pisztráng



Sütés közben



Tálalás

és a száraz fehér bor igen jólesik hozzá. Mint látjuk, a recept nem bonyolult, s elég gyorsan elkészíthető, valamint igen izletes.

Érdemes kipróbálni.

Fakanalas jó étvágyat kívánok:

Soós István City 22

2011 október 15.

Zámbori György emléktúra

A Cit Taxi SE. tavalyi évzáró kerékpártúráját Zámbori Gyuri kollégánk (City 111) emlékére ajánlottuk, aki a magyar kerékpársport kiváló egyénisége volt a 80-as évektől 2011. október 1-jén hirtelen bekövetkezett haláláig.

A túrára Péteriben gyülekeztünk Farkas Lacinál (City 98), aki párjával Katival, egy kiadós reggelivel várt minket. Lassú cihelődés után indultunk neki az előttünk álló 63 km-es távnak a csipős délelőttön.

Farkas Laci és Kis Gyuri (City 518) meglepetése volt egy rövid távú háziverseny megrendezése a Káva–Pánd–Káva útvonalon.

A versenyen Kemény Attila (City 677) bizonyult a leggyorsabbnak,

ő valaha versenyzőtársa volt Zámbori Gyurinak. Az ezüstöt Nuspi Attila (City 227), a bronzot Farkas Laci (City 98) érdemelte ki.

Visszafelé Monoron az Ilzer sörfőzde éttermében Kis Gyuri megemlékezésében méltatta Zámbori Gyuri sporteredményeit, aki országúti magyar bajnok volt 1986-ban, és több Békeversenyen is indult a '80-as években. Akkoriban a Békeversenyek olyan jelentőséggel bírtak a keleti blokkban, mint a Tour de France a nagyvilágban.

Az ebéd után kellemesen elfáradva érkezünk vissza Péteribe.

Utólag szeretném megköszönni minden sporttársam segítőkész együttműködését, Farkas Lacinak és Katinak a szíves vendéglátást és Kis Gyurinak a versenybírói közreműködését és a megem-

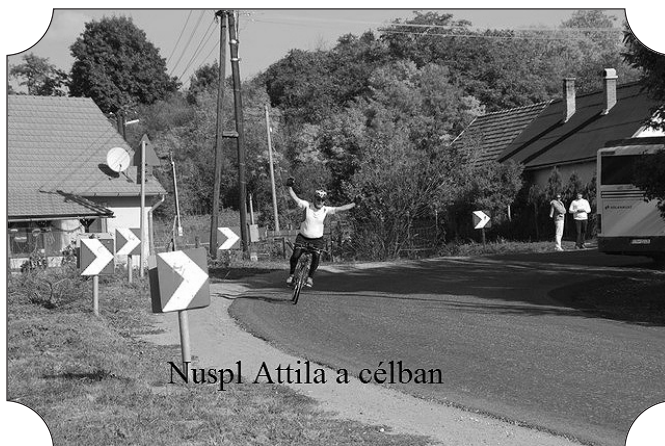
Rajt előtti készülődés



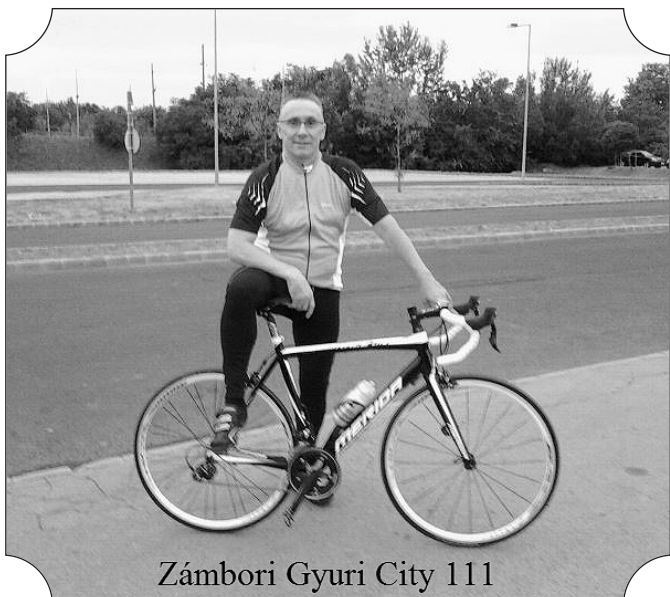
Kis Gyuri megemlékezése



Farkas Laci a célban



Nuspl Attila a célban



Zámbori Gyuri City 111



Kemény Attila az utolérhetetlen

lékezést, továbbá az általa felajánlott érmeket. Az idei évben is márciustól novemberig – havonta – szervezünk laza, könnyű, nézelődős kerékpártúrákat 40 és 70 km-es távokon.

Szeretettel várunk benneteket, bármelyik fuvarszervező irodánál is dolgoztok.

Idei első utunk Szentendrére vezet március 31-én, szombaton.

Érdeklődni lehet: Varga Dénesnél a 06/70/3838-160-as telefonon.

Varga Dénes (City 160)

A férj éjjel álmában azt mondja, hogy Claudia, Claudia. A feleség reggel felelősségre vonja, hogy kinek a nevét mondogatta álmában?

– Csak a ló neve, akit megtettem az ügetőn – mondja a férj.

Másnap délután a férj későn jön haza, a felesége pedig hidegen fogadja.

– Mi van, drágám, miért vagy ilyen kimért?

– Á, semmi, csak telefonált a lovad – mondja a feleség.

* * *

Két munkaruhába öltözött férfi egymás mögött magasba tartott kézzel megy az úton. Odalép egy harmadik fickó:

– Uraim, maguk meg miért mennek ilyen furcsán?

– Wazze, Józsi! A gerendát otthagytuk!

Tavaly több mint 800 millióért foltoztak

Kezdődik a kátyús szezon

Budapest 1043 kilométeres főközlekedési útvonalain tavaly több mint tízezer kátyút foltoztak be a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. munkatársai, melynek költségei meghaladták a 800 millió forintot. Arról nincs adat, hogy a kátyúk okozta károkért mennyit fizettek ki az útvonalak üzemeltetői, annyi azonban bizonyos, a biztosítóknál bejelentett 1300 káreset 45 millió forintjukat bánta.

Közeledik a tavasz, a hóingadozás azonban nem csak a forgalomban részt vevők idegrendszerét viseli meg, hanem az utak állapotát is. Az éjszakai fagyok, majd a napközbeni 10-15 fokos melegek igen csak igénybe veszik a burkolatot. A csapadékos időjárás mindezt tetézi. A hólé, az eső, víz beszivárog a repedésekbe, a hajnali fagy pedig szép lassan szétfeszíti az aszfaltot, és máris kész a kátyú. Az elmúlt télen volt olyan éjszaka, amikor csak a fővárosban több száz úthiba alakult ki egyetlen éjszaka. Budapest 4315 kilométer úthálózatából 1043 karbantartásáért felelős az októberben létrejött Budapesti Közlekedési Központ /BKK/ Közút Zrt. A főközlekedési utakon kialakuló hibák kijavítása az ő feladatuk. Több technológia alkalmazásával végzik a dolgukat, időjárástól függően. Csapadékos időben hideg, míg 10 fok fölött melegaszfalt bedolgozással igyekeznek eltüntetni a lyukakat. Új technológiaként az úgynevezett inframelegítési módszert is alkalmazzák. Ennek lényege: az úthiba felületét egy speciális gép felmelegíti olyan mértékben, hogy a meglévő aszfalt a helyszínen újra bedolgozható legyen, a hiányzó burkolatot mart

A biztosító nem nyújt kártérítést, amennyiben:

- a kárt a KRESZ 3. § b) és c) pontjának valamint a 25. § (1) bekezdés és 26. § (4) bekezdés előírásainak be nem tartása, a forgalmi, az időjárási, a látási, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) nem megfelelő közlekedés, vagy abszolút, illetve relatív sebességtűlépés okozta,
- a kár szabálysértés miatt, vagy azzal összefüggésben keletkezett,
- a kár a biztosított gépjármű nem rendeltetésszerű használatára visszavezethető okok miatt következett be,
- a kár a gépjármű sporteszközként történő használata, versenyzés, vagy versenyre való felkészülés során keletkezett.

Nem téríti a biztosító azokat a károkat, amelyek oka közvetlenül, vagy közvetve, egészben, vagy részben:

- háború, polgárháború, katonai erő nemzetközi alkalmazása, harci eszköz, vagy hadianyag felhasználásának következménye,

- polgári zavargás, sztrájk, felkelés, zendülés, fosztogatás, egyéb erőszakos cselekmény következménye,
- bármely tüntetés, terrorizmus, ideértve minden olyan cselekményt is, melyet valamely tényleges, vagy várhatóan bekövetkező terrorcselekmény meghiúsítása, vagy az az elleni védekezés során tesznek,
- nukleáris, mérgező biológiai vagy vegyi anyagok olyan kibocsátása, kiszökése, amely közvetlenül vagy közvetve nukleáris sugárzást, radioaktív vegyi, biológiai szennyezést eredményez.

Nem téríti a biztosító azon károkat:

- amelyek a biztosított gépjármű avultságával, rendszeres karbantartásának elmulasztásával összefüggésben következtek be,
- amely az eredetivel nem megegyező minőségű elem, anyag, alkatrész stb. beépítése, vagy egyéb ok miatt, az esztétikai értékcsökkenésből adódik,
- a lejárt forgalmi engedéllyel közlekedő, a forgalomból kivont vagy a lejárt vezetői engedéllyel vezetett gépjárművekben keletkezett károkat.

aszfalttal pótolják és a speciális kötőanyag hozzáadásával a felmelegített, átkevert aszfaltot kézi úthengerrel tömörítik. Ez anyag- és energiatakarékos, a kijavított burkolat minősége az előírásoknak megfelel. Időtállósága a korábban alkalmazott módszerekhez képest tartósabb. A hagyományos eljárás három hétig bírta, míg az új technológia három hónapig.

Napjainkban már lehetősége van a gépjármű-tulajdonosoknak speciális kiegészítő biztosítást kötni. Több biztosítótársaság is kínál ilyen szolgáltatást, amelynek az éves díja személygépkocsi esetén nem éri el a kétezer forintot. A március elején nyilvánosságra hozott adatok szerint: a Generali biztosító 2011-ben összesen 1200 kátyúkára 40 millió forintot fizetett ki, míg a KÖBE 100 esetért 5 milliót.

Utóbbinál kiegészítő biztosításként köthető úgynevezett defekt-, gumiabroncs-, kátyú- és fényszórókár-biztosítás, amely defekt, illetve kavics- vagy köfelverődés által a fényszórókban okozott sérülések esetén hármezer, míg kátyúkárért harmincezer forintig fedezi a költségeket. Aki ezzel a biztosítással rendelkezik, annak a káresetet követően 5 napon belül kell a biztosító-

tójánál bejelenteni az eseményt, majd a továbbiakban az út üzemeltetőjével és fenn tartójával már nincs dolga. Arra azonban érdemes odafigyelni, hogy a biztosítási szerződésben számos kizáró ok található, amely esetén nem nyújt kártérítést a biztosító. /Lásd keretes írásunkat./

Kátyúkár esetén a biztosítással rendelkezőnek rendőrt kell hívnia és helyszíneltetnie kell az eseményt, mert a későbbiekben e jegyzőkönyv nélkül nem érvényesítheti kárigényét. Szükség esetén félre lehet állni az úttestről, de mindaddig, amíg a rendőrség be nem fejezte a helyszínelést, a kerékcserét nem szabad elvégezni. Amennyiben nincs biztosítása, akkor is körültekintően kell eljárnia a szerencsétlenül járt gépjárművezetőnek. Fotókat kell készítenie a helyszínről, a defektes kerékről, a sérült alkatrészekről. Célszerű tanúkat keresni, akik igazolni tudják az eseményt, az adataikat rögzíteni. A fotókon lehetőség szerint látszódjon az utcanévtábla és házszám is. Amennyiben a futómű vagy egyéb része is sérül a gépjárműnek, úgy azt csak eredetivel lehet pótolni, szervizben, számlával igazoltan lehet javíttatni és a cserélt alkatrészeket be kell mutatni, majd a kár rendezésével megbízott ügyintézőnek. Amennyiben az esemény a főváros főközlekedési útján történt, a BKK

Folytatás a 43. oldalon

Egy szőke nő érdeklődik a vegyesboltban:

- Cipőpaszta van?
- Hogyne, kérem. Milyen cipőre?
- Harminckettesre.

* * *

Bemegy a skót a vendéglőbe, sorra eszi a legjobb ételeket, majd szól a pincérnek:

- Főúr, kérem! Kinek kell fizetni?

A pincér magától értetődő könnyedséggel: - Hát nekem!

- Huh! - sóhajt fel a skót megkönnyebbülve -, már azt hittem, nekem!

* * *

Nénike odamegy a sírásóhoz a temetőben.

- Ne haragudjon, aranyoskám, de megmondaná, merre találok a negyvenegyes parcella, harmincnégyes sírt?

- Höhő, ezt bírom... Elmáskálnak, aztán meg nem találnak vissza...



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

ZÚZMARA CSOMAG
műszeres futómű-
és fényoszóró
beállítás
6790 Ft
helyett

RÉNSZARVAS CSOMAG
motordiagnosztika
akkumulátor és
fagyálló műszeres
ellenőrzése
8790 Ft
helyett

HÓPIHE CSOMAG
lengéscsillapító
és fékhatás mérés
teljes futómű
átvizsgálás
7300 Ft
helyett

4800 Ft

Az árak az ÁFA-t nem tartalmazzák

Teljeskörű biztosítási ügyintézés!

Biztosítási kárrendezési központ



Mi megelőlegezzük javítási költségeit!

**Törzsügyfeleinknek
ingyenes csereautót biztosítunk!**



Olajcsere szerviz

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

A CSOMAGHOZ TARTOZÓ DÍJTALAN SZOLGÁLTATÁSOK

Olajrendszer tisztítás
Korlátlan mennyiségű motorolaj feltöltés
Olajszűrő cseréje

ELÉRHETŐSÉGEINK:

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

**Alkatrész rendelés,
információk:**

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

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

Tudsz számolni?

A Budapest Taxinál:

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

A jövedelmedet számold ki ne a forgalmadat!

A Budapest Taxinál:

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

Szerinted melyik cégnél marad több pénz a zsebedben?

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

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

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

gyere a Budapest Taxihoz dolgozni!

BUDAPEST TAXI

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



Folytatás a 40. oldalról

Közút Zrt. az illetékes. A bejelentés megtehető a Budapest, XI. kerület, Bánk bán utca 8-10., földszint 7. szám alatt. Az ügyfélfogadási idő hétfőtől csütörtökig 08.00–14.00, míg pénteken 08.00–12.00-ig tart.

Telefon: 06-40-353-353.

A bejelentéshez szükséges okmányok:

- a kárt, eseményt bejelentő személyi igazolványa,
- a gépjárművet vezető személy vezetői engedélye,
- a gépjármű forgalmi engedélye,
- a kötelező gépjármű felelősségbiztosítás igazolása,
- ha nem a tulajdonos a bejelentő, akkor meghatalmazás,
- nyilatkozat casco biztosításról (nem feltétel).

A bejelentésnél közölni kell:

- az esemény idejét, pontos helyét (kerület, út, tér, házszám stb...)
- milyen körülmények között, mi történt,
- a sérülés, a kár becsült mértékét.

A bejelentéshez mellékelni lehet továbbá:

- a káreseményt, illetve annak bekövetkezését helyszínen észlelő tanúk adatait (név, lakcím),
- hatósági (rendőrségi) intézkedést lezáró hivatalos feljegyzést,
- fényképfelvételt a káresemény helyszínéről.

Amennyiben nem főközlekedési útról van szó, úgy célszerű a kerületi önkormányzat weblapján illetve ügyfélszolgálati irodájánál tájékozódni, hogy az úthibákból eredő kárrendezést mely osztályuk rendezi. Néhány honlapról letölthető a kárbejelentő,

és van, ahol a legfontosabb tudnivalókat is feltüntetik, de ez kerületenként változó.

Vidéken sem jobb a helyzet. Míg korábban Észak- és Kelet-Magyarország útjai voltak úthibáiról elhíresültek, addig napjainkban nincs az országnak olyan megyéje, ahol ne fordulna elő rossz minőségű burkolat. Ráadásul az útkezelők is minden lehetőséget megragadnak arra, hogy ne kártalanítsák a bajba jutottat. Elég egyetlen közlekedési tábla vagy sebességkorlátozás, amit nem tartott be a gépjármű vezetője, s máris elutasítják a kérelmét. Létezik a KRESZ-ben egy „gumiszabály”, amely kimondja, minden esetben az út és látási viszonyoknak megfelelően kell a gépjárművet vezetni, ráadásul az abszolút és relatív sebességtűl lépés szintén kizáró ok. Nem véletlen, hogy a benyújtott kárigények felét elutasították az elmúlt esztendőben. **k.z.t.**

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

DIGITAXI THERMO

taxaméter eladó.

Ugyanott eladó URH antenna, talppal.

Tel.: 06/70/398-8972

Sürgősen eladó E 220 CDI

Mercedes 2001-es évjárat.

Full extrás + TV + DVD lejátszó.

Taxiórával, URH- val, antennával.

Vizsga: 2013. 01. hóig.

Ár: megegyezés szerint.

Hívj: 06/70/3838-945



DAEWOO



CHEVROLET



KIA MOTORS

The Power to Surprise™



HYUNDAI

**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK**

www.korexcar.hu

1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.

Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292

Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnái Budapest

7000 Ft-ért. Teljeskörű

gépjármű kárügyintézés,

javitás, ingyenes taxi

csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Dunaharaszti,

telekárban, 2 generációs, felújítandó **családi ház**, aszfaltozott utcában, részben berendezetten **eladó.**

2 szoba, fürdőszoba,

konyha + étkező,

előszoba, melléképület.

Cserépkályha, gyűrűs-kút.

Gáz és csatorna az utcában.

Irányár: **10.5 millió forint.**

Érd.: 06/70/383-8772

Renault Laguna, 2.0 literes,

benzines személygépkocsi,

1999-es évjáratú, taxinál

kompletten felszerelve, **eladó.**

Ár: **545 000 Ft.**

Érd.: 06/70/38-39-945

Felszerelt taxit bérelnék

tartós bérlettel, csak

hitelátvállalással, nem

a bankon keresztül,

hanem bérlettel.

Telefon: 06/20-374-5080

Eladó 4db VW gyári

7Jx16H2 E37 **acélfelni.**

58 mm agyméret, 5x112

lyukosztással. Passat és

Skoda Superb I.

típusokra alkalmas.

Szép állapotban vannak,

egyik nem volt még

használva.

Érdeklődni:

+36702766223

A taxisok nem üzleti

célú hirdeteit

továbbra is **INGYEN**

közöljük. Taxisok

üzleti célú hirdeteit

apróhirdetesként

kezeljük, melynek

nettó díja: 2500 Ft.

Az apróhirdetés max.

20 szót tartalmazhat.

Ez az Ön
hirdetésének helye

Előfizethető a Taxisok Világa!

előfizetési díjak november 1-től

A féléves előfizetői díj **2970 Ft**, az egyéves **5940 Ft**, amit postautalványon

kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt,

nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

A vezetői asszisztens rendszerek fejlődése

Az utóbbi években a járművezetést, meghatározott vezetési helyzetekben, vezetői asszisztensnek nevezett elektronikus eszközök segítik. Tágabb értelemben vezetői asszisztenseken a gépkocsik biztonsági, kényelmi és kommunikációs eszközei értendők.

Napjainkban a vezetői asszisztensek fejlettsége a gépkocsivezetés automatizálásának olyan szintjére jutott, ahonnan a továbblépés a vezetői felelősség világszerte egységes jogi szabályozását teszi szükségessé. Addig azonban a meglévő rendszerek elterjesztésében számíthatunk hatósági nyomásra.

Járművezetés-korszerűsítés, hatósági nyomással

A járműről és annak forgalmi környezetéről, folyamatosan 10¹¹ bit/s-nyi információáram éri a vezetőt. Amikorra ebből tudatos válasz születik, a válaszadás 1-2 információra csök-

kommunikációval végzett javítására, továbbá az előbbi biztonsági rendszerek funkcionális egyesítésére irányul.

Az utóbbi időkben a gépkocsikon a villamosság és az elektronika járművön belüli részarányának, továbbá a biztonsági részegység-irányítók jelentős, számszerű növekedésének lehetünk tanúi.

A vezetői asszisztens és telekommunikációs rendszerek még ebben az évtizedben elérik a fedélzeti hálózatok bővíthetőségének fizikai határait. **A fejlesztési cél: az ütközementes közlekedés.** Ennek érdekében a világ nagy közlekedési régióiban fokozott hatósági intézkedések várhatók, amelyek célja az aktív forgalombiztonsági és vezetői asszisztens rendszerek alkalmazásának bővítése.

A forgalombiztonsági eszközök kötelező használatba vételével a közlekedési hatóságok azt az írószági éhínség óta alkalmazott, több száz éves felismerést érvényesítik, amelynek értelmében a tömeges méretű halálozást hivatals nyomás nélkül nem lehet jelentős mértékben csökkenteni. A baleseti károk anyagi hatásai is jelentősek az EU-ban, elérik az együttes GDP két százalékát.

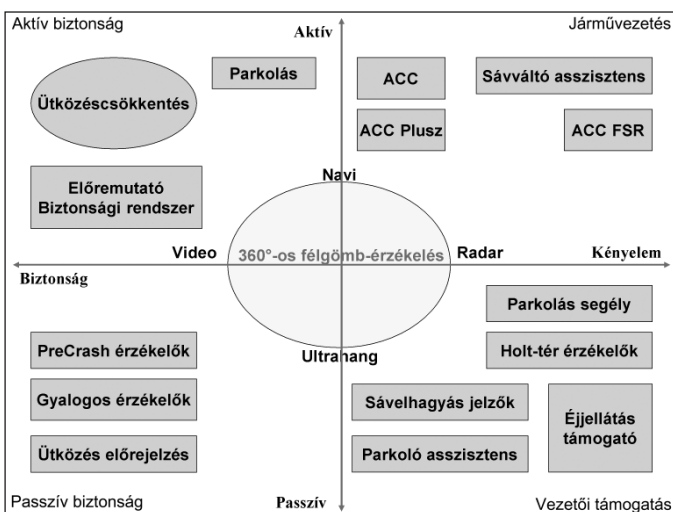
Ilyen intézkedések nyomán került sor az



A MAN járműoldalt figyelő asszisztens rendszere

elektronikus blokkolásgátlók hasznajárműveken, az ESP-k SUV-ken, és a közeljövőben a blokkolásgátlók motorkerékpárokra való kötelező alkalmazására, hogy a belsőégésű motorok károsanyag-kibocsátásának korlátozását ne is említsük. Ez utóbbi feladat világszerte egységes vizsgálatának fejlesztését az ENSZ vállalta magára.

A legújabb intézkedések nyomán az EU tagországaiban, 2011. novembere óta minden újonnan bevezetett személygépkocsi és kis-hasznajármű modellen gyárilag kötelező felszerelés a kisodródást megakadályozó elektronikus menetstabilizáló. Ugy, hogy ebben a kategóriában, 2014. október 31.-étől, az EU-ban értékesített valamennyi új járművön kötelező felszereléssé válik. Az elektronikus menetstabilizáló intelligens érzékelők segítségével másodpercenként 25-ször ellenőrzi, hogy a jármű pillanatnyi haladási irá-



Hogyan segítik a vezetői asszisztensek a járművezetést?

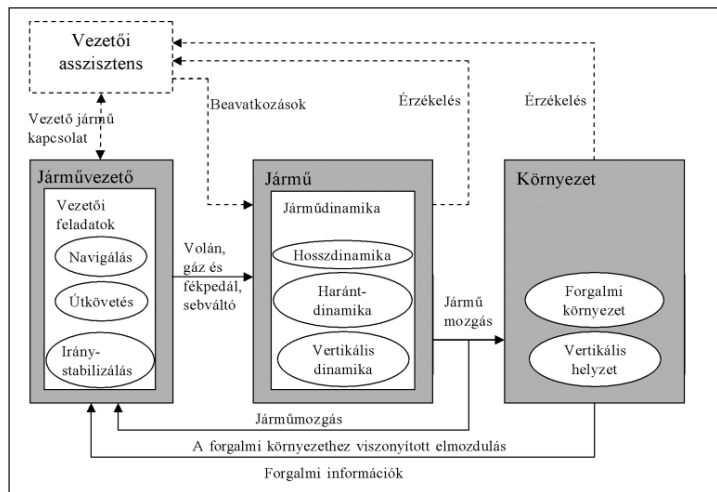
ken másodpercenként. A vezetői asszisztens rendszerek ennél legalább két nagyságrenddel kisebb válaszadási késedelemmel tájékoztatják a vezetőt a jármű mozgásállapotáról, és avatkoznak be annak módosításába.

Napjainkban a járműbiztonsági színvonal növelése a vezetői asszisztensek alkalmazására, informatikai fejlesztésre, a biztonság

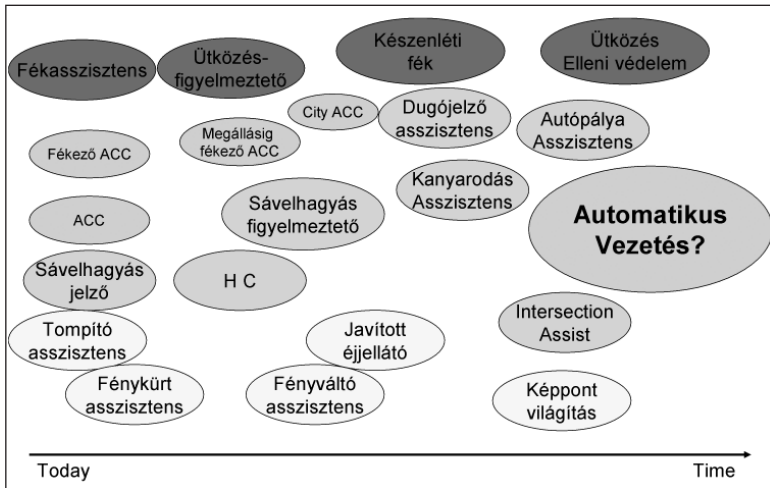
szági éhínség óta alkalmazott, több száz éves felismerést érvényesítik, amelynek értelmében a tömeges méretű halálozást hivatals nyomás nélkül nem lehet jelentős mértékben csökkenteni. A baleseti károk anyagi hatásai is jelentősek az EU-ban, elérik az együttes GDP két százalékát.

Ilyen intézkedések nyomán került sor az

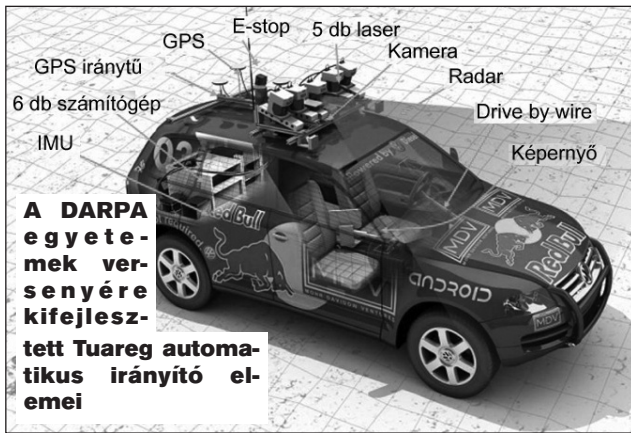
A vezetői asszisztens helye a járművezető, a jármű és a forgalmi környezet kapcsolatrendszerében



Ismeretes, hogy 50 km/h sebességen a gépkocsi megállási úthossza 15 m. A 6D-s jármű számítógépe kétszer gyorsabb a vezetőnél, ezért 7 méter után automatikusan fékez, és ennél, egy teljes járműhosszal rövidebb úton megáll



A vezetői asszisztensek bevezetésének időrendi vázlata

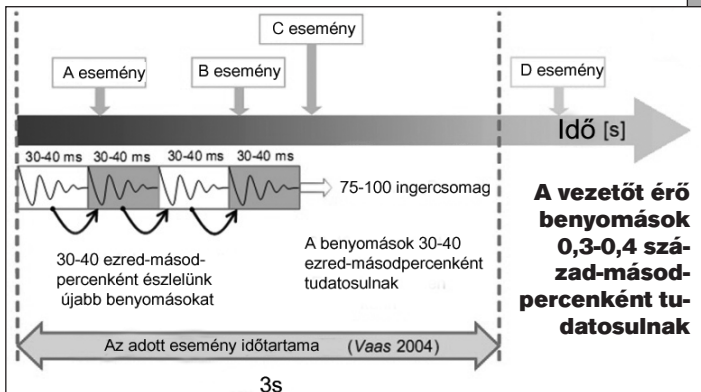


A DARPA egyetemeken versenyzőre kifejlesztett Tuareg automatikus irányító elemei

nya összhangban áll-e a járművezető kormánykerék által kijelölt szándékával. Ha a rendszer valamilyen rendellenességet észlel, és úgy érkezik, hogy a jármű kezd elveszíteni menetstabilitását, az ESP® a motornyo-maték csökkentésével beavatkozik a stabilitás helyreállítása érdekében. Ha ez nem elegendő, akkor külön-külön megfékezi a megfelelő kerekeket. Az elektronikus menetstabilizáló a blokkolásgátló és a kipörgés-gátló feladatát is ellátja egyben. Elektronikus menetstabilizáló használatával a kisodródásos balesetek közel 80%-a megelőzhető.

A fejlődés motorjai

Az érzékelő elemek és az elektronikus áramkörök tömeges beépítése miatt a vezetői as-



3s

– Hogyan oszlatja fel a skót rendőr a tüntető tömeget? – Leveszi a sapkáját és kéregetni kezd.

Az idős házaspár otthon üldögél, és az esti rádióműsorban a távgyógyító műsorát hallgatja.

– Jól van emberek – mondja a gyógyító –, kezdjük. Isten meg akar gyógyítani titeket. Mindössze annyit kell tennetek, hogy az egyik kezeteket tegyétek a rádióra, a másikat pedig a beteg testrészetekre. A néni feláll, odacsoszog a rádióhoz, és ráteszi a kezét az izületi gyulladáshoz csípőjére. Az öregúr is odamegy, és az egyik kezét a rádióra teszi, a másikat pedig a siccére. A felesége megvetően ránéz, majd így szól:

– Te vén bolond! Ez az ember azt mondta, hogy betegeket gyógyít, nem azt, hogy halottakat támaszt fel.

szisztensek érettsége fokozatosan növekszik, mert az automatizálás mindinkább megfizethetővé válik.

Ebből következően a járműgyártók új biztonsági alkatrészeket akarnak készíteni. A sokféleséget azonban szabványosítással kell ésszerű mértékűre korlátozni. A változások várhatóan azzal járnak, hogy a vezetői asszisztensek színvonala inkább stagnál, mint emelkedik.

A vezetői asszisztensek dinamikus fejlődése azt mutatta, hogy újra kellett értelmezni a járműirányítás vezető és a jármű közötti kapcsolatát. Addig, amíg a járművezető éber, a járművezetés felügyeletét is rá kell bízni. A vezetői éberség csökkenésekor azonban a beavatkozást a gyorsabb, és megbízhatóbb működésű vezetői asszisztenseknek kell átadni, mert a járművezetésben azok használata biztonságosabb. Ezt állapították meg azok a tudósok, akik EU-megbízásból döntésmegvalósító kutatásokat folytattak a járművezetés teljes körű vagy részleges automatizálás-fejlesztése tárgyában. E szerint: a vezető és folyamatosan korszerűsített járműve

közül mindig az vezessen, aki, illetve amelyik a vezetésben biztonságosabb döntéseket tud hozni.

Tagadhatatlanul serkentő hatása volt azoknak az automatikus irányításfejlesztéseknek is, amelyet az amerikai DARPA intézet írt ki egyetemi diákcsoportok számára. A fejlesztések ugyanis önmagukon túlmutató tapasztalatokkal jártak. Megerősítették azt, amit az autógyártók eddig is tudtak: a járműirányítás minősége egyes vezetési részfunkciók automatizálásával jelentősen javítható.

Új minőség bevezetését jelentő szériaalkalmazásokra a 2014/15-ös modell-évben a prémium-modelleken lehet számítani. Azokon, amelyeken a környezetlátás és forgalomérzékelés video-, és a radartechnikával végzett javításának alkalmazása kínál új lehetőségeket.

A számítási teljesítmények folytonos növekedése egyre fejlettebb video-algoritmuskok megoldását teszi lehetővé, egyebek között, a video-alapú gyalogos-felismerésben is. Az utóbbi, az utat álló tárgy mögül kilépve keresztező gyalogos érzékeléséből és mozgásának automatikus kiértékeléséből áll. Az elemző munka a gyalogos mozgásának képsorozatán bekövetkező változások vizsgálatából áll. 50 km/h-s tempóban közlekedő járművet az előtt kell fékezéssel megállítani, mielőtt az útját keresztező gyalogos a jármű

Az Audi, szűk garázsba való ki-beállításához kifejlesztett vezetői asszisztense



elé lépne. A fékezést az elektronika az első képkocka felvételétől számított 120 m/s múlva megkezdheti, ez alatt a jármű

csak 1,7 métert tesz meg. A 6D-s jármű számítógépe kétszer gyorsabb a vezetőnél. 7 méter után automatikusan fékez, és

egy teljes járműhosszal rövidebb úton megáll!

Az új asszisztens rendszerek fontos, jövőbe mutató követelménye a skalázhatóság. Annak a rendező elvnek a megvalósítása, amelynek értelmében a legegyszerűbb elemből, további elemek kiegészítésével, a legbonyolultabb rendszer is felépíthető legyen.

Egyetlen közös rendszer elemeiből, lehetőleg járműmárkától függetlenül. Az utóbbi követelmények kielégítésére csak a legnagyobb rendszerszállítók alkalmasak (lásd Robert Bosch).

Új fejlesztésű vezetői asszisztens a keresztiányú forgalmat jelző Cross Traffic Alert (CTA), amely a parkolóhelyről kitolató jármű hátsó részén lévő radarérzékelők jeleivel akusztikusan és vizuálisan riasztja a vezetőt az oldalról érkező járművekre. A Volvo V40-esén, Genfben bemutatott CTA alkalmas a jármű 30 méteres körzetében zajló forgalom érzékelésére.

Világszerte figyelemre méltó erőfeszítések folynak útkereszteződésben és a közúti jelzések leolvasásában segítő, továbbá a forgalmi torlódásokra figyelmeztető vezetői asszisztens rendszerek fejlesztésére. Érdemi eredményeket a legkorábban a 2014/15-ös modellévben várhatunk.

A fejlesztés nem lezár fejezet, mert az ember és a technika együtt fejlődik és válik egyre jobba.

Petrók János



Az Audi lakókocsi vontatást-ellenőrző asszisztens rendszerének képernyőjén a vonórúd helyzete folyamatosan megfigyelhető

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. Bár vannak olyan időpontok, amikor szinte biztos számíthatunk a vonat áthaladására, de ez nem jelenti azt, hogy bármely más időben nem tűnhet fel az ilyen veszélyes partnerünk. A vasúti átjárót mindig – a nap 24 órájában – fokozott óvatossággal kell megközelítenünk!

2. Helyes a „B” válasz. A járdán – részben vagy teljes terjedelemben – csak akkor szabad a gépkocsival megállni, ha azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi. További feltétel, hogy a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el, és a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon marad, illetve a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg. Ez a szabály érvényes a várakozási övezetben is!

3. Helyes az „A” válasz. Olyan párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol a forgalmi sávokat útburkolati jelekkel megjelölték, a külső forgalmi sávban folyamatosan haladó taxi a belső sávban folyamatosan haladó, tehát nem előzést vagy folyamatos előzést végző jármű mellett folyamatosan elhaladhat. Szabálytalan jobbról előzésnek az minősül, ha a másik jármű melletti elhaladás érdekében a taxi forgalmi sávot változtat. Jobbról előzni csak a KRESZ 34.§ (4) bekezdésben leírt esetekben szabad.

4. Helyes a „C” válasz. Ha a jelzőtáblán a járművek jelképei közül több van feltüntetve, az útra a jelképekkel jelzett valamennyi járművel tilos behajtani.

5. Helyes a „C” válasz. A fotón látható keresztiányú egymást követő folytonos sárga vonalak azt jelzik, hogy az úton sebességhorlátozásra vagy megállási kötelezettségre kell számítani.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Egyirányú forgalmú út”. Az ilyen úton az úttest széléhez, illetőleg a várakozóhelyre történő beálláshoz szükséges hátramenetet kivéve tolatni tilos.

7. Helyes a „C” válasz. A képen un. áthívó típusú fényjelző készüléket láthatunk, amelyet a közlekedő haladási iránya szerint a csomópontból történő kilépésnek helyezni kell el. A piros fény itt is a továbbhaladás tilalmát jelzi, így a másik útról érkező járművet

a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt meg kell állítani.

8. Helyes a „C” válasz. Tilos megállni más járművel a villamos-, autóbusz- vagy trolibusz-megállóhelyet jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből más következik.

9. Helyes a „C” válasz. Nem kell becsatolni a biztonsági övet a taxi vezetőjének, ha taxi üzemmódban utast szállít. E szabály egyaránt érvényes lakott területen és azon kívül is.

10. Helyes a „B” válasz. A taxi első üléséhez a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel, vagy a légszék működésbe lépését előzetesen megakadályozták. A gyermekek a gyermekbiztonsági rendszerhez tartozó hevederekkel (pántokkal) is rögzíteni kell.

11. Helyes a „C” válasz. Előzni abban az esetben szabad, ha a manőver céljából igénybe venni kívánt forgalmi sáv olyan távolságban szabad, hogy – figyelemmel az előzni kívánó és a megelőzendő jármű közötti különbségre – az előzés a szembejövő forgalmat nem zavarja.

12. Helyes a „B” válasz. A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten tilos a járművel az úttest felezővonalát – a balra bekanyarodás, illetőleg a megfordulás esetét kivéve – átlépni.

13. Helyes a „B” válasz. Az irányváltoztatást – ide nem értve a körforgalmú útra történő bekanyarodást – a művelet előtt kellő időben megkezdett és annak befejezéséig folyamatosan adott irányjelzéssel kell jelezni.

14. Helyes a „C” válasz. A parkoló közepén álló gépkocsiknak a képen látható módon történő elhelyezése praktikus és helykímélő, de semmiképpen sem szabályos!

Helyesbítés: lapunk februári számának 14-es kérdésére tévesen írtuk jónak a c)-t, mert a helyes a b) válasz! A gépelési hibámért elnézést kérek! Szerencsére az indoklással nincs gond, hiszen a járművek eleje nem nyúlhat túl a járdára festett fehér színű útburkolati jelen.

Rozika is elment...



**Király Ferencné
(FŐTAXI URH 394)**

1944 – 2012 Élt 68 évet

Elment Rozika is, a FŐTAXI régi munkatársa. Majdnem négy évtizedig volt tagja a kockások nagy családjának. Néhány éve már nyugdíjas volt, de mi régiek jól emlékszünk rá. Egy taxisdinasztia tagja volt, gyermeke is közöttünk dolgozott sokáig, most máshol tekeri a volánt.

Már Rozika is máshol tekeri a volánt, de emlékét nem feledjük!

Nyugodj békében!

**Juhász Péter
(FŐTAXI Zrt.s)**

Na ebből tényleg „ELÉG VOLT!”



Újra folytatódik a térfigyelők általi szabálysértő bírságotlasi hadjárat a taxisok ellen.

Magyarország elsőként bevezette a taxikból való ki- és beszállás tilalmát.

**Persze nem mindenütt, csak a közintézmények, irodaházak,
turisták által látogatott terek és utcák százain, azaz
a belvárosban bárhol és bármikor utas nem szállhat ki és be a taxiba.**

Nem gond, ha csak 20 másodpercre állsz meg. 30.000 HUF.

Mérlegelésnek helye nincs! ...Szerintük!

Elindítottuk az első próbapert. Rövidesen együtt kell, hogy hallassuk a hangunkat!
A részletekről időben tájékoztatjuk azokat, akik eddig még nem, vagy már megkapták
a szombathelyi csekkeket!

Rövidesen találkozunk!

**ORSZÁGOS
TAXIS
SZÖVETSÉG**

Ha támogatni szeretnél bennünket...

Interneten: www.taxiszovetseg.hu

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

Küldd el neved, postacímed, stb...

(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)

CITROËN GRAND C4 PICASSO A KÉNYELMES UTAZÁS JÓ ÜZLET!

CITROËN GRAND C4 PICASSO

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

> **MÁR 4 990 480 FT-TÓL**



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

A CITROËN a TOTAL-t választotta.

CITROËN GRAND C4 PICASSO

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

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso vegyes fogyasztása: 4,9-7,0 l/100 km, CO₂-kibocsátása: 129-177 g/km. A 4 990 480 Ft-os ajánlat 2012. február 29-ig a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTi Tendance-ra a készlet erejéig érvényes, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A változtatás jogát fenntartjuk.