

taxisok világa



0-24h
NON-STOP NYITVA TARTÁS

TELJES KÖRŰ AUTÓSZERVIZ ÉS GÁZAUTÓ ÁTALAKÍTÁS

SZERVIZMUNKÁK • AUTÓMENTÉS • DIAGNOSZTIKA • KIPUFOGÓ JAVÍTÁS
MŰSZAKI VIZSGA • AUTÓFÉNYEZÉS • KÁRFELVÉTEL HELYBEN • GUMISZERELÉS...

VAGYIS MINDEN, AMI AUTÓ.



TAXISOKNAK KÜLÖNLEGES KEDVEZMÉNYEK!

Autolux Sedan Kft.

Cím: 2220 Vecsés, Lanyi u. 4. • Tel.: 06 29 552 160 • Mobil: 06 70 984 1552 / 06 30 431 0121
E-mail: info@autolux.hu • Web: www.autolux.hu



XXII. évf 11. sz.

2012.

November

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

.../2012. (...) Korm. rendelet	6.
Vidéki taxisok tiltakozása	7.
Fővárosi taxidrosztengedély vidékieknek	18.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Áfa a taxisolgáltatásban	21.
Gondolatok a forgalmi adó megfizetéséről	22.
10 éve történt, 20 éve történt	22.
Az álmok valóra válnak, avagy egy igaz taxis mese!	24.
A főváros taxisabályozási terveihez beküldött javaslatok, kritikák	25.
Reklám a kocsiablakokon	30.
Az új Renault Clio	35.
Bekeményítettek a sógorok?	37.
A STROKE felismerése	38.
Találtunk egy verset	39.
Új adózási forma a KATA (kisadózók tételes átalányadója)	40.
Egyre bővül a lista	42.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	43.
A gépkocsi felkészítése az őszi-téli időszakra II. rész	44.
A forgalomirányító jelzőlámpákról	46.

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 kiadó a lapban megjelenő hirdetések
tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

TÖRVÉNYKEZÉSI DÖMPING A TAXIS SZAKMA KÖRÜL

Mi történik?! Az utóbbi hetekben, hónapokban csak kapkodjuk a fejünket. Úgy tűnik, a törvénykezés ráállt a „taxis vonalra”, mindenki bennünket akar szabályozni. A sok új tervezet között még szakembernek is nehéz kiigazodni, de mi most megpróbáljuk a lehetetlent. Ösvényt vágunk ebben a dzsungelben.

Miről is van szó? Huszonkét éve azt kérjük, követeljük, hogy valaki végre tegyen rendet a szakmában. Sokan vagyunk, olcsók vagyunk, csórók vagyunk, nem tudunk megélni. Nőnek a költségek, csökkennek a bevételek. Napi 12-16 óra munkára kényszerülünk, vagy csalásra, másépp éhenhalnánk. Miközben akik „belőlünk élnek”, azok kőgazdagok (pedig nem feltétlenül – de ez már egy másik írás témája lehet...)

Lopják a fuvarjainkat, lopják az időnket és az életünket. Megnyomorítanak az adókkal és járulékokkal. Meg a büntetésekkel. Valaki csináljon már valamit, legyen droszt-tarifalétszám! Legyen ellenőrzés! Hulljon a férgese! Legyen REND!

Hát most megkapjuk. Mégpedig öt különböző oldalról:

- Már 2009 nyara óta terítéken van egy kormányrendelet tervezete, amely országos szinten kívánja szabályozni a személyszállítást, most a finisébe ért. A tervezet és a hozzáfűzött szakmai vélemény a 4. oldaltól.

- Tavaly merült fel a főváros részéről, hogy rendeletet alkosson a budapesti taxik működési feltételeiről, kész a tervezet. A véleményezés a 25. oldaltól.

- Idén született egy előterjesztés az egyik kormánypárt részéről, hogy a taxisokat bevételüktől függetlenül sorolják be az áfa-körbe, gyanítom „átmegy” a szavazáson.

- Kaptunk kedvezményeket is: jövőre kisadózónak minősülhetünk, kedvezményes közterhekkel és egyszerűbb adminisztrációval (ha csak a fenti áfa-törvény felül nem írja ezt). Cikkünk a 21. oldalon.

- Elővettek egy 22 éve született miniszeri rendeletet is a gépkocsi ablakainak átláthatóságáról, és valamiért éppen most lett fontos ennek szó szerinti betartása. Erről szóló cikkünk a 30. oldalon.

Hát, dióhéjban ennyi. Lényeges, hogy ne keveredjünk el a rendeletek szövevényében.

Tehát van egy **kormányrendelet-tervezet**, amely országos hatókörű, és megszabja taxiautók évjáratát, továbbá többek között a taxivállalkozók ötévenkénti vizsgáztatását kívánja előírni.

Van egy **fővárosi tervezet** (taxiautók színe, mérete, évjárat, környezetvédelmi besorolása, csomagtartó ürmérete stb.) – ez kizárólag a Budapesten taxizókra vonatkozik.

Van egy **törvénytervezet**, amely szintén országos érvényű, és az áfa-körbe kívánja beléptetni

Havi aforizma
Sose kövesd el azt a hibát, hogy olyanokkal vitatkozz, akiknek egyébként nem adsz a véleményére.

az összes taxist. Igen, Pista bácsit is, aki mondjuk egy borsodi kisvárosban a húszéves Suzukijával napi három fuvar csinálat a vasútállomás és az orvosi rendelő között. Darabonként 400 forintért...

Van egy évek óta változatlan **miniszeri rendelet** az autók ablakairól, melynek a betartása valami miatt hirtelen nagyon fontos lett. Szintén országos érvényű, még akkor is, ha egyelőre kizárólag Budapestten zaklatják ezzel a gyanútlan taxisokat.

Végül van egy kedvező **adótörvény-változtatási terv**, ami lehet, hogy pont a taxisokra nem lesz érvényes...

Lapunk e számában részletesen körjárjuk e témákat. Hangsúlyozva, hogy majd' minden itt említett előírás csupán **tervezet, nem elfogadott szabály, így azok bizonyos mértékben változhatnak**. De a helyzet akkor is rémisztő...

ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

0.-Ft

kezdőbefizetéssel, vagy

110.000.-Ft

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve, hitelesítve, üzemenként elvihető!

„Néma” – alapidíjban foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

Ecometer Kft., 1039 Budapest, Rakóczi u.8.
Tel. Fax: +36 1 240 9479
E-mail: szallasi@ecometer.com
Weblap: www.ecometer.com

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium **Tisztelt Németh Lászlóné miniszter asszony!**

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felhívása alapján a következő észrevételekkel élünk a „.../2011. (...) Korm. rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról” rendelettervezettel kapcsolatosan.

A fentebb említett rendelettervezet áttekintése során megállapítható az a sajnálatos tény, mely szerint az alább véleményezett kormányrendelet-tervezet tartalmi elemeinek egyeztetése 2009 őszén, azaz több mint három éve kezdődött. **Sajnálatosnak tartjuk, hogy ezen időszak alatt, a rendelet előkészítését végző minisztériumi tisztségviselők rendeletmódosítással kapcsolatos, előre mutató szándékait nem sikerült megismernünk! Az elmúlt 3 év alatt hallottunk taxira vonatkozó EU-s előírásokról, melyek nem léteznek. Hallottunk rendelet-egyszerűsítésről, mely viszont nem tükröződik a 2012. október végi tervezetben. Hallottunk arról, hogy az eredeti minisztertanácsi rendelet elavult, mely véleményt kizárólag alátámasztani tudjuk, viszont a rendelettervezetben nem látjuk a változtatás, azaz az aktuális körülményekhez való alkalmazkodás szándékát.**

A 2012. október eleji rendelettervezet képest a nyilvánosságra hozott november végi változat több tucat változtatást tartalmaz, melyre tekintettel irreálisan rövid időnek tekintjük a rendelkezésre bocsátott véleményezési időszakot. A rendelettervezetben következő adottságokkal találkozhatunk, melyek továbbra sem tükrözik a szakma szándékát:

A jelenleg érvényben lévő, 23 évvel ezelőtt elfogadott minisztertanácsi rendelet eredeti szabályozása szerint, a rendeletben meghatározott tevékenységek kétszintű engedélyeztetési eljárás alá tartoznak, melynek keretén belül a Nemzeti Közlekedési Hatóság korábban országos, ma már megyei engedélyt ad ki a tevékenységek végzésére. Oly módon, hogy ezen engedélyt az Önkormányzati rendeletek területi hatályosságuk alapján korlátozzák, korlátozhatják. Ez a fordított engedélyezési folyamat példa nélküli az európai gyakorlat szerint a taxiszolgáltatásban és kiegészítő diszpécseri, fuvarközvetítői tevékenységekben. **Az európai gyakorlat szerint az országos rendelet, a tevékenység végzésének keretfeltételeit határozza meg, melyre tekintettel az Önkormányzati rendeletek további korlátozásra, szabályozásra jogosultak gyakorlatuk alapján. Engedélyek kiadására, a tevékenység ellenőrzésére, az engedélyek visszavonására a rendeletek keretein belül az Önkormányzatoknak nyílik lehetőségük!**

Ha az engedélykiadás nálunk is az európai gyakorlatot követné, akkor mit jelentene ez a jövőben?

Az országos rendeletben foglaltak szerint, a szolgáltatás nyújtását biztosító gépkocsikat a Nemzeti Közlekedési Hatóság vizsgálná, de mint minden más gépkocsi üzemeltető vállalkozás esetében – lásd, futárszolgálat, autókölcsönzés gépkocsivezetővel, de akár a pékeket is említhetjük, akik legalább annyit autóznak a kenyérszállítás során, mint a taxisok – az Önkormányzat, a helyi rendeleteiben foglaltak szerint adná ki a regionális szolgáltatást biztosító tevékenységi engedélyt.

Ezzel szemben hol tartunk most?

A tervezet szerint az NKH adja ki a jövőben is a tevékenységi engedélyeket, figyelembe véve az önkormányzatok rendeleteit.

Elképzelhető, hogy a jövőben Pest megyében 30 város szabályozza a taxiszolgáltatást. (Ha jól tudjuk, akkor már most 5 szabályozta.) Ezek után a tervezet szerint a gépkocsik ajtajain 10 centis betűkkel

feltüntethetjük, hogy Budapest, Pest megye IGEN, de Vác, Cegléd,stb NEM, vagy feltüntetjük Pest megye azon 60 településének nevét, ahol szolgáltathat az adott gépkocsi?

A kormányrendelet-tervezet jelen adottságaiban még arra sem alkalmas, hogy egyértelmű felhatalmazást adjon a Fővárosnak – vagy egyéb önkormányzatoknak – a fővárosi rendelet tervezetében foglalt korlátozásokra. (Tudomásunk szerint már több mint egy éve egyeztetés folyik ez ügyben.) A jelen, és tervezet szerinti kétszintű engedélyeztetési folyamatnak eredményeként azon önkormányzatok, ahol nem készítettek taxirendeletet, nem rendelkeznek információval arra vonatkozóan sem, hogy egyáltalán működik-e taxiszolgáltatás a fenntartásuk alatt! (Ahol van rendelet – például Budapesten –, ott is csak a gépkocsikat tartják nyilván, a gépkocsivezetőket nem!) Ennél még árnyaltabb a probléma! Még az engedély kiadására jelenleg jogosult Nemzeti Közlekedési Hatóság sem tudja megmondani a nyilvántartása alapján, hogy például Dunakeszin hány vállalkozás folytat taxis tevékenységet! Hogy miért nem rendelkezik ezen információkkal? Azért, mert az NKH megyei engedélyt ad ki! Erre tekintettel egy ilyen tartalmú kérdésre csupán azt tudja nyilatkozni, hogy Pest megyében pl. 800 taxi van. Hogy ebből mely vállalkozás elérhető, vagy adózik, szolgáltató Dunakeszin, arról nincs nyilvántartása az engedély kiadására feljogosított hatóságoknak. Ez a tervezet szerint a jövőben sem változik.

Az alábbi rendelet hatályba lépése esetén, a korábban kiadott taxiengedélyek/személygépkocsi személyszállítói engedélyek elnevezésének módosításából fakadó engedélycserék során az adminisztrációs terhek növekedésének felesleges sorozata valósul meg!

Az érintett szakmákban tevékenykedők képzettségének igazolásául szolgáló képesítések semmissé tétele a vállalkozók tevékenységét nehezíti oly módon, hogy **a rendelettervezet hatályba lépése esetén 5 évente, országosan több mint 10 000 gépkocsivezetőt és 6000 vállalkozót kényszerít irreális mértékű továbbképzésre.** A rendelettervezet figyelmen kívül hagyja, hogy az érintett tevékenységek a 23 évvel ezelőtti minisztertanácsi rendelet alapján is engedélykötelesek, és az engedélyek kiadása jelenleg is képesítéshez kötött! Ezen tények ellenére indokolatlannak tartjuk az elnevezések módosításán keresztül az engedélyek és képesítések érvényességének korlátozását. Jelen helyzetben, amennyiben a rendeletalkotó minisztérium elégtelennek tartja az NKH által felügyelt képzést, akkor az NKH-n keresztül, kényszerítse ki a képzés hatékonyságának növelését! Amennyiben nincs probléma a jelenlegi képzéssel, akkor indokolatlan a jelenlegi képzés módosítása.

Az engedélyek beszerzése során a gyakorlatban több alkalommal megjelenik az NKH hatáskörén belül kiadott igazolások, igazolványok, engedélyek NKH részére történő igazolása, gépkocsik vizsgálatában párhuzamos, ismétlődő adminisztrációs terhek, **melyek jelentős anyagi megterhelést, és felesleges ügyintézkést követelnek a vállalkozóktól.**

Ezekből megemlítünk egy párat:

- Az NKH által üzemeltetett, pályaalkalmassági vizsgálatot folytató intézettől igazolást szükséges vinni az NKH-nak az engedélykiadások során, azon tényről, hogy a gépkocsivezetők rendelkeznek PÁV II minősítéssel!
- Az NKH által felügyelt, vizsgakötelezettséggel záruló tanfolyami képesítésekről igazolást kell vinni az NKH-nak!
- A gépkocsivezetők képzettségét igazoló dokumentumról az NKH kiállít egy taxi vezetői igazolványt, melyről szintén az NKH kiállít egy taxi vezetői igazolvány-kivonatot!
- A tervezet szerint az NKH által kiállított Tevékenységi Engedélynek is lesz egy kivonata.
- A rendelet alapján szolgáltatást nyújtó személygépkocsik időszakos műszaki vizsgálatai során, a műszaki vizsgával megegyező érvényességű időtartamú igazoló lap kiállítását végzi az NKH teljesen feleslegesen, mely igazoló lap a taxi sárga rendszáma, és forgalmi engedélybe bejegyzett „taxi” meghatározása mellett egyéb információt nem igazol, de mégis előírás. (Az elmúlt 20 évben kb. 130 000 alkalommal állították ki!)
- Az 50%-os felárat tartalmazó, évente esedékes, időszakos műszaki vizsga mellett, jelenleg évente esedékes, később 5 évente előírt minősítő vizsgálaton kell részt venni a gépkocsiknak, mely vizs-

Folytatás a 6. oldalon

BTI-hírek

A BTI-Taxicentrum iroda az eddigiekhez hasonlóan az év végi ünnepek között zárva tart. Utolsó ez évi nyitva tartás december 20-a, csütörtök, 09–16 óráig. Az új évben már január 2-án, szerdán nyitunk.

Tisztelt taxis vállalkozók, tisztelt gépkocsi vezetők!

A személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló rendelet tervezet közigazgatási egyeztetése október 26-án kezdődött meg. A tervezetre vonatkozóan a taxis érdekképviseltek részéről számos észrevétel érkezett. Az észrevételek átbeszélésére, illetve egyeztetésére, Schváb Zoltán Államtitkár úr vezetésével, a tárca két héten belül megbeszélést szervez az érintettekkel.

Tisztelettel: Székely András osztály vezető
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Budapest 2012. november 12.

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

**MOTORKOPÁS EGYEDI
ÖSSZETÉTELŰ MAGNATEC
MOLEKULÁK NÉLKÜL.**

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

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

**PRÓBÁLJA KI
A MAGNATEC
TAPINTÁSI
TESZTET!**

AZONNALI VÉDELEM A MOTOR INDÍTÁSÁTÓL!

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

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

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

m.citytaxi.hu

töltsd le most!

TAXIRENDELÉS

FUZINE PROGRAM INFO

2 in 1

Töltsd le az alkalmazást!

Folytatás a 4. oldalról

gátat a gépkocsik 2. sz. mellékletben felsorolt 10-féle speciális elvárásával kapcsolatosan évről évre több olyat vizsgál, mely a járművek megváltoztathatatlan adottsága.

Mindezen adottságokat tartalmazza a rendelettervezet annak ellenére, hogy létezik egy 2004. évi CXL. törvény, mely a közigazgatási hatósági eljárások és szolgáltatások általános szabályait tartalmazza. Ezen rendelet 36 § (2) bekezdése a következőket tartalmazza.

36. §192 (1)

(2) **193 Az ügyfél azonosításához szükséges adatok kivételével az ügyféltől nem kérhető olyan adat igazolása, amely nyilvános, vagy amelyet valamely hatóság, bíróság vagy a Magyar Országos Közjegyzői Kamara jogszabállyal rendszeresített nyilvántartásának tartalmaznia kell.** Az adatszolgáltatás iránti kérelmet nyolc nap alatt kell teljesíteni.

(3) Különleges adatok esetén az ügyfél kérheti, hogy az adattal rendelkező szerv az adatot az általa megjelölt hatóságnak továbbítsa. A kérelem alapján a hatóság a (2) bekezdés szerint jár el.

(4) Az ügyfél a (2) bekezdés szerinti adatszolgáltatásért fizetendő díjat az eljáró hatóságnál köteles megfizetni. A díj a megkérített hatóság bevétele. Az eljáró hatóság a bíróság vagy a Magyar

Országos Közjegyzői Kamara adatközlésével felmerülő illetékéről vagy díjáról és a befizetés módjáról az ügyfelet tájékoztatja.

Mit jelent ez magyarul? A törvény szerint a hatóságok nem kérhetik olyan adat igazolását, mely más hatóság által hozzáférhető. Elméletileg, a jelen szabályozás alapján az NKH nem kérhet igazolást a NAV-tól, PÁV II képesítésről, a nem létező vállalkozói igazolványról, stb. (A Főváros által felhatalmazott BKK is beszerezhetné a Főváros Adó Osztályától az iparüzési adó igazolást, mégsem teszi. Reméljük, ők is olvassák ezeket a sorokat.)

Megítélésünk szerint 3 év elteltével sem hoztak jelentősebb eredményt a szakmát képviselők észrevételei. Az anomáliák továbbra is fennmaradnak az alábbi rendelettervezetben foglaltak szerint, mely irreális mértékű képzési kötelezettséget tartalmaz.

A rendelettervezetben foglaltakkal kapcsolatos észrevételeink **szürke háttérrel és dőlt betűvel** (színesben pirossal) jelölve olvashatóak.

Budapest, 2012. november 7.

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

**Csoltó Gábor,
Tamás Miklós,
Dudás Zoltán**

Ismételten felhívjuk Kedves Olvasóink figyelmét arra, hogy az alább olvasható szöveg még csak rendelettervezet, melyhez a taxisok képviselő – minisztérium felkérésének megfelelően – **véleményt fűztek**. Arra nincs ígéret, hogy a szakmai véleménynt figyelembe veszi majd a jogalkotó.

.../2012. (...) Korm. rendelet a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról

A Kormány a közúti közlekedésről szóló 2012. évi XLI. törvény 49. § (1) bekezdés h) pontjában,

a 26. § tekintetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés a) pont 3. és 15 alpontjában,

a 27. § c) pontja tekintetében a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. Törvény 31. § (1) bekezdés a) pontjában kapott felhatalmazás alapján,

az Alaptörvény 15. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva

a következőket rendeli el.

I. Fejezet

Általános rendelkezések

1. §

(1) A rendelet hatálya – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – a Magyar Köztársaság területén

a) a díj ellenében végzett személytaxi-szolgáltatást, valamint a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatást (a továbbiakban együtt: személyszállítási szolgáltatás) folytató gazdálkodó szervezetre [a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (továbbiakban Ptk.) 685. §-ának c) pontja szerinti gazdálkodó szervezetre] (a továbbiakban: vállalkozás),

b) a személyszállítási szolgáltatást nyújtó jármű vezetőjére,

c) a személyszállítási szolgáltatást igénybe vevőre (a továbbiakban: utas), valamint,

d) a diszpécser-szolgálatokra terjed ki.

(2) A személyszállítási szolgáltatásra kötött szerződésekre a Ptk.-nak a szerződés általános szabályait, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni, az e rendeletben foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

(3) Viszonyosság vagy nemzetközi szerződés eltérő rendelkezése hiányában e rendelet rendelkezéseit az országhatárt átlépő személyszállítási szolgáltatásra is alkalmazni kell.

2. §

E rendelet alkalmazásában:

a) *személytaxi-szolgáltatás*: a viteldíjjelző készülékkel ellátott, a gépkocsivezetőn kívül legalább négy és legfeljebb hat fő utazására alkalmas személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás

b) *személygépkocsis személyszállítási szolgáltatás*: a szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális vagy oktatási tevékenységhez, rendezvény szervezéséhez, illetve az autóbusszal végzett, a vasúti, a vízi vagy a légi utasszállítási tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó, viteldíjjelző készülékkel el nem látott, a gépkocsivezetőn kívül legalább négy **(helyett hat)** és legfeljebb nyolc fő utazására alkalmas, **az utas vagy megbízottja által előzetes megrendelés alapján** személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállítás,

Javasoljuk, hogy a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatás a szállítható személyek számának egyértelmű megkülönböztetésével különüljön el a taxiszolgáltatástól.

Javaslat 1: „a legalább négyfős meghatározás változzon legalább hat fő”-re.

Javaslat 2: a szolgáltatás teljesítés kizárólag az utas vagy megbízottja által előzetes megrendelés alapján legyen nyújtható.

Indoklás: Kizárólag ezen kiegészítésekkel különíthető el a szolgáltatás teljes mértékben a taxiszolgáltatástól.

c) *szakmai irányító*: az a személy, aki gazdasági társaság személyesen közreműködő tagjaként vagy munkavégzésre irányuló jogviszony keretében a vállalkozás alkalmazottként – egyéni vállalkozóként – a személyszállítási szolgáltatói tevékenység szakmai irányítását ténylegesen és folyamatosan ellátja.

d) *diszpécser-szolgálat*: az 1. § a) meghatározott szolgáltatást nyújtó vállalkozás keretében végzett közvetítő és szervező szolgálat vagy kizárólag e célra alapított vállalkozás, amely **saját vállalkozásán**

Két barát nő találkozik:

– **Hallom, hogy modellt álltál egy híres festőnek!**

– **Igen, meghozzá meztele-nül! A kép címe: Éva és a kirgály.**

– **És kiről mintázta Évát?**

* * *

Két barát nő beszélget:

– **Imádom a természetet!**

A másik végigméri, majd megszólal:

– **Azok után, amit veled művelt?**

belüli személygépkocsi személyszállítási szolgáltatást, vagy más személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozás részére személyszállítási feladatot közvetít.

Indoklás: a dönt betűvel jelölt megfogalmazást javasoljuk arra tekintettel, hogy a közvetítői tevékenység saját járműpark részére is nyújtható legyen.

II. Fejezet

A személytaxi-szolgáltatás, személygépkocsi személyszállítási szolgáltatás, valamint a személyszállítási szolgáltatást közvetítő diszpécser-szolgálati tevékenység engedélyezése

1. A szolgáltatás engedélyezésére vonatkozó rendelkezések

3. §

(1) Személytaxi-szolgáltatás, illetve személygépkocsi személyszállítási szolgáltatás **közlekedési hatóság** által kiadott engedély (a továbbiakban: tevékenységi engedély) birtokában végezhető.

Kérjük módosítani az engedély kiadására jogosult közlekedési hatóságot területileg illetékes Önkormányzatra!

Indoklás: A jelenlegi engedélyezés felesleges bonyolultsága ebben a megfogalmazásban található! A vállalkozással kapcsolatos összes engedély kiadására, és közvetlen visszavonására az Önkormányzat jogosult. Teljesen felesleges a közlekedési hatóságnak adni ezt a jogot, annak érdekében, hogy kiadhassanak egy további engedélyt! A gépkocsik megfelelőségét a közlekedési hatóság igazolja, míg a tevékenységi engedély meglétét nyilvánosan is igazoló sárga rendszámot az önkormányzatok adják ki.

A tervezet szerinti engedélykiadási folyamat nem tartható, amennyiben egy megyében 30 Önkormányzat szabályozza a taxiszolgáltatást!

(2) Tevékenységi engedély annak a vállalkozásnak adható, amely

megfelel a tevékenység végzéséhez e rendeletben előírt feltételeknek, továbbá

ha a helyi önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) – rendeletében – meghatározott feltételekhez kötötte közigazgatási területén a személytaxi-szolgáltatató működését, a vállalkozás a kérelméhez csatolja a helyi önkormányzat vagy az általa megbízott közlekedésszervező előzetes igazolását e feltételek teljesüléséről.

A teljes 2-s pont törölhető az 1-es ponthoz tett javaslat elfogadása esetén, mely szerint a Tevékenységi engedélyt a Közlekedési Hatóság helyett az önkormányzatok adják ki! Jelenleg még csak pár önkormányzat szabályozta a taxi szolgáltatást. A későbbiekben akár több száz is szabályozhatja. Ezen önkormányzatoktól azért kell az NKH-hoz igazolást hozni, mert az 1-es pont szerint nem az önkormányzat adja ki a tevékenységi engedélyt, akkor nem kell igazolásokkal futkározniuk a vállalkozóknak!

(3) A személytaxi-szolgáltatásra kiadott tevékenységi engedélyben meg kell határozni azt a földrajzi-közigazgatási területet (a továbbiakban: működési terület), ahol a szolgáltatás végezhető.

A teljes 3-s pont törölhető az 1-es ponthoz tett javaslat elfogadása esetén! Felesleges adminisztráció! Az önkormányzat által kiadott működési engedély alapján az NKH ne adjon ki egy tevékenységi engedélyt is!

(4) A személygépkocsi személyszállítási szolgáltatásra kiadott tevékenységi engedély alapján e szolgáltatás az ország egész területén végezhető.

(5) A személytaxi-szolgáltatásra kiadott tevékenységi engedélyben meghatározott működési területet a szolgáltatást végző gépkocsi a

Vidéki taxisok tiltakozása

Az egész taxistársadalmat felháborító visszásságra szeretnénk felhívni a figyelmüket, egyben a segítségüket is szeretnénk kérni!

Egy szűk érdekcsoport próbál lobbizni – gyanúnk szerint – saját haszonszerzés, és nem a taxizás normál szabályozása céljából a taxisok többségének kárára.

A most benyújtott taxisrendelet-tervezet sok pontjával nem értünk egyet, érdekeinket súlyosan sérti. A tervezetet szakmailag megalapozatlannak tartjuk, mely ellehetetleníti a vidéki társaságokat. Egy olyan, az egész országra kiterjedő kormányrendeletet szándékoznak érvénybe léptetni, amely a vidéki taxisokat hátrányos helyzetbe hozná, munkájukat nagyban nehezítené, a kialakult és jól működő vidéki taxizást tönkretenné. Számunkra megfelelő volt a törvényház tavalyi határozata, amivel minden önkormányzatnak saját hatáskörébe adta a döntést a taxizással kapcsolatban. Mivel ezzel Budapest önkormányzata nem tudott élni, ezért inkább a kormánnyal próbálkoznak egy újat bevezettetni az egész ország taxistársadalmára kárára. A problémák nagy része csakis Budapesten létezik, a vidéken élők számára ezek ismeretlen fogalmak mivel itt maguk a TAXITÁRSASÁGOK tudják a rendet fenntartani.

Az úgynevezett szakértői csoport a saját céljaira használja fel az egész

helyzetet, lásd taxisok oktatása például. (30 éve taxizó szakembereket akarnak tanfolyamra küldeni, majd vizsgáztatni taxióra kezelésből, helyismeretből, a taxi felszerelési tárgyainak ismereteiből, és GYAKORLATI VEZETÉSBŐL, mindezt valószínűleg magas összegért, ráadásul 5 évenfel!)

Indokolatlanul magas biztosítási kvótákat akarnak bevezetni, valószínűleg azért, hogy ezzel társaságok menjenek tönkre, és piacot szerezzenek maguknak.

Szeretnénk kihangsúlyozni, hogy a képzés egyes elemeivel egyet értünk, de ilyen rövid idő alatt lehetetlen megváltoztatni a személyi és tárgyi feltételeket.

Az idő rövidsége miatt sem tudjuk a váltáshoz szükséges anyagi feltételeket előteremteni. Ráadásul minden pályázati lehetőségtől megfosztanak minket.

A LEGNAGYOBB PROBLÉMA: ÉRVÉNYBEN LÉVŐ RENDELETET AKARNAK VALAMIÉRT EGY ÉVEN BELÜL FELÜLÍRNI.

Gondolják meg kérem, hogy 8 ezer taxis és családtagjaik életét nehezítenék meg, esetleg tennék tönkre, amennyiben engedik, hogy ez a szakmailag átgondolatlan és hirtelen bevezetett rendelet lépjen életbe.

Azok, akik csatlakozni szeretnének e tiltakozáshoz, jelentkezzenek a taxi63@citromail.hu-n.

működési területén felvett utassal túllépheti és az utast visszaszállíthatja. **Működési területen kívül utast felvenni kizárólag előzetes megrendelés alapján, a működési területen belüli végcéllal lehetséges.**

Indoklás: A dönt betűs kiegészítéssel ellátott megfogalmazás felel meg a nemzetközi és hazai gyakorlatnak.

4. §

(1) A **közlekedési hatóság helyett területileg illetékes Önkormányzat (indoklás ld: 3. § 1 pont)** a tevékenységi engedélyt – erre irányuló kérelemre – annak a vállalkozásnak adja meg, amely igazolja a vállalkozás

- szakmai irányítójának személyes megbízhatóságát,
- szakmai irányítójának szakmai alkalmasságát,
- vállalkozás megfelelő pénzügyi teljesítőképességét.

(2) A vállalkozásnak – az (1) bekezdésben foglaltakon túlmenően – rendelkeznie kell:

a) olyan személygépkocsival, amelyet a közlekedési hatóság a 9. §-ban foglaltak szerint elvégzett **minősítő vizsgálaton** a személyszállítási szolgáltatás végzésére alkalmasnak talált,

Elutasítjuk a diszkriminatív minősítő vizsgálatot az 50%-os felárat tartalmazó műszaki vizsga évenkénti ismétlése mellett!

b) olyan gépkocsivezetővel,

ba) akinek legalább kettő éve „B” kategóriára érvényesített vezetői engedélye és a közúti járművezetők pályalkalmassági vizsgálatáról szóló jogszabályban meghatározott PÁV II. pályalkalmassági minősítése van,

bb) aki az e rendeletben előírt vizsgakötelezettségnek eleget tett, valamint

bc) aki betöltötte a huszonegyedik életévét.

bd) hatósági erkölcsi bizonyítvánnyal rendelkezik a tevékenységi engedély teljes érvényességi időtartama alatt.

Indoklás: a szakma képviselői 3 éve visszatérően kéri az erkölcsi bizonyítvány igazolásának szükségességét a szakma megtisztulása érdekében. Továbbra is kérjük az elvárások között a megjelenítést.

(3) A vállalkozás szakmai irányítója legfeljebb három vállalkozásnál töltheti be ezt a feladatkört.

2. Képzés és vizsga 5. §

(1) A személytaxi-szolgáltatást nyújtó jármű vezetőjének személytaxi személyszállító szolgáltatói, a személygépkocsi személyszállító szolgáltatói szaktanfolyamon kell részt vennie, és vizsgát kell tennie. A közlekedési hatóság a vizsga sikeres teljesítése után

a) személytaxi személyszállító szolgáltatói vizsga esetén a főváros vagy az adott megye területére,

b) személygépkocsi személyszállító szolgáltatói vizsga esetén az ország egész területére érvényes vizsgaigazolást ad ki.

A jelenlegi képesítésekkel kapcsolatos elnevezések módosítását feleslegesnek tartjuk, mely megítélésünk szerint kizárólag azt a célt szolgálja, hogy 10 000 gépkocsivezetőt, és 6000 vállalkozót iskolapadba ültessen az „oktatási lobby”. A képesítések elnevezésének módosítása a korábbi képesítések semmissé tételét vonja maga után!

(2) A gyakorlati vezetési vizsga megyeszékhelyen, vagy megyei jogú városban tehető.

(3) A szaktanfolyamok és vizsgák tantárgyait, valamint az oktatás és vizsgáztatás módját és egyéb feltételeit az 1. sz. melléklet tartalmazza.

A képesítéssel kapcsolatos – 1. sz. melléklet szerinti – elvárások irreálisak, túlzóak. Kizárólag a korábbi képesítések semmissé tételére alkalmasak.

3. Személyes megbízhatóság 6. §

A személyes megbízhatóság követelményének nem felel meg a vállalkozás, ha szakmai irányítója korábban

a) olyan vállalkozás szakmai irányítója volt, amelynél a személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó jogszabályok rendelkezéseit – ideértve a járművezetők személyi feltételeire, az áralkalmazásra, a nyugtadási kötelezettségre, valamint az önkormányzat által közterületen kijelölt taxiállomás használatára vonatkozó rendelkezéseket – megsértették, és ezért a tevékenységet engedélyező hatóság a vállalkozás tevékenységi engedélyét felfüggesztette, a felfüggesztés időtartama alatt,

b) egyéni vállalkozó volt, és a személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó vállalkozói tevékenység folytatását a hatóság megtiltotta, a megtiltásáról hozott határozat végrehajthatóvá válásától számított egy évig,

c) szakmai irányító volt olyan személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozásnál, amelyet a cégbíróóság hivatalból törölt, a jogerős törléstől számított egy évig,

d) szakmai irányító volt olyan személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozásnál, amelynek a tevékenységi engedélyét a közlekedési hatóság visszavonta, a visszavonástól számított egy évig,

e) akit az engedély iránti kérelem benyújtását megelőző három

Két nő üldögél a presszó teraszán. Elsétál előttük egy jól öltözött, aranycsipetűs, szivarozó öregúr.

Az egyik nő megjegyzi:

– Látod, egy ilyentől szívésen elválnék!

* * *

Két asszony beszélget:

– Az én férjem író. Minden évben közöl egy szerelmes regényt.

– Az enyém meg minden hónapban elhallgat egyet.

éven belül jogerősen elmarasztaltak a rendelet által meghatározott tevékenység engedély nélküli végzése miatt.

f) erkölcsi bizonyítvánnyal nem rendelkezik.

Kérjük az f pont beillesztését. Indoklás (Isd. 4 § 2 bd)

4. Szakmai alkalmasság

7. §

(1) A szakmai irányítóknak – a (2) bekezdésben foglaltak kivételével – személytaxi vállalkozói képesítéssel illetve személygépkocsi személyszállító vállalkozói képesítéssel kell rendelkeznie. A képesítés megszerzéséhez a szakmai irányítóknak szaktanfolyamon kell részt vennie, és eredményes vizsgát kell tennie. A képesítés megszerzéséhez szükséges vizsgát a közlekedési hatóság szervezi. A szakmai irányító a képesítés megszerzését a közlekedési hatóság által kiadott személytaxi vállalkozói illetve személygépkocsi személyszállító vállalkozói vizsgabizonyítvánnyal igazolhatja.

(2) A tevékenységi engedély iránti kérelem benyújtásakor az (1) bekezdésében meghatározott vizsgabizonyítvány megszerzése alól egy éves haladékot kaphat az a szakmai irányító, aki – a kérelem benyújtását megelőzően – tíz évnél nem régebben, legalább öt évig szakirányú szakmai irányító beosztásban dolgozott személyszállítási szolgáltatást folytató vállalkozásnál. A közlekedési hatóság részleges vagy teljes felmentést adhat a vizsgakötelezettség alól annak a személynek, aki az előírt szakismereteket szakirányú felsőfokú képesítésről kiállított okirattal igazolja.

(3) A szakmai irányító személyének megváltozását a közlekedési hatóság részére tizenöt naptári napon belül be kell jelenteni. Amennyiben az új szakmai irányító az (1) bekezdés szerinti szakmai alkalmasság követelményeinek nem felel meg, a közlekedési hatóság legfeljebb hat hónapos időtartamra felmentést adhat a szakmai alkalmasság követelményének teljesítése alól. **Indokolatlan a jelenlegi szakmai képesítések semmissé tétele. Amennyiben a rendeletalkotónak problémája van a jelenlegi képzés gyakorlati eredményességével, abban az esetben az NKH-nak rendeletmódosítás nélkül is van lehetősége a jelenlegi gyakorlaton változtatnia. A jelenlegi gyakorlat hatékonyságával kapcsolatosan felmerülő problémák miatt indokolatlan több mint 6 000 vállalkozót képzésre kötelezni. Amennyiben a Minisztérium és az NKH eredményesnek tartja a jelenlegi képzést, abban az esetben szintén indokolatlan a további képzési és vizsga kötelezettség.**

5. Pénzügyi teljesítőképesség

8. §

(1) A pénzügyi teljesítőképesség abban az esetben megfelelő, ha a vállalkozás

a) a kérelem benyújtásának időpontjában az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 178. § 32. pontja szerint – köztartozásmentes adózónak minősül, és

aa) ezt harminc napnál nem régebben kiállított közokirattal igazolja, vagy

ab) szerepel a köztartozásmentes adatbázisban, ideértve az önkormányzatok által vezetett adatbázist is, és

b) rendelkezik a (2) bekezdésben meghatározott mértékű vagyoni biztosítékkal.

(2) A vagyoni biztosíték mértéke:

a) a vállalkozásnál személytaxi-szolgáltatást és személygépkocsi személyszállító szolgáltatást végző minden egyes személygépkocsi után, az azzal szállítható utasonként százezer forint összegű, elkülönítetten kezelt vagyoni biztosíték, vagy

A (2) a) pont véleményezése: 20 éve került bevezetésre, az utasülésenként 25 000 Ft összegben meghatározott, elkülönítetten kezelendő vagyoni biztosíték. Az elmúlt 20 év alatt ezen biztosíték terhére kifizetés nem történt, mely miatt indokolatlan az összeg négyszeres emelése!

b) az a) pontban foglaltaknak megfelelő pénzügyi intézmény által nyújtott felelősségbiztosítás.

A (2) b) pont véleményezése: A pénzügyi intézmény által nyújtott felelősségbiztosítás meghatározás során nem került rögzítésre a kifizetés feltétele! A mai gyakorlat szerint a biz-

tosítók kizárólag megelőlegeznék a vállalkozók helyett a kifizetést, mely összeget a vállalkozókon utólagosan szeretnék behajtani. Kifizetés az elmúlt 20 évben nem történt!

(3) A vagyoni biztosíték – legfeljebb negyven napos visszapótlási kötelezettség mellett és kizárólag az engedélyező hatóság rendelkezésével – a vállalkozás által a személyszállítási szolgáltatással összefüggésben az utasoknak a más módon nem fedezett károkból eredő jogos kártérítési igények kielégítésére használható fel.

Kérjük a rendeletalkotót, hogy gondolja végig a kifizetés folyamatát! A szolgáltató nem tud megegyezni az utassal a kártérítésről, mely után az utas benyújtja az igényét az NKH felé. Ki, és milyen megállapítások alapján fogja eldönteni, hogy a kifizetés megtörténhet, vagy sem? Mit jelent a „jogos kártérítési igény” meghatározás, és ki fogja elbírálni?

Mi történik, ha az utas nem mond igazat? Érdekelletté van minden résztvevő között – NKH, utas, taxis, fuvarközvetítő – mely miatt ezen intézkedéssel nem kezelhetőek a kártérítési esetek. Az NKH egyoldalú kifizetése pereskedést eredményez a taxis és az NKH között!

Javaslat: Az NKH helyett a kamarák mellett működő Békéltető Testületek részére delegálja a kártérítéssel kapcsolatos megállapodási kötelezettséget a rendelet.

6. Minősítő vizsgálat

9. §

(1) Azt a személygépkocsit, amellyel a vállalkozás a személyszállítási szolgáltatást végezni kívánja, a tevékenységi engedély iránt benyújtott kérelem elbírálását megelőzően minősítő vizsgálaton kell a közlekedési hatóságnál bemutatni.

Észrevétel: A jelenleg érvényben lévő, és a rendelettervezet a taxi gépkocsik műszaki vizsgálatával kapcsolatos előírásai során halmozottan sújtja az üzembentartókat.

Az NKH egyéb intézkedései szerint a taxikra vonatkozó műszaki vizsga díja 50%-os felárat tartalmaz. Ezen felár mellett, a rendeletalkotó további minősítő vizsgát ír elő, mely díja meghaladja a taxi időszakos műszaki vizsga díját! A felárak mellett az időszakos műszaki vizsgát jelenleg évente köteles a gépkocsi üzembentartója megismételni! Ezen intézkedések eredményeként, 2 éves időtartam alatt, egy taxi vizsgáztatása során a normál gépkocsi vizsgadíjához képest több mint HATSZOROS vizsgadíjat kötelesek kifizetni az üzembentartók!

Ezen vizsgaköltség-halmozás kizárólag a taxikra vonatkozik! Egyetlen más járműosztálynak sincs halmozott, sűrített időszakos műszaki vizsga kötelezettsége!

A rendelettervezet 2. sz. melléklete az 50%-s felár alkalmazása mellett, az időszakos műszaki vizsgák során a személygépkocsis személyszállító járművek esetében 7, taxik esetében 10 „különleges” elvárás megfelelőségének ellenőrzését írja elő! A mellékletben felsorolt 10 elvárásból a gépkocsi sorozatos ellenőrzése során csupán 2 (10 éves korhatár, legálább 3 mm-s gumiprofil-mélység) képes változni! Az összes feltétel ellenőrzése kb. 5 percet vesz igénybe! A többi feltételnek, amennyiben korábban bármely vizsgálat során megfelelt a gépkocsi, akkor a későbbi vizsgálatok során is meg fog felelni, melyre tekintettel az időszakos műszaki vizsga során a további elvárások ellenőrzése feleslegessé válik! Ezen tényre tekintettel irreális külön minősítő vizsgálatot előírni bármely időpontban a taxi műszaki vizsga 50%-s felára mellett!

(2) A közlekedési hatóság **az általa kiadott igazolólappal igazolja** a személygépkocsi alkalmasságát. A személygépkocsi abban az esetben minősíthető alkalmasnak, ha a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló miniszteri rendeletben meghatározott üzemeltetési műszaki feltételeknek, valamint az e rendelet 2. sz. mellékletében meghatározott további feltételeknek megfelel.

Javaslat: Korábban is javasoltuk, jelenleg is fenntartjuk azon véleményünket, hogy felesleges az igazolólappal kiállítás. Helyette a „Jármű Műszaki Adatlapon feltüntetett záradékban” is igazolni képes a hatóság a minősített megfelelőséget. A minősítést a sárga rendszám igazolja, mely mellett a forgalmi engedélybe is bejegyzik, tehát teljesen felesleges egy külön „igazolólappal” kiállítás.

Az igazolólappal kiállítását kizárólag abban az esetben támogatjuk, ha az helyettesíti a Közlekedési Hatóság által kiadott Tevékenységi engedélyt és annak tervezet szerinti kivonatát.

(3) A minősítő vizsgálat megkezdésekor személytaxi esetében be kell mutatni a viteldíjjelző készülék hitelesítésének igazolását.

(4) A 10. § (3) bekezdés szerinti tevékenységi engedély kivonatban megjelölt személygépkocsi üzemképtelenné válása esetén – átmeneti időre, de legfeljebb hat hónapra – a szolgáltatás zavartalan folytatása érdekében a vállalkozás bérelt személygépkocsival is végezheti a tevékenységét. A bérelt személygépkocsinak meg kell felelnie az e rendeletben meghatározott követelményeknek. A vállalkozás köteles a közlekedési hatóságnak a bérelt gépkocsi használatát a használat megkezdését megelőzően bejelenteni. A gépjármű vezetője a bérleti szerződést vagy annak másolatát, illetve a hatóság által kiadott engedély kivonatát köteles a szolgáltatás nyújtásakor magánál tartani.

A gépkocsik bérelhetőségét akadályozza, hogy nem a vállalkozások nyilvántartásával függ össze a taxiőrök nyilvántartása, hanem a gépkocsi nyilvántartással! Amennyiben valamely vállalkozás, akár csak időszakosan szeretné bérelni egy másik vállalkozás gépkocsiját, abban az esetben ezen tervezet szerint a tevékenységi engedélyt is cserélni kell, mely a teljes engedélyezési folyamat bonyolítását köteleztetését írja elő! Tevékenységi engedély, forgalmi engedély, minősítő vizsgálat, taxióracsere, taxióra-hitelesítés, esetleg újabb tanfolyam az 1 éven belüli tanfolyami végzettség tervezett igazolása miatt stb.! A gépkocsibérlés lehetősége az engedélyeztetési folyamat bonyolultságára tekintettel ebben a formában kiforratlan, nem kivitelezhető! A gépkocsibérlés kizárólag abban az esetben valósítható meg, amennyiben a taxióra a vállalkozáshoz csatlakozik, és nem a gépkocsihoz! Az tervezet (4) pontjában megfogalmazott indoklás szerinti megvalósítás kizárólag az engedélykiadás egyszerűsítése során, azaz az önkormányzatokhoz delegálása esetén valósítható meg!

(5) Az (1) bekezdésben meghatározott minősítő vizsgálatot ötvenként kell elvégezni, az esedékesség évében a személytaxi gépkocsi időszakos műszaki vizsgálatával összevonható.

Ezen pontban meghatározott 5 éves időszaki meghatározásból látszik, hogy a rendeletalkotó olvassa az érdekképviselők javaslatát. A két héttel ezelőtti tervezet szerint még négyévente kellett volna minősítő vizsgálatra vinni a gépkocsikat.

Kérjük az (5) pont törlését!

Indokolatlan a minősítő vizsgálat az 50%-os felárat tartalmazó időszakos műszaki vizsga mellett, melyre tekintettel az 5 évenkénti megismétlés is indokolatlan.

**Taxisbarát
Könyvelőiroda**

**Kaszab és Tsa.
Könyvelőiroda**
vállalja
taxis
egyéni vállalkozók
komplett könyvelését
havi 2.900 Ft-tól

További info:

www.kaszabkonyveles.hu
Tel: 06-70-315-6789

7. A tevékenységi engedély

10. §

(1) A tevékenységi engedélyben meg kell jelölni, hogy az 1. § (1) bekezdés a) és d) pontja szerinti személyszállítási szolgáltatások közül melyikre vonatkozik. Valamennyi szolgáltatásra önálló tevékenységi engedélyt kell kiadni. A tevékenységi engedély öt éves időtartamra adható ki.

Észrevétel: Nem támogatható a tevékenységi engedély érvényességi idejének öt éves korlátozása.

(2) A tevékenységi engedélyben – a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényben, túlmenően – fel kell tüntetni

- az engedély sorszámát,
- az engedélyezett szolgáltatás megnevezését,
- a vállalkozás nevét,
- a szakmai irányító nevét,
- a vállalkozás székhelyét (telephelyét), valamint
- az engedélyezett szolgáltatásnak – az 1. § (1) bekezdése szerinti – megnevezését,
- az üzemeltetett személygépkocsi rendszámát, továbbá
- azt, ha a vállalkozás diszpécser-szolgáltatást is végez.

Észrevétel: Megítélésünk szerint a gépkocsik sárga rendszámmal történő ellátása mellett szükségtelen a tevékenységi engedély számát a forgalmi engedélyekbe bejegyezni arra tekintettel, hogy minden adatváltozás miatt a tevékenységi engedély cseréje mellett, a gépkocsik forgalmi engedélyét is cserélni szükséges!

(3) A tevékenységi engedélyt egy eredeti példányban és annyi rendszámra szóló engedélykivonattal kell kiadni, ahány személygépkocsi üzemeltetésére jogosult a vállalkozás. Az engedélykivonat a következőket tartalmazza:

- a vállalkozás neve, székhelye (telephelye),
- az engedély sorszáma,
- az engedélyezett szolgáltatás megnevezése,
- a megkülönböztető rendszám adatai,
- személytaxi-szolgáltatásnál az engedélyezett működési terület.

(4) A tevékenységi engedélyt a vállalkozás a székhelyén köteles őrizni, az engedélykivonatot személyszállítás során a járművön kell tartani.

8. Adatváltozás bejelentése

11. §

(1) A vállalkozás 15 naptári napon belül köteles a tevékenységi engedély adataiban bekövetkezett változásokat a közlekedési hatóságnál bejelenteni. A közlekedési hatóság

- a tevékenységi engedély adatait módosítja és – szükség esetén – új engedélykivonatot is kiad, vagy
- a korábbi tevékenységi engedély bevonásával egyidejűleg új tevékenységi engedélyt ad ki.

Észrevétel: Adatváltozás során a hatóság ne adjon ki új sorszámú engedélyt, mert a tevékenységi engedély csere miatt forgalmi engedélyt is kell cserélni! Alakítson ki a hatóság az adatok módosítására alkalmas formátumú tevékenységi engedélyt. Másik lehetőség, hogy ne legyen bejegyezve a gépkocsik forgalmi engedélyébe a tevékenységi engedély sorszáma.

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

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

**Hívd bizalommal
Ildikót**

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

(2) A vállalkozás az (1) bekezdésben foglalt határidőn belül a tevékenységi engedélyt és annak kivonatait

- a tevékenység megszűnése esetén a közlekedési hatóságnak köteles visszaszolgáltatni, vagy
- a tevékenység szüneteltetése esetén – annak időtartamára, legfeljebb öt évre – a közlekedési hatóságnál letétbe helyezni.

9. A tevékenységi engedély, valamint a személygépkocsi személyszállító vezetői igazolvány visszavonása

12. §

(1) Ha

- a közlekedési hatóság tudomására jut, hogy a vállalkozás az engedélyezett tevékenységet tartósan – legalább egy éven át – nem gyakorolta, anélkül, hogy a szünetelést a közlekedési hatóságnak – a megkülönböztető rendszám tábla egyidejű letétbehelyezése mellett – bejelentette volna, vagy
- az e rendeletben meghatározott követelményeket a vállalkozás szakmai irányítója vagy a személygépkocsi vezetője megsértette,

a közlekedési hatóság az a)-b) pontban érintett személygépkocsi tekintetében a tevékenységi engedélyt, valamint a személygépkocsi vezetőjének a 13. § (1) bekezdésében meghatározott személyszállító vezetői igazolványát legalább három hónapra, de legfeljebb öt évre visszavonja.

Javasoljuk, hogy a személygépkocsi személyszállítói képesítést igazoló dokumentum legyen visszavonható a szabályt szegő gépkocsivezetőtől. Jelen tervet szerint a képesítést igazoló dokumentum visszavonása nélkül a szabályt szegő gépkocsivezető akár az aktuális engedélyének bevonását követő napon más vállalkozás keretein belül újabb vezetői igazolvány kiváltására képes!

(2) A (1) bekezdés b) pontja szerinti visszavonásra a működési területén illetékes települési önkormányzat jegyzője, a fogyasztóvédelmi hatóság, a közlekedési hatóság, szakmai érdekképviselet vagy a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara javaslatot tehet.

Javaslat: Kérjük az MKIK helyett a területileg illetékes Kereskedelmi és Iparkamarát megjelölni javaslattevő hatóságként.

(3) A vállalkozás a tevékenységi engedély visszavonásának időtartama alatt további személygépkocsira tevékenységi engedélyt nem kaphat. A személygépkocsi cseréje esetén azonban a tevékenységi engedély kivonata cserélendő.

(4) A tevékenységi engedély visszavonása esetén a közlekedési hatóság a vállalkozás székhelye szerint illetékes a közúti közlekedési igazgatási feladatokról szóló rendeletben megjelölt szervnél a személygépkocsi megkülönböztető rendszámának bevonását kezdeményezi.

10. A személyszállító vezetői igazolványra vonatkozó rendelkezések

13. §

Észrevétel: A 23 évvel ezelőtti rendelet is előír képzést. Fellesleges a képzés elnevezését módosítani annak érdekében, hogy több mint 10 000 gépkocsivezetőt oktatásra kényszerítsenek. Kérjük a korábban megszerzett képesítések érvényességének megtartását. A képesítést igazoló, NKH által kiadott igazolványok cseréjét kérjük olyan kivételre, melyek a gépkocsik műszerfalán elhelyezhetőek. Jelenleg az NKH által korábban kiadott bizonyítványok, vizsgaigazolások bemutatása után az NKH kiad egy „taxivezetői engedélyt”, melyről kiállít egy „taxivezetői engedély kivonatot”!

(1) A személytaxi-szolgáltatáshoz és a személygépkocsi személyszállítási szolgáltatáshoz használt személygépkocsit vezetni csak külön erre a célra és legfeljebb öt éves időtartamra kiadott személyszállító vezetői igazolvánnyal szabad. A személyszállító vezetői igazolványt a személygépkocsi vezetője köteles a szolgáltatás nyújtása közben magánál tartani.

Kérdés: Mit ért a rendeletalkotó a „legfeljebb 5 éves időtartamra” alatt. Mi indokolja a maximum 5 éves korlátozást?

(2) A személyszállító vezetői igazolványt a tevékenységi engedéllyel rendelkező vállalkozás által benyújtott – a személygépkocsi vezetésére képesített személy természetes személyazonosító adatait tartalmazó – kérelemre a közlekedési hatóság öt napon belül adja ki. A kérelemhez mellékelni kell az 5. § (1) bekezdése szerinti **– egy év, nél nem régebbi –** vizsgaigazolást, valamint egy évnél nem régebbi az elsősegély-nyújtási vizsgaigazolást.

Észrevétel:

Alapvetően indokolatlan a vizsga meglétének az igazolása az NKH felé arra tekintettel, hogy az NKH a vizsgák szervezője és a képesítési igazolás kiadója is!

Teljesen irreális elvárás az egy éven belüli vizsga igazolása. Amennyiben valaki 2 év után – kényszer hatására, pl. totálkárt okozó baleset után – cserél autót, annak 2 évente kellene újra és újra tanfolyamon részt vennie, és vizsgáznia csak azért, mert fejleszt a vállalkozását. E mellett elképzelhetetlen, hogy egy nem tervezett totálkáros baleset után az taxisnak tanfolyamra kelljen beülnie, egy autócseré érdekében!

(3) A kérelmet a közlekedési hatóság elutasítja, ha

- a gépkocsivezető a 4. § (2) bekezdés b) pontjában foglaltaknak nem felel meg,
- a gépkocsivezető nem felel meg a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló jogszabályban meghatározott egészségügyi feltételeknek,
- a gépkocsivezető korábban kiadott vezetői engedélyét visszavonták, a visszavonás időtartama alatt,
- a gépkocsivezető szakmai irányítója volt olyan vállalkozásnak, amelynek a tevékenységi engedélyét **valamennyi** személygépkocsija tekintetében visszavonták, a visszavonás időtartama alatt.

Kérdés: Miért kell csak akkor elutasítani egy kérelmet, amennyiben egy sorozatos szabálytalanságokat elkövető vállalkozás valamennyi engedélyét visszavonják? Ha 60 autója van a vállalkozásnak, akkor soha nincs további korlátja az engedély kiadásnak, amíg „csak 59 autó” engedélyét vonták be?

(4) A személyszállító vezetői igazolvány tartalmazza:

- a gépkocsivezető természetes személyazonosító adatait,
- az 5. § (1) bekezdése szerinti vizsgaigazolás számát és kiállításának dátumát,
- az igazolvány sorszámát,
- annak a vállalkozásnak a megnevezését, amelynek a személygépkocsiját a gépkocsivezető vezetni jogosult,
- az igazolvány területi hatályát,
- a gépkocsivezető arcképét,
- az azonosítólapot, mely tartalmazza a gépkocsivezető természetes személy nevét, fényképét, a vezetői igazolvány számát.

Észrevétel a (4) ponthoz: A taxis elvégez egy tanfolyamot. A tanfolyamon az NKH által delegált személy előtt vizsgázik, majd kap egy NKH által kiadott vizsgaigazolást. Erről a vizsgaigazolásról visz egy másolatot az NKH-nak a tevékenységi engedély kiváltásakor. Az NKH az általa kiadott, de utólag saját magának igazolt vizsgaigazolás-másolatról kiállít egy taxivezetői engedélyt, melyről kiállít egy igazolólapot!

Javaslat: A „vizsgaigazolás”-ok helyett kerüljön kiadásra egy olyan, a gépkocsik műszerfalán elhelyezhető taxivezetői igazolvány, melyről nem kell igazolás, másolat, kivonat stb. Amennyiben egyetlen igazolvánnyal rendelkezik a gépkocsivezető, akkor a szabályszegést követő engedélybevonás akadályozza a gépkocsivezető tevékenységének más vállalkozáson belüli folytatását.

(5) A közlekedési hatóságnál tizenöt naptári napon belül be kell jelenteni

- a gépkocsivezetőnek a (4) bekezdés a), b) és e) pontja szerinti adatokban bekövetkezett változásokat,
- a vállalkozásnak a (4) bekezdés d) pontja szerinti adat változását, ideértve a jogosultság megszűnését is.

(6) A bejelentés alapján a közlekedési hatóság a személyszállító vezetői igazolvány adatait módosítja, vagy – a személyszállító vezetői

igazolvány bevonásával egyidejűleg – új személyszállító vezetői igazolványt ad ki.

(7) A közlekedési hatóság a személyszállító vezetői igazolványt

- visszavonja, ha a személyszállító vezetői igazolvány kiadásának az e rendeletben meghatározott feltételei már nem teljesülnek,
- legalább három hónapra, de legfeljebb öt évre felfüggeszti, ha az e rendeletben illetve más jogszabályban a tevékenységére vonatkozó szakmai szabályokat a gépkocsivezető megsértette.

11. A személygépkocsival szemben támasztott követelmények

14. §

(1) A személytaxi-szolgáltatáshoz használt személygépkocsit fel kell szerelni a 2. melléklet 2. pontjában felsoroltakkal.

(2) A személytaxi-szolgáltatáshoz használt személygépkocsinak saját célra történő igénybevétele esetében a 2. melléklet 2. pontjának 2.1. alpontjában meghatározott jelzést le kell venni, vagy le kell takarni.

15. §

A személytaxi-szolgáltatáshoz és a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatáshoz használt személygépkocsi jobb oldali első ajtajának külső részén – legalább 10 cm magas karakterek alkalmazásával – fel kell tüntetni a **tevékenységi engedély** sorszámát és **területi érvényességét**.

Észrevétel: A tevékenységi engedély sorszáma semmilyen egyéb információt nem tartalmaz, feleslegesen hosszú, az utasok számára megjegyezhetetlen karaktorsor!

A területi érvényességet megjeleníteni 10 cm magas betűkkel lehetetlen pl. egy Pest megyei és budapesti engedéllyel rendelkező gépkocsin! Mi kerüljön megjelenítésre? Budapest és az egyéb Pest megyei kb. 50 város neve, ahol dolgozhat, vagy Budapest, Pest megye és az az 5 Pest megyei város, ahol nem dolgozhat? Mi lesz akkor, ha Pest megyében 30 város szabályozza a taxi szolgáltatást?

Javaslat: a gépkocsira kiadott rendszám betűi és számai kerüljenek elhelyezésre a gépkocsik jobb első ajtaján, konkrétan meghatározott méretben. Ugyanezen gyakorlatot folytatja a BKK az autóbuszok azonosítására.

III. Fejezet

A személytaxi-szolgáltatási szerződésekre vonatkozó rendelkezések

12. A szolgáltatás igénybevétele

16. §

(1) A vállalkozást a személytaxi-szolgáltatásra – a (2) és a (4) bekezdésben foglalt eltéréssel – szerződéskötési kötelezettség terheli.

(2) Nem köteles elvállalni az utas szállítását a vállalkozás – vagy képviselőjében a személygépkocsi vezetője –, ha azt a telephelye helységének közigazgatási határától számított 30 km-t meghaladó távolságra rendelik meg.

(3) A vállalkozás a személyszállítást megtagadhatja, illetve az utast a személyszállítástól kizárhatja, ha az utas

- ittas vagy bódult állapotban van, vagy botránysosan viselkedik,
- magatartásával a közlekedés biztonságát, saját vagy utastársai testi épségét, egészségét, a személygépkocsinak vagy berendezéseinek az épségét sérti, vagy veszélyeztet;
- ruházatával, poggyászával, vagy más módon a járművet beszenyezheti.

(4) A magatehetetlen, vagy a szolgáltatás igénybevételére kísérő nélkül nem képes személy, valamint a tíz éven aluli gyermek a személytaxi-szolgáltatás igénybevételére kísérő nélkül nem jogosult.

Panaszkodik a barátnő:

**– Borzalmas a férjem! Szenvedélyes dohányos, naponta elszív ötven cigit, telefüstöli a szobát, szétdobálja a csikkeket...
– Miért nem csináltál úgy, mint én? Én már az első napon megmondtam a férjemnek: – Válassz, Lajos, vagy én, vagy a cigaretta!
– S azóta?
– Azóta nem láttam Lajost.**

17. §

- (1) A személytaxi-szolgáltatást az utas
- a vállalkozástól vagy a megbízásából eljáró diszpécserszolgáltatástól telefonon, faxon, e-mailben, levélben, on-line történő előzetes megrendeléssel,
 - a taxiállomáson várakozó személygépkocsiba utazási céllal történő beszállással,
 - a szabad jelzéssel közlekedő személygépkocsi megállításával vagy szabad jelzéssel várakozó személygépkocsiba történő beszállással, vagy
 - a személygépkocsi vezetőjével szóban kötött megállapodás útján veheti igénybe.
- (2) A személytaxi-szolgáltatásra a szerződés a megrendelés elfogadásával, előzetes megrendelés hiányában a szabad jelzéssel várakozó személygépkocsiba utazási szándékkal történő beszállással jön létre.

13. A diszpécserszolgálat

18. §

(1) A személytaxi-szolgáltatást végző vállalkozás a szolgáltatás színvonalának és mértékének a növelése érdekében, a feladatok vállalása céljából, elkülönült szervezetben vagy saját szervezeti egységként – önállóan, vagy más vállalkozással közösen – a tevékenységi engedélyében külön meghatározott diszpécserszolgáltatást tarthat fenn, vagy ilyen szolgálattal szerződést köthet.

(2) A diszpécserszolgálat rögzíti a telefonon, faxon, e-mailben, levélben, vagy on-line érkező megrendeléseket, és továbbítja azokat a szolgáltatást teljesítő személygépkocsi vezetőjéhez. A diszpécserszolgáltatónál a telefonhívásokat – a megrendelést, annak elfogadását és a feladatot teljesítő személygépkocsi vezetője részére történt továbbítását – hangfelvétellel vagy írásban rögzíteni kell, és azokat legálább egy hónapig meg kell őrizni.

(3) A diszpécserszolgálat tevékenységét végezheti – erre vonatkozó szerződés alapján – személytaxi-szolgáltatásra engedéllyel rendelkező más vállalkozás részére is.

(4) A diszpécserszolgálattal rendelkező vállalkozás köteles nyilvánosan elérhető honlapot üzemeltetni. A honlap nyitóoldalán köteles a következő információkat nyilvánosan az érdeklődők számára hozzáférhetővé tenni:

- a vállalkozás neve,
- a vállalkozás adószáma,
- a vállalkozás székhelyének (telephelyének) címe, elérhetősége,
- a vállalkozás szakmai vezetőjének neve, elérhetősége,
- a vállalkozás ügyvezetőjének neve, elérhetősége,
- a tevékenységi engedély száma és az engedély megjelenítése,
- a tevékenységi engedély időbeli hatályának megjelenítése,
- a tevékenységi engedély területi kiterjesztésének meghatározása,
- a szerződött gépkocsik száma,
- a tevékenységi engedélyhez kapcsolódó felelősség biztosítás mértékének meghatározása,
- a felügyeleti szervek megjelölése,
- észrevételek, panaszok fogadásával kapcsolatos tájékoztatás, és
- m) az általános üzleti feltételek.

További két pontot javasolunk:

n) a személyszállítási szolgáltatás teljesítése során használt üzleti név.

Két vetélytárs színészről véletlenül egymás mellé kerül az Oscar-díj gálaműsorának ünnepi vacsoráján.

– Képzeld, drágám! – fordul az idősebb a fiatalabbhoz. – A londoni Lloyd's hatmillió dollárra biztosította a mellemet.
– Tényleg, drágám? – méri

végig a másik. – És mit csináltál a pénzzel?

* * *

– Nem értem, nektek, asz-szonyoknak mire kell annyi pénz – zsörtölődik a férj a feleségével –, hiszen nem isztok, alig dohányoztok, nők után se jártok...

o) az n bekezdésben megjelölt üzleti név, és az ahhoz használt logók, ábrák használatával kapcsolatos jogok igazolása.

Indoklás: Szükséges a jogok nyilvános igazolása a párhuzamosan, hasonló név alatt működő társaságok kiszűrésének érdekében.

19. §

(1) A személyszállítási szolgáltatást közvetítő diszpécserszolgálat a tevékenységét a közlekedési hatóság által kiadott engedéllyel végezheti. Az engedély iránti kérelemhez a (2) és (3) bekezdés szerinti feltételek teljesítését igazoló okiratokat mellékelni kell.

(2) A diszpécserszolgálat szakmai irányítójára e rendeletnek a személyszállítási szolgáltatást nyújtó vállalkozás szakmai irányítójára vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A diszpécserszolgálatnak elkülönítetten kezelt, a 8. § (2) bekezdésében meghatározott formában, vagyoni biztosítékkal kell rendelkeznie, amelynek mértékét – a személyszállítási szolgáltatást végző – vállalkozások által működtetett személygépkocsik száma határozza meg. A vagyoni biztosíték mértéke

- 20 db személygépkocsiig egymillió forint,
- 21–50 db gépkocsiig kétfélmillió forint,
- 51–100 gépkocsiig hárommillió forint,
- 101–200 gépkocsiig ötmillió forint,
- 200 gépkocsi felett húszmillió forint.

(4) A vagyoni biztosíték – legfeljebb negyvennapos visszafizetési kötelezettség mellett és kizárólag a közlekedési hatóság rendelkezésével – a diszpécserszolgálat által a személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozásoknak vagy az utasoknak okozott és a más módon nem fedezett károkból eredő jogos kártérítési igények kielégítésére használható fel.

Kérjük a rendeletalkotót, hogy gondolja végig a kifizetés folyamatát! A diszpécserszolgálat nem tud, vagy nem akar meggyezni az utassal, vagy a másik vállalkozással a kártérítésről, mely után a felek benyújtják az igényüket az NKH felé. Ki, és milyen megállapítások alapján fogja eldönteni, hogy a kifizetés megtörténhet, vagy sem? Mit jelent a „jogos kártérítési igény” meghatározás, és ki fogja elbírálni?

Javaslat: Az NKH helyett a kamarák mellett működő Békéltető Testületek részére delegálja a kártérítéssel kapcsolatos megállapodási kötelezettséget a rendelet.

14. Pogyászszállítás

20. §

(1) Az utas olyan méretű poggyászt vihet magával, amelyet a csomagterben vagy az üres ülésen el lehet helyezni (pogyászszállítás).

(2) A személyszállítási szolgáltatáshoz használt személygépkocsival díj ellenében áruküldeményt továbbítani (fuvarozni) nem szabad.

(3) A (2) bekezdés szerinti tilalom nem vonatkozik az utas jelenléte nélkül a csomagterben vagy az utastérben elhelyezett olyan – megfelelően becsomagolt – tárgyakra, amelyek tömege ülésenként a 68 kg-ot nem haladja meg.

(4) Személyszállítási szolgáltatás keretében nem szállítható

- olyan poggyász, amelynek szállítását jogszabály tiltja,
- olyan poggyász, amely méreténél vagy súlyánál fogva a személygépkocsiban erre kijelölt helyen nem helyezhető el.

(5) A vállalkozás, illetve a gépkocsivezető megtagadhatja olyan poggyász szállítását, amely a személygépkocsit, más utasok ruházatát vagy az utasok poggyászát beszennyezheti, illetve a kilátást zavarja.

15. A személygépkocsi személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó eltérő rendelkezések

21. §

(1) A személygépkocsi személyszállítási szolgáltatásra a személytaxi-szolgáltatási szerződésre vonatkozó rendelkezéseket az e §-ban és a 22. §-ban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) Az autóbusszal végzett, a vasúti, a vízi vagy a légi utasszállítási tevékenységhez közvetlenül kapcsolódó személygépkocsi személyszállítási szolgáltatást az utas

Kamatmentes részletfizetés

Országos szervizhálózat

Több mint 20 éves tapasztalat

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



www.eordogh.hu

FIZET
VELENYELT 25000Ft

Új! Pótkijelző a visszapillantóban!

FIZET
VELENYELT 25000Ft

25000

626 - 626
0:00

Digitaxi - egy megbízható társ a munkában...

Részletek a www.eordogh.hu weboldalon, vagy a 06/1/282-4280-as számon a 101-es melléken, vagy a 0620/959-0098-as mobilszámon...



CHEVROLET
CSEPEL

Megéri beszállni!

Chevrolet modellek most akár sárga rendszámmal és gázüzemmel is átvehetőek!

www.chevroletcsepel.hu - 1215 Budapest, Kossuth Lajos utca 12 Tel.: 06/1 278 0593



Chevrolet Orlando



Chevrolet Cruze SW



Chevrolet Cruze Sedan

Folytatás a 12. oldalról

a) a szolgáltató vállalkozásnál rendszeresített utasfelvételi helyeken, vagy

b) annál a szálláshely-hasznosítónál, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális vagy oktatási tevékenységet végző személynél, szervezetnél vagy rendezvényszervezőnél – akinek (amelynek) a tevékenységéhez e szolgáltatás közvetlenül kapcsolódik – rendelheti meg.

(3) Amennyiben a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatást a vállalkozás elkülönült szervezetben, főtevékenységként végzi, az (2) bekezdés b) pontja szerinti személyek, szervezetek e vállalkozással – a személygépkocsis személyszállítási szolgáltatás teljesítésére – külön szerződést kötnék.

(4) A 20. §-ban foglaltakra tekintettel arról, hogy az adott személygépkocsival az utas vihet-e magával poggyászt – az üzleti feltételek vonatkozó rendelkezéseinek a hiányában – a körülmények ismeretében a személygépkocsis vezetője dönt. Amennyiben a vállalkozás az adott feladatot az autóbusszal végzett, a vasúti, a vízi vagy a légi utaszállítási tevékenységhez közvetlenül kapcsolódóan végzi, a poggyász továbbítását a vállalkozás, illetve a gépkocsivezető nem tagadhatja meg.

22. §

(1) A személygépkocsis személyszállítást végző vállalkozás a személyszállítási szerződések – jogszabályban nem szabályozott – részletes feltételeit üzleti feltételekbe foglalja. Az üzleti feltételekre a Ptk.-nak az általános szerződési feltételekre vonatkozó előírásai az irányadók.

(2) A vállalkozásnak az általános szerződési feltételeket a telephelyén ki kell függesztenie, és kérésre – térítés ellenében – kinyomtatva is rendelkezésre kell bocsátania, valamint a személyszállítási szolgáltatást végző személygépkocsikban annak az utasokra vonatkozó kivonatát úgy kell elhelyeznie, hogy azt az utasok megtekinthessék.

IV. Fejezet Ellenőrzés

23. §

Az e rendeletben foglaltak megtartását – a hatáskörük gyakorlására vonatkozó szabályok szerint – a közlekedési hatóság, továbbá a települési önkormányzat jegyzője (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat főjegyzője), a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság is ellenőrzi. Az ellenőrzésre jogosult szervek rendeletben előírt feltételek meglétét, valamint a közterület használatára és az áralkalmazásra vonatkozó előírások megtartását a taxiállomásokon és próbautazások során is ellenőrzi. Az ellenőrzést végző szervek a cselekmény vagy mulasztás súlyához képest büntető- vagy szabálysértési feljelentést tesznek, illetve hatáskörükbe tartozóan lefolytatják a szabálysértési vagy közigazgatási eljárást, a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenység gyakorlásának jogát felfüggeszthetik; az engedély, az igazolvány visszavonását kezdeményezhetik.

V. Záró rendelkezések

16. Hatálybalépés

24. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő 45. napon lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult és a megismételt eljárásokban kell alkalmazni.

Elfogadhatatlan, hogy a rendelet kihirdetését követő 45 nap múlva életbe lépjen a gépkocsik műszaki vizsgáztatása során a 10 éves korhatárelvítés alkalmazása!

Javaslat: A 2 sz. melléklet 1.1 pontjában, a gépkocsikkal kapcsolatban, „első forgalomba helyezéstől számított 10 éves korhatár” meghatározást a rendelet hatályba lépését követő 30 hónap múlva tartjuk elfogadhatónak.

17. Átmeneti rendelkezések

25. §

(1) Az e rendelet hatálybalépése előtt a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló rendelet 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet [a továbbiakban: 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet] alapján kiadott személytaxi és személyszállító engedéllyel – az abban meghatározott feltételek megtartásával – az engedélyben szereplő érvényességi határidőig, de legfeljebb 2014. március 31-ig folytatható az e rendelet hatálya alá tartozó személyszállítási tevékenység.

Elfogadhatatlan, hogy a korábbi rendelet alapján megszerzett képesítések érvényességüket veszítik.

(2) Az e rendelet hatályba lépése előtt a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 1. számú melléklet A. rész I. 1/a) pontjában meghatározott képesítésről szóló igazolást a közlekedési hatóság 2014. március 31-ig az 5. § (1) bekezdésben meghatározott vizsgaigazolásnak elfogadja.

Elfogadhatatlan, hogy a korábban megszerzett képesítést csak 2014. március 31-ig fogadja el a tevékenységi engedélyt kiadó hatóság!

(3) E rendelet hatályba lépése előtt a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 5/C. §-ában meghatározott igazolvány és az annak részét képező azonosító lap 2014. március 31-ig érvényes.

Javasoljuk a korábban megszerzett képesítés igazolására szolgáló kivonatok/ igazolások cseréjét a gépkocsik műszeralán elhelyezhető kivételű igazolványra.

(4) A rendelet hatályba lépése előtt a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló rendeletben meghatározott minősítő vizsgálat alapján kiállított igazolólap a rajta feltüntetett érvényességi időpontig használható.

Az igazolólap használatát indokolatlannak tartjuk.

(5) Az adott megyére érvényes – e rendelet hatálybalépését megelőzően szerzett személytaxi vezetésére jogosító igazolással – rendelkező gépkocsivezetőnek e rendelet szerinti személyszállító vezetői igazolvány megszerzéséhez vezetési gyakorlatból, helyismereti jártasságból, tanfolyami képzésen és azt követő vizsgán nem kell részt vennie.

Kérjük az összes tanfolyami és vizsgakötelezettség alóli felmentést.

18. Módosító rendelkezések

26. §

(1) A közúti áru fuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Bírságréndelet) 2. § a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A Kkt. 20. § (1) bekezdés a) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – az 1. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki]

„a) a kétoldalú közúti áru- és személyszállításról szóló nemzetközi szerződések kihirdető, a 12. mellékletben felsorolt jogszabályokban,”

[meghatározott, a közúti közlekedési szolgáltatások végzéséhez előírt engedélyekre, okmányokra, előírásokra vonatkozó rendelkezést megsérti.]

(2) A Bírságréndelet 2. §-a a következő m) ponttal egészül ki:

[A Kkt. 20. § (1) bekezdés a) pontjához kapcsolódóan – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – az 1. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az, aki]

„m) a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállításhoz és a közúti közlekedésről szóló kormányrendeletben”

[meghatározott, a közúti közlekedési szolgáltatások végzéséhez előírt engedélyekre, okmányokra, előírásokra vonatkozó rendelkezést megsérti.]

27. §

(1) A 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 2. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

**LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁSI!**

Számítógép Szerviz
a Moszkva térenél

1027 Bp. II. ker. Bajvivó 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!**

„(2) Aki rendszeres gazdasági tevékenységként – a személytaxi szolgáltatást és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatást kivéve – közúti közlekedési szolgáltatást kíván végezni, köteles azt a tevékenység megkezdése előtt legalább 30 nappal a közlekedési hatóságnak bejelenteni. A bejelentésnek tartalmaznia kell a tevékenység megjelölését, az ahhoz használni kívánt jármű jellegét, telephelyét vagy tárolásának helyét. A tevékenység csak a bejelentési kötelezettség teljesítését követően kezdhető meg. A közlekedési hatóság a tevékenység megkezdését megtiltja, ha az annak végzéséhez előírt feltételek hiányoznak.”

(2) A 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet 25. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az e rendeletben foglaltak megtartását – a hatásköre gyakorlására vonatkozó szabályok szerint – a közlekedési hatóság ellenőrzi. Az ellenőrzést végző szerv hatáskörébe tartozóan lefolytatja a szabálysértési vagy közigazgatási eljárást, és a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenység gyakorlásának jogát felfüggesztheti.”

(3) Hatályát veszti a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet

- a) 2. § (1) bekezdése,
- b) 3. §-a,
- c) 5/A-5/C. §-a,
- d) 12. §-a,
- e) 17-24. §-a,
- f) 1. számú melléklete.

19. Hatályon kívül helyező rendelkezések

28. §

Hatályát veszti

a) a közúti személyszállító szerződésekről szóló 20/1981. (VI. 19.) MT rendelet

aa) 1. § (1) bekezdésében a „vagy személygépkocsival díj ellenében” szövegrész és

ab) 13. §-a,

b) a személytaxi szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet.

1. melléklet a .../2012. (... ..) Korm. rendelethez

A jármű vezetőjére vonatkozó követelmények

Észrevétel: Az oktatással kapcsolatos elvárások minden realitást nélkülöznek.

A tervezetben foglalt, tanfolyami előírás minden gépkocsicsere során, de legalább 5 évente:

- egy szakmai irányítást is ellátó
- gépkocsivezető esetén

9 tantárgyon belül, 28 + 36 óra tanfolyami képzést tartalmaznak, melyet 8 vizsga követ!

1. A személytaxis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolás

1.1. A vizsgaigazolás megszerzéséhez a jármű vezetőjének szaktanfolyamon kell részt vennie.

1.1.1. A szaktanfolyam elméleti tantárgyai:

- közlekedési, hibaelhárítási ismeretek és vezetéselmélet (8 óra),
- speciális vezetéstechnikai ismeretek (2 óra),

- helyismereti jártasság és helyi idegenforgalmi ismeretek (8 óra),
- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (8 óra).

1.1.2. A szaktanfolyam gyakorlati tantárgya:

- a személytaxi tartozékainak kezelése (2 óra).

1.2. A személytaxis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolás megszerzéséhez a jármű vezetőjének vizsgát kell tennie.

1.2.1. Elméleti vizsgatárgyak és vizsgaidők:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretek, vezetéselmélet (50 perc),
- helyismereti jártasság és helyi idegenforgalmi ismeretek (25 perc), (ez a vizsgatárgy az adott megyére vonatkozik),
- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

1.2.1.1. A vizsga helyszíne:

A vizsgázónak jelentkezőkor jeleznie kell, hogy mely megye területére szeretne vizsgát tenni. A helyismereti jártasság és helyi idegenforgalmi ismeretek elméleti vizsgatárgy-

ból, valamint a vezetéstechnikai ismeretekből, valamint a vezetéstechnikai ismeretekből a megjelölt megye területén tehető le.

1.2.1.2. Követelmények:

A közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretek, vezetéselmélet tantárgyból 50 tesztkérdésre kell válaszolni, az elérhető maximális pontszám 70. A vizsgázó megfelelt, ha a hibapontok száma 7, vagy annál kevesebb. A többi elméleti tantárgyból 25 tesztkérdésre kell válaszolni, az elérhető maximális pontszám 25. A vizsgázó megfelelt, ha a hibapontok száma 5, vagy annál kevesebb.

1.2.2. Gyakorlati vizsgatárgyak és vizsgaidők:

- vezetéstechnikai gyakorlat (50 perc), (az adott megyére vonatkozik).

1.2.2.1. Követelmények:

A gyakorlati vizsga keretében a jármű szabályos, biztonságos vezetéséről, illetve a taxitartozékok szakszerű kezeléséről, valamint a vizsgabiztos által meghatározott úti cél megtalálásából kell számot adnia. A vizsga helyét a közlekedési hatóság jelöli ki, a 2. § a) pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő vizsgajárművet a képzőszerv biztosítja.

Sikertelen a vizsga, ha:

- a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21) GKM rendelet 8. számú melléklet 8.1.2 pontjában felsorolt vizsga sikertelenséget okozó hibát ejt,
- ha tájékozatlanságot mutat a taxitartozékok kezelését illetően,
- a vizsgabiztos által meghatározott úti célt nem tudja megtalálni, eltéved.

2. A személytaxis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolás

Feltételezzük, hogy ide személygépkocsis személyszállító képesítést akartak írni!

2.1. A vizsgaigazolás megszerzéséhez a jármű vezetőjének szaktanfolyamon kell részt vennie.

2.1.1. A szaktanfolyam elméleti tantárgyai:

- közlekedési, hibaelhárítási ismeretek és vezetéselmélet (8 óra),
- speciális vezetéstechnikai ismeretek (2 óra),
- országos közlekedés-földrajzi és térkép-olvasási ismeretek, általános idegenforgalmi ismeretek (8 óra),

- országos közlekedés-földrajzi és térkép-olvasási ismeretek, általános idegenforgalmi ismeretek (25 perc),
- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

3. Amennyiben egy évnél nem régebbi személytaxis személyszállító szolgáltatói vizsga-

- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (8 óra).

2.2. A személygépkocsis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolás megszerzéséhez a jármű vezetőjének vizsgát kell tennie.

2.2.1. Elméleti vizsgatárgyak és vizsgaidők:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretek, vezetéselmélet (50 perc),
- országos közlekedés-földrajzi és térkép-olvasási ismeretek, általános idegenforgalmi ismeretek (25 perc),
- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

2.2.1.1. Követelmények:

A közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretek, vezetéselmélet tantárgyból 50 tesztkérdésre kell válaszolni, az elérhető maximális pontszám 70. A vizsgázó megfelelt, ha a hibapontok száma 7, vagy annál kevesebb. A többi elméleti tantárgyból 25 tesztkérdésre kell válaszolni, az elérhető maximális pontszám 25. A vizsgázó megfelelt, ha a hibapontok száma 5, vagy annál kevesebb.

2.2.2. Gyakorlati vizsgatárgyak és vizsgaidők:

- vezetéstechnikai gyakorlat (50 perc).

2.2.2.1. Követelmények:

A gyakorlati vizsga keretében a jármű szabályos, biztonságos vezetéséről, valamint a vizsgabiztos által meghatározott úti cél megtalálásából kell számot adnia. A vizsga helyét a Nemzeti Közlekedési Hatóság jelöli ki, a 2. § b) pontjában meghatározott feltételeknek megfelelő vizsgajárművet a képző szerv biztosítja.

Sikertelen a vizsga ha:

- a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21) GKM rendelet 8. számú melléklet 8.1.2 pontjában felsorolt vizsga sikertelenséget okozó hibát ejt,
- a vizsgabiztos által meghatározott úti célt nem tudja megtalálni, eltéved.

3. Amennyiben egy évnél nem régebbi személytaxis személyszállító szolgáltatói vizsga-

igazolással rendelkező személy más megyében is szolgáltatást kíván végezni, akkor a következő tárgyakból nem kell vizsgát tennie:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetés-technikai ismeretek, vezetéselmélet (50 perc),

- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

4. Amennyiben egy évnél nem régebbi személytaxi személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolással rendelkező személy a személygépkocsis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolást szeretné megszerezni, az alábbi tárgyakból nem kell vizsgát tennie:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetés-technikai ismeretek, vezetéselmélet (50 perc),

- személyszállító szerződési feltételek, valamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

5. Amennyiben egy évnél nem régebbi személygépkocsis személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolással rendelkező személy a személytaxi személyszállító szolgáltatói vizsgaigazolást szeretné megszerezni, az alábbi tárgyakból nem kell vizsgát tennie:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetés-technikai ismeretek, vezetéselmélet (50 perc),

- személyszállító szerződési feltételek, va-

lamint a személyszállító szolgáltató tevékenységre vonatkozó hatósági előírások (25 perc).

6. Vizsgáztatásra vonatkozó személyi feltételek

A személytaxi személyszállító szolgáltatói, valamint a személygépkocsis személyszállító szolgáltatói szaktanfolyami vizsgákon a vizsgáztatáshoz szükséges, a vizsgabiztosra vonatkozó szakmai képesítések:

- felsőfokú végzettség,
- közúti járművezetői gyakorlati vizsgabiztos végzettség.

II. A vállalkozás szakmai irányítójára vonatkozó követelmények

1. A képesítés megszerzéséhez a vállalkozás szakmai irányítójának szaktanfolyamon kell részt vennie.

1.1. A szaktanfolyam tantárgyai és óraszámjai:

1.1.1. Elméleti tantárgyak:

- vállalkozással kapcsolatos gazdasági, pénzügyi, adózási ismeretek (16 óra),
- általános vállalkozói ismeretek (6 óra),
- vállalkozással kapcsolatos munkaügyi ismeretek (6 óra),

- a személyszállítást érintő jogszabály ismeretek, a személyszállító szerződések szabályai (8 óra).

2. Személytaxi és személygépkocsis személyszállító vállalkozói képesítés megszerzéséhez a vállalkozás szakmai irányítójának vizsgát kell tennie.

2.1. Elméleti vizsgatárgyak és vizsgaidők:

- vállalkozással kapcsolatos gazdasági, pénzügyi, adózási ismeretek (25 perc),
- általános vállalkozói ismeretek (25 perc),
- vállalkozással kapcsolatos munkaügyi ismeretek (25 perc),

- a személyszállítást érintő jogszabály ismeretek, a személyszállító szerződések szabályai (25 perc).

2.1.1. Követelmények

Az elméleti tantárgyakból 25 tesztkérdésre kell válaszolni, az elérhető maximális pontszám 25. A vizsgázó megfelelt, ha a hibapontok száma 5, vagy annál kevesebb.

2.2. Esettanulmány kitöltése.

A vizsga során 3 feladatot kell a vizsgázóknak esszé formájában kifejteni a fenti négy vizsgatárggyal kapcsolatos elméleti ismeretanyagból.

Ezeket a feladatokat a közlekedési hatóság által kiadott feladatlapokon kell elkészíteni.

Az esettanulmány kitöltésére fordítható idő 30 perc.

3. Vizsgáztatásra vonatkozó személyi feltételek

Személytaxi és személygépkocsis személyszállító vállalkozói szaktanfolyami vizsgákon a vizsgáztatáshoz szükséges, a vizsgabiztosra vonatkozó szakmai képesítések:

- államigazgatási, számviteli, pénzügyi felsőfokú végzettség vagy közigazgatási szakvizsga,
- felsőfokú végzettség.

2. melléklet a .../2012. (... ..) Korm. rendelethez

A személytaxi-szolgáltatáshoz és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatáshoz használt személygépkocsira vonatkozó követelmények

1. A személygépkocsira vonatkozó általános követelmények:

1.1. a forgalmi engedélybe bejegyzett első forgalomba helyezés időpontjától számítva tíz évnél több nem telt el,

1.2. a gumiabroncsainak teljes futófelületén a mintázat magassága a három millimétert eléri,

1.3. minden üléséhez biztonsági övet szereltek fel,

1.4. a vezetőülésen és, ha a gyári kivétel lehetővé teszi, a jobb oldali első ülésen helyet foglaló személy védelmét beépített első légszák is biztosítja,

1.5. a személygépkocsiban ABS működik,

1.6. legalább Euro3-as belső égésű motorral, vagy legalább 200 km megtételére alkalmas elektromos meghajtással rendelkezik,

1.7. a személygépkocsi kormányberendezése a menetirány szerinti bal oldalon elhelyezett.

2. A személytaxi-szolgáltatáshoz használt személygépkocsira vonatkozó további követelmények:

2.1. TAXI szót tartalmazó sárga alapszínű megvilágítható berendezés, amelynek megvilágítása – eltérő színű vészvillogtatást kivéve – a viteldíjjelző készülék „foglalt” állásában nem működtethető,

2.2. a számla, egyszerűsített számla és nyugta adóigazgatási azonosításáról, valamint a nyugta adását biztosító pénztárgépj és taxaméter alkalmazásáról szóló miniszeri rendeletben foglaltaknak megfelelő, a személygépkocsiba beépített viteldíjjelző készülék,

2.3. a jobb oldali hátsó ablak alsó részén és a jobb oldali első ülés előtt jól látható helyen elhelyezett viteldíjtáblázat.

A minősítő vizsgálat indokolatlanságát tükrözi, hogy:

1.1 egy perc ellenőrizni, hogy a gépkocsi elmúlt 10 éves vagy sem. Az NKH rendszere akár arra is képes lehetne, hogy a 10 évesnél idősebb gépkocsikat ne is lehessen taxi-vizsgára bejelenteni.

1.2 az általános műszaki vizsgán is elvárás.

1.3 Nem változik.

1.4 Nem változik.

1.5. Nem változik.

1.6. Ha nem felel meg, akkor ne engedje az NKH rendszere a gépjárművet taxi vizsgára bejelentkezni.

1.7. Nem változik.

2.1 vizsgálata 1 perc.

2.2. vizsgálata 1 perc a tarifainfo kinyomtatásával együtt.

2.3. vizsgálata 1 perc. Az előírás ellentétes a 6/1990. (IV.12.) KÖHÉM rendelettel, mely a gépkocsis ablaküvegein elhelyezhető matricák/fóliák adottságait szabályozza. A jelenlegi gyakorlat szerint, ha mindkét oldalról olvasható a matrica, akkor nem átlátható!

JavaSlat 3. pontra:

3. A személygépkocsis személyszállítás szolgáltatáshoz használt személygépkocsira vonatkozó további követelmények:

3.1. TAXI szót tartalmazó, vagy egyéb bármilyen, a taxi szolgáltatásra utaló, megkülönböztetésre alkalmas, vagy megjelenésében taxira hasonlító berendezést, feliratot a gépjárművön elhelyezni tilos!

3.2., A személygépkocsiba viteldíjjelző készüléket beépíteni tilos!

Indoklás: A fenti tervezet, taxira vonatkozó követelményei egyértelműen növelni fogják azon személygépkocsis személyszállítói tevékenységet folytató vállalkozások számát, melyek a gyakorlatban taxiszoLgáttatást fognak nyújtani. A 3. pontban meghatározott elvárások igyekeznek kizárni, hogy a személygépkocsis személyszállítói tevékenységgel rendelkező gépjárművek megtévesztő taxi megjelenésűek legyenek.

Fővárosi taxidrosztengedély vidékieknek

Az már bizonyára minden érintett számára ismeretes, hogy a fővárosi taxiállomás-használati engedély kiadásához a fővárosi iparüzési adó hatálya alá be kell jelentkezni. Eddig az adóhatóság Budapest területén lévő telephelyét is előírt oly módon, hogy ezt a tényt a vállalkozói nyilvántartásba is be kellett vezetni. Ma már annyiban egyszerűsödött a helyzet, hogy bár még most is be kell jelentkezni a fővárosi adó alá, de nem kell telephelyet igazolni. A módosítás indoklása szerint a taxis telephelye a taxidroszt...

Továbbra sem sikerült ugyanakkor elérnünk, hogy a főváros két szervezete között (a drosztiroda és az adó főosztály) olyan működő kapcsolat legyen, ami lehetővé tenné az iparüzési adó igazolásokat lekérését. Talán törvényi akadály van (ami módosítható), talán csak a jószándék hiányzik. Mindenesetre ezután is a taxisnak kell igazolást kérni az adóigosztálytól arról, hogy nincs tartozása, aztán ezzel a papírral átbállagni a drosztirodába. Pedig talán rugalmasabban is megoldható lenne. Igaz, hogy akkor nem lehetne 3000 Ft illetéket elkérni...

A vacsora utáni kávénál együtt ül a házaspár. Az asszony megkérdezi:

- Semmi különösöt nem veszel észre ma rajtam?
- Új frizurád van?
- Nem.
- Új ruhád?
- Nem.
- Születésnapod van?
- Nem.
- Talán ma van a házassági évfordulónk?
- Ma egy gázálcot vettem fel, kíváncsi voltam, észreveszed-e?!

* * *

Kérdés - válaszsal. - Mit csinál egy fehér nő hajnali 4-kor egy fekete mellett?
- Megissza!

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

Dunaharaszti, 582 m²-es telken, telekárban, 2 generációs, felújítandó családi ház, aszfaltozott utcában, részben berendezésként eladó. 2 szoba, fürdőszoba, konyha + étkező, előszoba, mellékhelyiség. Cserépkályha, gyűnős-kút. Gáz és csatorna az utcában.
Irányár: 10,5 millió forint.
Érd.: 06/70/383-8772

2 darab URH antenna komplett eladó. (Dager, Diamond)
Ár: 8- és 13 ezer forint
DACIA LOGAN
13 000 km-rel eladó.
Nem volt taxi!
Ár: 990 000 Ft
Érdeklődni:
06/70/271-2452

DAEWOO CHEVROLET
KIA KIA MOTORS 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 tonnaig Budapesten
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű kárügynyitás,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

TAXI OPEL ZAFIRA 1.9CDTI 2008-as ELADÓ CÉGGEL EGYÜTT, engedélyekkel, cégátvitellel vagy külön, akár társasági szerződéssel együtt **AZ AUTÓ AZONNAL TUD DOLGOZNI!** A taxi teljesen felszerelt (URH, taxióra), félgumiszett, 7 személyes, fehér, automata váltó, diesel.
FIAT MULTIPLÁT 600 EZERIG BESZÁMOLOK.
Tel: 06 30 7340603

**EZ AZ ÖN
HIRDETÉSÉNEK
HELYE**

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

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

Eladó Taxi 2000-es
Yaesu 2100-as URH
magnestaippal, fére-
mérővel, gyári doboz.
Tel.: 06/20/379-1919

Egy éves
DIGITAXI Thermo
taxióra eladó.
Irányár: 70 000 Ft.
Érd.: 06/20/347-2987

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

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

- Az út zsákutca, így csak a tábla felől lehet oda be- és kihajtani.
- Az úttesten olyan javítási, karbantartási munka folyik, ami akadályozza a járművek haladását.

c) Az utat a rendőrség útzár telepítésével lezárta.

2. A sárga és a fehér színű terelő és záróvonal egyidejű láthatósága esetén melyik jelzést kell irányadónak tekintenie?



- A fehér színű terelővonalat.
- A sárga színű záróvonalat.



3. A táblával megjelölt útszakaszon megelőzheti-e a taxija előtt haladó tehergépkocsit?

- Igen.
- Csak párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten.
- Nem.



4. Merről kell taxijával kikerülnie a táblát, illetve azt az akadályt vagy egyéb tárgyat, amelyen ezt elhelyezték?

- Csak jobbról.
- Csak balról.

c) Jobbról vagy balról is elhaladhat mellette.



5. Hogyan kell áthaladni a táblával megjelölt helyen?

- Legfeljebb 30 km/h sebességgel.
- Megállás nélkül legalább 5 km/h átlagsebességgel.

c) Külön-külön kell megállnia a két vagy több sávpár előtt, és ismételt meg kell győződnie a továbbhaladás veszélytelenségéről.

6. Mit jelez a tábla?



- Azt, hogy a menetrend szerint közlekedő autóbusz a kerékpársávot is igénybe veheti.
- Azt, hogy az autóbusz forgalmi sávon a kerékpárosok közlekedése is megengedett.

c) Azt, hogy a kerékpárral veszélyes közvetlenül az autóbusz mögött vagy mellett haladni.

7. Szabályosan közlekedik-e a képen látható autóbusz?



- Igen.
- Nem.

8. A képen látható járművek egy hidon haladnak. A vonatkozó szabályok megtartásával megelőzheti-e a kormánykerékkel ábrázolt autó az előtte haladó gépkocsit?



- Igen.
- Nem.

9. Kötelesek-e a képen látható feltorlódott gépkocsik a sávok szélére húzódással szabad folyosó nyitni, ha utoléri őket egy úttisztítást vagy útfenntartást végző jármű?

- Igen.
- Csak akkor, ha a torlódás előre láthatóan hosszú ideig fennáll.
- Nem.



10. Melyik igaz az alábbi – perifériás látómezőre vonatkozó – állítások közül?

- A szemünk sarkából a perifériás látómezőben látott tárgyakra a színét rosszul látjuk, de a távolságukat és sebességüket kielégítő pontossággal fel tudjuk mérni.
- A szemünk sarkából a perifériás látómezőben látott tárgyakra távolságát és a sebességét csak pontatlanul tudjuk megbecsülni, de színét jól látjuk.
- A szemünk sarkából a perifériás látómezőben látott tárgyakra a színét rosszul látjuk, a távolságát és a sebességüket pedig pontatlanul tudjuk megbecsülni.

11. Lehet-e a lovas kocsit hajtójának szervezetében szeszes ital fogyasztásból származó alkohol?



- Igen, ha egyébként a fogat biztonságos vezetésére képes állapotban van.
- Csak ha nem főútvonalon közlekedik.
- Nem.

12. Szabályosan helyezték el a képen látható három motorkerékpárt az egy gépkocsi részére kijelölt várakozóhelyen?



- Igen.
- Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

FőTaxi

222·2·222

ALAPÍTVÁNY
1913

Csatlakozz Te is egy jó csapathoz!

Meglepetések helyett!



Mit nyújtunk új munkatársainknak?

- **válság előtti 200 Ft feletti tarifával és dinamikusan növekvő fuvarszámmal** dolgozhatsz
- belépési lehetőség a **repülőtéri flottába**
- stabilan **növekvő címállomány**
- a tagdíjba foglalt POS terminál-bérlési díj
- kedvezményes mobiltelefon-flotta, autómosó és szerviz
- 99 év tapasztalata és megbízható háttere

Elvárásaink

- önálló vállalkozás
- sikeres felvételi vizsga
- 6 évnél fiatalabb megfelelő állapotú és felszereltségű gépkocsi
- legalább 3 éves taxis gyakorlat
- angol vagy német nyelvtudás előnyt jelent

Bővebb információ és részletes feltételek telefonon hétfőtől péntekig, 9:00-tól 17:00 óráig.
Belépés minden szerdán 8 órakor központunkban.

Főtaxi Zrt. ● 1087 Budapest, Kerepesi út 15. ● Telefon: (1) 422-2160

www.fotaxi.hu  fotaxi

Áfa a taxis szolgáltatásban

Ne legyen félreértés: a taxis szolgáltatás eddig is áfa-köteles tevékenység volt. Csak hogy az a vállalkozó, akinek éves bevétel nem érte el az ötmillió forintot, választhatta az ún. „alanyi adómentességet” tevékenységétől függetlenül. Vagyis mindegy volt hogy cipész vagy szobafestő, balettáncos vagy kőfaragó, esetleg taxis volt a vállalkozó, megillette az alanyi áfamentesség ötmillió forint árbevételig.

Egy, a napokban született törvénymódosítási javaslat szerint ebből a körből kikerülne a taxis. És csak a taxis! Ez annyira szép, hogy a javaslat szövegét és indoklási részét is teljes egészében közöljük:

„Az áfa-tv. 125. § (2) a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép: a 124. § (1) bekezdésének a)-d) pontjában és a (2) bekezdés b) pontjában említett esetben igazoltan egyszemben vagy túlnyomó részben taxis szolgáltatás nyújtása érdekében használja azzal, hogy a főtevékenységként taxis szolgáltatást nyújtó vállalkozó a magánhasználat és a taxis szolgáltatást szolgáló használat arányának részletes útnyilvántartással történő igazolása hiányában az előzetesen felszámított adó összegének 80 százalékát vonhatja le.

INDOKLÁS

A módosítás azt a célt szolgálja, hogy a taxis szolgáltatást nyújtó vállalkozások a lehető legnagyobb mértékben bekerüljenek az áfa-körbe, ugyanis ezen vállalkozások jelentős része a mai napig alanyi adómentességet választ, így az általuk nyújtott szolgáltatások áfája nem jelenik meg költségvetési bevételként, de az általuk igénybevett szolgáltatások, termékértékesítések sem jelennek meg áfa-bevallásukban. (Ez azt akarja jelenteni, hogy eddig semmiről nem kértél számlát!) Különös tekintettel arra, hogy a taxisok által nyújtott szolgáltatás adójának összege továbbra sem vonható le a befizetendő adó összegéből a szolgáltatást igénybevevő adóalanyok számára – bár a költségvetésnek még akkor is pozitív lenne a szaldója – az áfa-körbe bekerülő taxisok szolgáltatásának áfája mindenképpen gyarapítja a központi költségvetés bevételeit. A gazdasági élet további kifehérítését szolgálja az is, hogy az ily módon áfa-körbe bekerült taxisok mindenképpen érdekeltek lesznek abban, hogy az általuk

igénybe vett szolgáltatások és termékértékesítések ellenértékéről a partnereik szabályos számlát állítsanak ki. (Ez meg azt jelenti, hogy ezután muszáj lesz mindenről számlát kérned, ha jót akarsz!) A módosítás ugyanakkor lehetőséget teremt arra, hogy az áfa-körbe való belépés a kisvállalkozói adminisztratív terhek egyidejű csökkentés mellett valósuljon meg, ugyanis módot ad arra, a céges telefon magánhasználatának mintájára, hogy a nehezen ellenőrizhető valóságtartalmú részletes útnyilvántartás vezetése helyett, egy olyan arányú taxizást szolgáló használat alapján vonja le a taxis a költségei áfáját, amelynek mértékét a törvény vélelmezi. A meghatározott arány valóságtartalmának a való élthez igazítását segíti az a további követelmény, hogy a taxis szolgáltatást nyújtó vállalkozó főtevékenységként kell űzze a taxizást. A taxivállalkozások számára a javaslat egy választható opciót jelent, ugyanis aki vállalja a tételes kimutatás alapján a magánhasználat és a taxizási célú használat igazolását, az az igazolt vállalkozói célú használat költségének áfáját továbbra is teljes mértékben levonhatja a felszámított adóból. Aki pedig elfogadja a magánhasználat törvény által vélelmezett arányát, az az ezzel járó adminisztratív terhektől mentesen vonhatja le a vállalkozási célú költségek vélelmezett arányára jutó költségek áfáját.”

Na, akkor a fordítás: a 124. § azt szabályozza, hogy az üzemanyag áfája nem vonható le személygépkocsi esetén. A 125. § (2) bekezdése viszont az e paragrafus alóli kivételeket sorolja fel: „a 124. §-tól eltérően az előzetesen felszámított adó levonható abban az esetben is, ha az adóalany a terméket, szolgáltatást vállalkozásán belül...” – és ide kerül a fent idézett javaslat.

Tehát: a taxis szolgáltatás kikerül az alanyi adómentes körből, és már az első forintbevétel után is áfát kell fizetni. Ebből a fizetendő áfából ugyanakkor levonható a költségeink áfa-tartalma, mégpedig tételes elszámolás esetén az indítvány szerint teljes egészében, igen, beleértve az üzemanyagköltség áfa-tartalmát is! (Csak szerencsésen megjegyzem: évek óta ezt csengettük volna elérni...)

Ha valaki nem tételesen kíván elszámolni, akkor a bevételei után keletkező

áfából 80%-ot levonhat, és csak a fennmaradó összeget kell befizetni. Nézzük számokkal:

Átlag taxis havonta 300 000 Ft bruttó bevételt realizál. Ennek 27%-os áfa-tartalma visszafelé számolva 21,26 százalékkal 63 780 Ft. (A nettó bevétel 236 220 Ft, ennek 27%-a mint áfa 63 780 Ft, összesen 300 000 Ft.) Természetesen nem ezt a 63 780 Ft összeget kell befizetnünk, hanem csak a 20%-át (mert a 80%-ot költségeink miatt levontuk, ha átalányt választottunk – javasolom, ne vacakoljunk a tételes elszámolással, mert egyrészt bonyolult és időigényes, másrészt nem hiszem, hogy tudnánk 80%-nyi áfás költséget produkálni...), vagyis „csak” 12 756 forintot. Persze ez sem kevés, tehát ahhoz, hogy jövedelmünk változatlan maradjon, mindenképpen fel kell emelnünk tarifánkat legalább 5, de inkább 10 százalékkal (és nem 27-tel, ahogy sokan elsőre gondolták...)

Ismételten nyomatékosítjuk, hogy nem elfogadott szabályról van szó, még csak nem is törvényjavaslatról, hanem egy törvényjavaslathoz beadott módosító indítványról! Ugyanakkor ha valóban bekerül a törvénybe, ha januártól minden taxis áfás lesz, akkor most egy egyszeri remek alkalom mutatkozik, a tarifamelésre úgy, az nem miattunk van, nem rajtunk múlik. Tökéletesen lehet az akár 20%-os emelést kommunikálni utasaink, és a sajtó felé! Hiszen a taxi eddig nem volt áfás, most meg az lett! Ha ezzel a kiváló indokkal nem élünk, ha nem győzzük meg taxitársaságunkat is erről, akkor valóban végképp eláshatjuk magunkat...

-oli-

BIZTOSÍTÁSOK KÖTÉSE!

Évfordulós, újonnan vásárolt, használt, de tulajdonosváltás miatt, a legjobb kötelező gépjármű felelősség és casco biztosítások egy helyen:

FÜGGETLEN biztosítás közvetítőnél, Illés Jánosnál,
+ 36 30 5080456
számon, minden hétköznap,
kizárólag 9–14 óra között!

Email: biztositas@traffic-control.hu

Web: www.traffic-control.hu

Ugyanitt, teljes körű kárrendezés, akár baleseti helyszínelői kivonuló szolgáltatással is egybekötve!

Willbot & Kopking's
HUNGARY ZRT

– Mondd, komám! Te miről tudnál könnyebben lemondani, a borról vagy a nőkről?

– Hát ez az évjáratról függ!

Két lefátyolozott nő találkozik az utcán:

– Maga is özvegy? – kérdi az egyik.

– Nem, én csúnya vagyok!

Kikapós hölgyek egymás közt:

– Gyűlölöm a partikat! Nincs semmi új cuccom, amit levethetnék magamról!

GONDOLATOK A FORGALMI ADÓ MEGFIZETÉSÉRŐL

Néhány országgyűlési képviselő (a párt most lényegtelen) be akarja vonni a taxisokat a forgalmi adót fizetők körébe. Tulajdonképpen logikus a kérdés. Vesünk egy kiló kenyeret, utána az eladó befizeti az államkasszába az 1987-ben bevezetett forgalmi adót. Ebből fizetik az utak építését, a tárnok fizetését.

Talán rendben is lenne a dolog. Azonban van egy nagyon nagy logikai hiba! A taxisok jelenlegi bevételüknek nemhogy huszonhét, de egy százalékat sem tudnák befizetni az államkasszába! Ebből a bevételből nem lehet továbbadni! Számoljunk! Menjünk vissza az időben!

Harminc éve 1 forint nyolcvan fillér volt egy Esti Hírlap. Ma 150 és 200 forint között mozognak a napilapok árai. Egy liter tejet 3 forintért vettünk. (Aki jogosult volt rá, az a jegyes tejet 1 forint 50 fillérért, de ez egy külön fejezet.) Ma 300 forint a tej literje! Akkoriban a „kedvenc” sörünk, a Kőbányai sör korsónként 3 forint 50 fillér volt. Ma 400 forint környékén van egy serital a kocsmában! Mindenütt százszoros az áremelkedés!

De nézzük meg a mi szakmánkat, a közlekedést. Egy liter benzint 3 forint 30 fillérért adtak az ÁFOR kutaknál. Ma nemhogy százszoros, de több mint százszoros az üzemanyagár! És ha minden a százszorosa, akkor gondolom a bevételnek is százszorosnak kell (kellene) lennie! Akkoriban 3 forint 50 fillér volt egy kilométer viteldíj a taxiszolgáltatásban, miközben 6 forint volt az alapdíj.

Itt van a kutya elásva! Legyen az alapdíj 600 forint és a kilométerdíj 350 forint! Legyen minden bevételünk az akkori százszorosa, ahogy a kiadásaink is a százszorosak! Amikor én három évtizeddel ezelőtt elkezdtem a taxizást, akkor 18 500 forint volt a havi terv 25 munkanappal. Ugyanis kötelező volt szabadnapokat tartani! Most is ez kellene. Heti egy szabadnappal legyen a havi bevételünk 1 millió 850 ezer forint...

Ez lenne az akkori bevétel százszorosa. Ha ezt biztosítják, akkor majd tudunk adózni. Ehhez pedig arra van szükség, hogy engedélyezzék azokat a tarifákat, amelyeket a taxisok évek óta követelnek. Majd ha lesz bevételünk, akkor majd tudunk általános forgalmi adót is fizetni. Akkor lesz miből.

Már előre hallom, rögtön jön a felvetés: az utasok nem tudnák kifizetni ezeket a tarifákat! Dehogynem. Miért van az, hogy a két legdrágábban dolgozó taxitársaságnak megy a legjobban? Mert igénylik és megfizetik a minőségi szolgáltatást az utasok.

Arról nem beszélve, hogy 30 éve csak háromezren voltunk taxisok a fővárosban, most meg hatezren vagyunk. Egyszerűen nincs szükség ennyi taxira Budapesten! Fájdalom, de sokan ki fognak esni a versenyben, ahogy eddig is sokan kihullottak!

A kevesebb taxinak viszont több bevétele lesz! És ha több lesz a bevétel, akkor lehet a kiadások növeléséről beszélni, akkor lehet a forgalmi adót szabályozni! Ha nincs több bevétel, akkor nincs miről beszélni...

Ferenczy P. Károly

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2002 novemberében 10 éve történt

Taxisnak lenni Londonban

Panaszkodtunk a szigorú előírásokra, a felesleges tanfolyamokra és vizsgákra. Aztán kaptunk egy anyagot, hogy megy ez Londonban.

Tudás tanfolyam – a hatalmas mennyiségű anyag miatt a tanfolyam eltarthat akár két évig is. Egyesek szerint az az elképesztő mennyiségű információ, amit meg kell tanulni, egy felsőfokú oktatási intézmény kurzusának anyagával egyenértékű.

Regisztráció – az adattelvételek során fel kell sorolni a jelentkezőnek minden korábbi rendőrségi ügyüket (azt is, ami már elévült). Ezt követően egy részletes és igen alapos orvosi vizsgálaton kell részt venni.

Helyismeret – a legfontosabb 400 londoni útvonalat kívülről kell fűjni, beleértve minden érdekesebb és fontosabb helyet. Kell tudni az utcákat, tereket, klubokat, kórházakat, szállodákat, színház- és középületeket, a fontos vallási helyeket, diplomáciai képviseleteket, sportpályákat, temetőket, egyéb nyilvános területeket. A vizsga írásbeli és szóbeli részből áll. A legtöbb pályázó elvégzi a tanfolyamot 10-12 vizsga során, másoknak ehhez több idő kell... Ha valaki a Heathrow repülőtérre is szeretne engedélyt, vagy a 16 külterületi szektorban is dolgozni szeretne, további 25 000 utcát kell megtanulnia...

Gyakorlati vizsga – a taxivezetőnek alkalmasnak kell lennie a zsúfolt, stresszes városi környezetben is a biztonságos vezetésre. Képesnek kell lennie az utasokkal való kommunikációra és segítségnyújtásra. Ezt a képességet külön szakember térképezi fel.

Az engedély – a sikeres elméleti és gyakorlati vizsgák után a pályázó megkapja az engedélyt és a jelvényt, dolgozhat.

Hát ennyi. Taxisnak képzik ki a jelentkezőket (de annak nagyon...) és nem tömök a fejüket mindenféle felesleges anyaggal, mint nálunk.

Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt, 1992 novemberében

20 éve történt

Megjelent a „Taxis rendelet”

A rendelet indoklási részéből idézünk. Nagyon tanulságos... „A külföldi szabályozás a hazaitól jelentősen eltér. New Yorktól Koppenhágáig a nagyobb városokban kontingentáltak a működtethető személytaxi számát... A kontingentálás alapján városi vagy tartományi koncessziót (vagy engedélyt) adnak, amelynek lényege, hogy az adott területen működő, onnan el nem vándorló vállalkozók tevékenységükből polgári módon megélhetnek és az állam számára adót fizetnek.” Ma már tisztán látszik, hogy a „kontingentálásból”, vagyis a létszámkorlátozásból nem lett semmi. A baj az, hogy a „polgári módon megélhetésből” se...

Egy vak férfi tévedésből egy lesbikus bárba tér be. Megtalálja a bárszéket és rendel egy italt.

Egy darabig csendben üldögél, aztán megkérdi a bármixertől:

– Hé, akarsz egy szőke viccet hallani?

A bárban abszolút halotti csend lesz, majd a szomszédja, egy mélyhangú nő megszólal:

– Mielőtt elmondaná a viccet – mivel vak – úgy fair, ha 5 dologgal tisztában van:

1. A bárpultos hölgy szőke
2. A kidobó csaj is szőke
3. Én 1.80 magas és 120 kilós, feketeöves karatés szőke asszony vagyok.
4. A nő mellettem szőke és profi súlyemelő.
5. A hölgy a másik oldalán szőke és profi boxoló.

Nos gondolja át ezeket uraságod!

Még mindig el akarja mondani a viccet?

A vak férfi egy másodpercig elgondolkodik, majd így felel:

– Nem... nincs kedvem ötször elmagyarázni...

* * *

Egy pasi elmegy az orvoshoz:

– Doktor úr, nagy baj van, kényeszerképzeteim vannak! Az a rögeszmém, hogy bele kell dugnom a péniszem az uborkaszéletelőbe!

– Ember, ne tegye! Felírok gyógyszert, jöjjön vissza egy hét múlva!

Egy hét múlva:

– Nos uram, hogy van?

– Köszönöm, primán. De képzelje, a gyógyszer nem sokat ért, mégis beleraktam a péniszem az uborkaszéletelőbe!

– Szent ég! És mi történt?

– Kaptam egy fegyelmet, az uborkaszéletelőt meg elbocsátották!

Egyedi finanszírozási ajánlatok MINDEN TAXISNAK!



FIAT Linea Dynamic 1.4 8V
2 499 000 Ft-tól

Kedvezményes havi törlesztés: **47 559 Ft-tól**

LPG átalakítás: **+ 240 000 Ft***



FIAT Dobló Dynamic 1.4
3 199 000 Ft-tól

Kedvezményes havi törlesztés: **61 151 Ft-tól**

CSOMAGTARTÓ: 790 l

KÉSZLETRŐL, IDEI ÁTVÉTELLEL!

✓ Gyári 4 év garancia 200 000 km-ig!

Lakatos Ferenc

Flottaértékesítés, kiemelt kapcsolattartó

Tel.: (30) 743 2931

E-mail: lakatos.ferenc@schiller.hu

FIAT SCHILLER

1142 Bp., Tengerszem u. 59/A.

www.fiatschiller.hu



* LPG átalakított változat vásárlása esetén a fenti összegeken felül az egyedi LPG átalakítás engedélyezési- és vizsgaköltsége a vevőt terheli. THM: 16,31% / 60 hó. 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. 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 szerződésalkötés 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 Doblo Panorama kombinált átlagfogyasztás: 4,9-7,2 l/100km, CO₂-kibocsátás: 129-166 g/km.

Az álmok valóra válnak, avagy egy igaz taxis mese!

1971. január 13-án, egy napsütéses téli napon a budapesti Bétán család egyetlen gyermekeként megérkezett a kis jövevény, akinek szülei a Zsolt nevet választották.

A családfenntartó a Láng Gépgyárban lakatosként, az édesanya a Szent János Kórházban ápolóként dolgozott.

Édesapja barátja autóversenyző volt a Fótaxinál és az ÁFOR Rally Team-nél, így a gyermek már idejekorán autók között tölthette a mindennapjait. Hogy a kisfiú autók iránti szenvedélyét útközben is kiélhesse – amikor csak a szülők pénztárcája engedte – az otthonuk és a versenyző lakása közötti távolságot a Fótaxi



Az emléktábla szövege: A gépkocsit taxinak restaurálta: Bétán Zsolt, Budapest

autóival tették meg. Alig volt 6 éves, amikor már önállóan is „fogott” taxit. Mindig élvezettel beszélgetett a sofőrökkel, nem tudott betelni a taxi illatával, az óra ketyegésével és az URH hangjával.

Szerette volna a foglalkozásának is a taxizást választani, de a családja féltése megakadályozta ebben.

Ez sem tudott gátat vetni az autómádatának, 17 évesen, szülői beleegyezéssel, megkapta az úrvezetői engedélyt, majd később hivatásos jogosítványt is szerzett.

Munkája mindig az autókhoz és a vezetéshez kötötte, ennek köszönhette a négykerekűt, melynek révén megismerhették a nevét és munkásságát.

2002-ben akkori főnökének köszönhetően – aki ismerte elhivatottságát – amikor a cége hozzájutott a BLX-522 rendszámú hófehér Ladához, egy percig sem gondolkodott azon, hogy Őt bízzák meg az autó karbantartásával, csinosításával.

Kihasználva a lehetőséget, úgy döntött megmutatja a mai fiataloknak, milyenek is voltak a 60-as, 70-es években az utakat koptató taxik.

Majd két év kitarató, időt és pénztárcát nem kímélő keresés, kutatás és az emlékeiben lévő képek felidézése eredményeképpen megszületett AZ AUTÓ.

Természetesen a hiteles kép érdekében a legilletékesebbekhez, a Fótaxihoz és a Közlekedési Múzeumhoz fordult segítségért.

Munkahelye megszűnésekor főnökeinek nem volt szíve elszakítani „szerelme tárgyától”, ezért azt egy jelképes összegért megvásá-



Az eredetivé varázsoltsolt AUTÓ



Az emléktábla, melyet Szunomár Tibor vezérigazgató egy kis ünnepség keretei között nyújtott át a Bétán családnak

rolhatta, melyre minden szabadidejét áldozta.

A munkájának gyümölcsét először 2004-ben, egy autótalálkózón mutatta meg a nyilvánosságnak.

Örömmel töltötte el, hogy sok hasonló gondolkodású emberrel találkozhatott, de minden képzeletét felülmúlta a látogatók részéről tapasztalt lelkesedés. Azok, akik beültek a volán mögé, szinte kivétel nélkül arról számoltak be, mintha egy időutazásban vettek volna részt, a látvány, az illat és hangulat hatására felszínre törtek

bennünk a régmúlt idők emlékei.

Sajnálatos módon a körülmények arra kényszerítették, hogy könyvek közepette megváljon a hófehér csodától. Később az új tulajdonos felajánlotta megvételre a Fótaxinak, így az autó végre hazatalált.

Felesége megkeresésére a Fótaxi készítettett egy emléktáblát, mely felkerül a műszerfalra, hogy mindenki, aki beül az autóba, lássa, hogy ki volt az elhivatott férfi, aki megajándékozott minket azzal, hogy a jövő nemzedéke is megismerhesse a múltat.

A büszke tulajdonos ezután is minden lehetőséget megragad, hogy megmutathassa a nagyközönségnek is, úgy az összes rendezvényen, kiállításon, valamint 2013. június 1-től a Budapesti Közlekedési Múzeumban tartandó tárlat fő attrakciójaként a 100 éves születésnap keretén belül.

Köszönjük Bétán Zsolt rendíthetetlen munkáját és kutatását, hogy megőrizte ezt az értéket és átadta nekünk gyermekkori élményeit.

**TAXIGÉPKOCSIK
BÉRBEADÓK**

benzin + gázüzemű

06-70/368-3949

A következőkben a főváros taxisabályozási terveihez beküldött javaslatokat, kritikákat közöljük. A kamara, kilenc taxitársaság egyeztetett véleménye, a TGFSZ álláspontja és az OTSZ javaslata követi egymást. A taxis oldal itt közölt javaslataiból kellene megszületni az új fővárosi rendeletnek, mely hosszú időkre rendezné a jelenlegi problémahalmazt. A közösen kitűzött cél: hogy olyan szabályozás szülessen, mely a főváros, az utazóközönség és a taxisok érdekeit egyaránt szolgálja. A következő anyagokból megállapítható, hogy az egymásnak ellentmondó szakmai javaslatok a főváros helyzetét nem könnyítik meg...

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
1016 Budapest, Krisztina Krt. 99.
Telefon: +36 1 488 2154

Ipari Tagozat

Dr. Komáromi Endre

divízióvezető úr részére

Budapesti Közlekedési Központ

1052 Budapest, Városház utca 9-11.

Tárgy: Állásfoglalás a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült rendelettervezetről

Tisztelt Divízióvezető Úr!

A BKK részéről 2012. szeptember 12-én megküldött levélre, amelyben a mellékletbe szereplő határozati javaslatok véleményezését kéri, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma az alábbi szakmai álláspontot alakította ki.

A határozati javaslat 1/a pontjában szereplő hatósági rögzített ár megállapítását javasoljuk az alábbi értékekkel:

Alapdíj legyen a távolsággal arányos egységdíj kétszerese: 580 Ft, vagy minimum 550 Ft.

Távolsággal arányos egységdíj: 290 Ft/km.

Idővel arányos egységdíj a 15 km/óra határsebesség figyelembevételével legyen az útdíj egynegyede: 72 Ft/perc, vagy maximum 80 Ft.

A határozati javaslat 2/a pontjában szereplő önkormányzati rendelet megalkotását javasoljuk, az alábbi észrevételek és javaslatok figyelembevételével:

Jogi aggályok

Ahogy azt 2012. augusztus 13-án kelt levelünkben is jeleztük, törvényi rendelkezések figyelembevételével, álláspontunk szerint a fővárosnak jelen pillanatban nincs felhatalmazása a rendelet alábbi pontjaiban megfogalmazott előírások meghozatalára. Ettől függetlenül szakmai álláspontunk ezekben a pontokban a következő, nagyobb részét az alábbi formában elfogadhatónak tartjuk:

2. § (5): a gépkocsi életkorának meghatározása. Szakmai álláspontunk szerint rövidesen hatályba lépő, vonatkozó kormányrendelettel összhangban elfogadhatónak tartjuk a 10 éves korhatárt.

2. § (6): a gépkocsi motorteljesítményének meghatározását nem támogatjuk. Álláspontunk szerint a gépjármű egyéb paramétereinek meghatározásából (tengelytáv, csomagtartó-úrtartalom) eredően a beépítésre kerülő motor teljesítménye a gyártó által garantáltan elegendő kell, hogy le-

gyen a személyszállítási tevékenység végzéséhez.

2. § (8): légkondicionáló berendezés előírására. A hatósági rögzített ár alkalmazásával együtt elfogadhatónak tartjuk az erre vonatkozó szabályozást.

4. § (1): „nevére szóló vezetékes telefon előfizetésről” szóló igazolás feltételül szabásához

4. § (2): a „folyamatos diszpécser-szolgáltatás” feltételül szabásához,

4. § (3): a „köteles ... rögzíteni” megfogalmazásra, helyette a rendelkezések rögzítésre alkalmasnak kell lennie előírás megfogalmazására lenne csak törvényi felhatalmazás,

4. § (4): a telefonszám-előfizetés tulajdonosának meghatározására,

4. § (5): a „rögzíteni kell” megfogalmazásra, helyette a rögzítésre alkalmasnak kell lennie előírás megfogalmazására lenne csak törvényi felhatalmazás.

Szakmai és közgazdasági javaslatok és aggályok:

2. § (3): Az ebben a pontban leírt szabadjelző alkalmazását – BKK logó nélkül – javasoljuk a Fővárosi Önkormányzattal szerződésben lévő fuvarszervező irodához nem tartozó vállalkozók számára kötelezővé tenni. A fuvarszervezővel szerződésben álló vállalkozók számára javasoljuk a fuvarszervező védjegyjelölés alatt álló szabadjelzőjének használatát tegye lehetővé a rendelet.

2. § (6): az Euro4 környezetvédelmi besorolás 2013. május 1-jei bevezetésére a hatósági rögzített ár javaslatunkban szereplő értékekkel, a rendelet hatálybalépésével egy időben történő bevezetését követően kerüljön sor. Az Euro5 környezetvédelmi besorolás 2018. január 1-jei bevezetését támogatjuk,

2. § (7): csomagtartó méretének meghatározását elfogadjuk azal a kiegészítéssel, hogy kombik és egyterűek esetében a kalaptartóig megadott úrtartalom +30% legyen az úrtartalom megállapítás alapja.

2. § (11): a reklámkihelyezések korlátozása esetén javasoljuk, hogy a kihelyezés hátsó lökhárítón és a hátsó szélvédőn 100x700 mm méretben legyen engedélyezett.

4. § (6): a diszpécseralkalmazás indokolatlanul részletes és túlzott műszaki elvárású követelményeit, javasoljuk a frissítési időintervallu-

mot 20 mp-re módosítani, bevezetésének határidejét a rendelet hatályba lépésétől számított 12 hónapban megállapítani.

5. § (2): fuvarszervezők felé a túlzottan nagy összegű (50 M HUF) sajáttőke érték előírását, javaslatunk 30 M HUF.

12. § (5): utasfelvétellel világító szabadjelzővel várakozás csak a taxiállomáson előírást jelenleg nem tartjuk támogathatónak, mivel jelen pillanatban a meglévő taxiállomás-hálózat hiányos, és férőhelyszáma a kiadott engedélyekhez viszonyítva kevés.

12. § (10): a taxiállomás-használat éves díjának emelését elfogadhatónak tartjuk, abban az esetben, ha azt az ellenőrzések hatékony rendszerének kialakítására és működtetésére, valamint a taxiállomás-hálózat rendszerének felülvizsgálatára és átalakítására fordítja a BKK.

16. § (1):

Támogatjuk az éjszakai tarifa megszüntetését. A jogszabályi megfelelés érdekében Budapest közigazgatási határán kívül a hatósági rögzített árnak megfelelő vidéki tarifa megállapítását javasoljuk.

Az 1. számú mellékletben az egységes arculatra, valamint az autók színét illetően két alternatívát mutatunk be: fehér-sárga és fekete-sárga kombinációt. A védjegyjelölés alatt álló céges egyedi szabadjelzők és egyéb társasági színhelyes és jól látható méretben elhelyezhető jelzések megjelenítését, az autók fehér-sárga színkombinációjával támogatjuk a mellékletben szereplő módon.

A 2. számú mellékletben bemutatjuk több európai nagyváros taxijainak színvilágát, valamint a reklámozási szokásokat.

Szó szerint vette.

A püspök arról beszél a gyülekezetnek, hogy nincs elég pap és apáca.

– Önök közül sokan csak egy gyermeket vállalnak, és hagyják, hogy más pályát válasszon. Én azt javaslom, hogy minden család három gyermeket vállaljon: egyet az apának, egyet az anyának, egyet pedig az egyháznak.

Néhány nappal később a püspök épp vásárol a boltban, amikor meglát egy nyájába tartozó várandós kismamát. Mielőtt üdvözölhetné, a kismama mindenki füle hallatára odakiáltja neki:

– Püspök úr, ez a magáé!
* * *

Kérdés – válasszal.

– **Mit mondott Hófehérke, amikor ráült Pinokkió orrára?**

– **Hazudj még! Hazudj még!**

Javasoljuk a rendeletben az alábbiak szabályozását:

– A hatósági rögzített ár évenkénti felülvizsgálatának kötelezettségét.

– A 7. § (2) bekezdéséből olyan taxiállomás BKK általi létrehozásnak lehetőségét, amely rövid ideig tartó kiemelt rendezvények esetére a rendezvénnyel nem szerződött, vagy taxitársaságokhoz nem kapcsolódó taxisok részére kizárólag utasfelvételi, illetve utaskiszállítási lehetőséget ad. Tehát nem a várakozásra is alkalmas hagyományos taxiállomás lehetőségét, hanem a csak ki- és beszállási hely létrehozásnak szabályozását. Álláspontunk szerint ilyen speciális taxiállomási szabály meghozatalára a fővárosnak, mint a közterület tulajdonosának, és mint a 2012. évi XLI. törvényben felhatalmazott szervnek lehetősége lenne.

– a Tv.12.§. (3) Az adott település területén lévő taxiállomások igénybevételének rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg.

Továbbra is javasoljuk, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviseletek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, ezáltal egy új, egységes rendelet megalkotását. Annak érdekében, hogy a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben, döntési, illetve szabályozási joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Fenti javaslataink részletes kidolgozására, felkérés esetén, a fővárosi taxis szakma képviselői vállalják az együttműködést a Fővárosi Önkormányzattal.

Budapest, 2012. október 8.

Dudás Zoltán
Tamás Miklós

**Fáj a derekad,
hátrad, nyakad?**

Fordulj bizalommal a
volt City 103-as Gáborhoz!

Gyógymasszázs, felp-, nyirok-,
boros-, mézes-, cellulit masszázások.

Most taxisoknak és családtagjainak
33% kedvezménnyel, 2000 ft-tól

A Kondorosai úszodánál
hétfő-szerda-szombat 08-20-ig
A többi napokon a XVI. kerületben.

10 éves szakmai gyakorlat,
egészségügyi szakdolgozó
regisztráció, pénztáraknál
elszámolható számla adás.

Elérhetőség:
70/3838-103
gyorshívó: 8103

Tarlós István Főpolgármester
részére

Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal

Tárgy:

A budapesti taxipiac többségét képviselő taxi-cégek egységes álláspontja az új fővárosi taxis rendelet egyes kérdéseiről

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A budapesti taxipiacon tevékenykedő, a piac közel 2/3-át képviselő 9 (összesen jelenleg 3135 taxissal szerződésben álló) fuvarszervező taxi-cég vezetője 2012. október 19-én megbeszélést tartott a fővárosi taxipiac új szabályozási tervének aktuális állásáról. A megbeszélésen az alábbi cégek vezetői vettek részt.

RT5 Taxi (650 taxi), 6x6 Taxi (510 taxi), Taxi Plus (650 taxi), Taxi4 (320 taxi), Max Taxi (240 taxi), Taxi 2000 (370 taxi), Budapest Taxi (190 taxi), Mobil Taxi (180 taxi), Zóna Taxi (25 taxi)

A taxicégek vezetői találkozójukon a korábbi viták tapasztalatai alapján **az alábbi egységes álláspontot alakították ki** a fővárosi taxipiac új szabályozási tervének egyes kérdéseiről.

Jelenlévők először is kifejezték teljes egyetértésüket a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 2012. augusztus 13-ai hivatalos és ez idáig a legutolsó legitim állásfoglalásával, melyben a Kamara jogi, közgazdasági és szakmai szempontokra bontva részletesen felsorolta a BKK által készített új taxis-rendelet elleni kifogásokat. Jelenlévők külön is kihangsúlyozták, hogy a rendelet legutóbbi ismertetett változatának változatlan formában történő hatálybalépése – a modell-számítások alapján – mind rövid, mind hosszú távon rontaná a Budapestben legálisan dolgozó taxisok jövedelmi viszonyait, mivel a rendeletbe foglalt koncepció összességében több pénzt vonna el a taxisoktól, mint amennyit a tarifa látszatmellésével megszerezhetővé tenne számukra.

Mindezek alapján a jelenlévő fuvarszervezők közös elvi álláspontja szerint – figyelemmel a velük szerződésben álló taxis vállalkozók és vállalkozások érdekeire is – nem tudnak olyan szabályozással egyet-

– mely taxis családok szándékos tönkretételéhez és szegénységbe taszításához vezetne,

– mely nem ad kellő átmeneti időt a szakmai fejlődést jelentő feltételek teljesítéséhez,

– mely indokolatlan mélységben avatkozik bele a vállalatok és vállalkozók napi üzleti működésébe, és ezzel indokolatlan költség-növekedést, illetve bevételcsökkenést eredményezne,

– mely szakmai visszalépést jelentene a vállalatok és vállalkozók életében,

– mely akadályozza a vállalatok egyediségének mind arculatban, mint egyéb módon történő megkülönböztetési lehetőségeit,

– mely akadályozza a fogyasztói igényekhez történő gyors és rugalmas alkalmazkodás lehetőségét,

– mely korlátozza a vállalatokat és a vállalkozókat hatékonyságnövelő intézkedések gyors megvalósításában,

– mely korlátozza a jogszabályi és a gazdasági környezeti változások miatt akár napról napra is változó üzemelési költségek elensúlyozási lehetőségeit, mind taxis, mind fuvarszervezői szinten.

Ezen alapelvek figyelembevételével a jelenlévő fuvarszervezők a fővárosra tervezett új szabályozás egyes pontjaival kapcsolatban az alábbi konkrét javaslatokat teszik.

Tarifa:

Jelenlévők kiemelten fontosnak tartják megállapítani, hogy **a vidéki, valamint az éjszakai tarifa eltörlésével nem értenek egyet**, azok alkalmazhatóságát a jelenlegi módon meg kell tartani! Ezen utazási szegmensek külön árazásának eltörlése egyértelműen és bizonyítható módon csökkentené a taxisok bevételeit, vagyis rontana gazdasági helyzetükön!

Figyelemmel a jelenlegi gazdasági helyzetre, továbbá a fuvarszervező irodák és a taxis vállalkozók részben közös érdekeire, **egy eddig nem használt vegyes tarifarendszer bevezetését javasoljuk!**

E rendszerben az alapdíjat hatósági rögzített, azaz fix árként, míg az útdíjat és az idődíjat a jelenlegi módon, azaz maximált árként kell meghatározni. Figyelemmel továbbá az alapdíjban és az idődíjban a jelenlegi kiélezett piaci viszonyokban is érzékelhető felfelé irányuló árnymásra, a fővárosnak az alapdíjon, az idődíjon és az útdíj-idődíj maximális hányadosán kell haladéktalanul emelnie.

Javaslatunk a következő:

Nappali időszakban (6-22 óra közötti időre) minimum:

Alapdíj (hatósági rögzített – fix – árként):	600 Ft
Távolsággal arányos egységdíj (maximált árként):	240 Ft/km
Idővel arányos egységdíj (maximált árként):	70 Ft/perc
Útdíj-idődíj arányszám	1/3

Éjszakai időszakban (22-6 óra közötti időre) minimum:

Alapdíj (hatósági rögzített – fix – árként):	600 Ft
Távolsággal arányos egységdíj (maximált árként):	336 Ft/km
Idővel arányos egységdíj (maximált árként):	84 Ft / perc
Útdíj-idődíj arányszám	1/3

A rendeletben foglalt minden feltétel életbe lépésével (legalább 24 hónap) egy időben az alapdíj mértékét javasoljuk minimum 800 Ft-ban megállapítani.

Az új tarifaelemek alkalmazhatóságát a rendelet kihirdetését követő 30 napos hatálybalépéssel javasoljuk bevezetni!

Ezen vegyes rendszer előnyei:

– A fix alapdíj: a piaci viszonyoktól és az árversenyt folytató fuvarszervező cégek üzletpolitikájától függetlenül úgy növeli meg azonnal a taxisok bevételeit, hogy közben

nem ró kigazdálkodhatatlan pénzügyi terhet a fuvarszervező irodákra korábbi szerződéseik miatt.

– A maximált út- és idődíj: megtartása nem rombolja a gazdasági válság miatt amúgy is csökkenő keresletet, megtartja a fogyasztóknak kedvező piaci viszonyokat, a fix díjtól eltérően nem ró elviselhetetlen pénzügyi terhet a korábbi közbeszerzési és egyéb céges szerződéseik betartásának kötelezettsége miatt a fuvarszervezőkre.

A Főtaxi és a City Taxi, valamint ezek taxis érdekvédelmi szervezeteknek látszatát keltő szatellit szervei/emberei által – bár részben egymásnak is ellentmondó formában – követelt magas értékű fix út- és idődíj értékeivel nem értünk egyet, mivel annak bevezetése a következő hátrányokkal járna:

- jelentősen rontaná a keresleti viszonyokat, így sok taxis megélhetését veszélyeztetné,
- azonnali és jelentős pénzügyi terheket jelentene a fuvarszervező irodák számára az utazási igények közel felét kitevő korábbi közbeszerzési és egyéb céges szerződések fenntartása kapcsán. Mivel ennek finanszírozása minden cégnél csak a szerződött taxisok által fizetendő díjak azonnali és jelentős emelésével lenne megoldható, így – figyelemmel a várható jelentős keresleti visszaesésére, a modellszámítások alapján – végeredményben a legális taxisok a fix díjak bevezetése ellenére sem tudnának magasabb jövedelmet termelni, mint a jelenlegi helyzetben.

Egységes autó megjelenés:

Az egységes megjelenést elfogadhatónak tartjuk, de csak kizárólag abban a formában,

Budapesti Közlekedési Központ
1052 Budapest, Városház utca 9-11.
Dr. Komáromi Endre úr részére.

Tárgy: A TGF SZ állásfoglalása a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült és 2012. szeptember 12-én megküldött rendelettervezetről.

Tisztelt Komáromi Úr!

A BKK 2012. szeptember 12-én levelet küldött a szakszervezetünknek, amelyben a tervezett határozati javaslatok véleményezését kérte a TGF SZ-től. Ezzel összefüggésben a TGF SZ továbbra is fenntartja a 2012. augusztus 17-i állásfoglalásában megfogalmazott véleményét, miszerint ez a tervezet alapvetően nem alkalmas a személytaxi szolgáltatás teljes körű szabályozására. A BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának véleményével egyetértve azt javasoljuk mi is, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviseletek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását.

A rendelettervezet alkalmatlansága szerintünk logikus következménye annak, hogy a kialakítását megelőző, és a tervezet elkészülte utáni szakmai egyeztetések sem vezettek érdemi eredményre. Ez alatt nem azt értjük, hogy csak az jelenti számunkra az érdemi eredményt, amit a rendelettervezet készítője abban megjelenít. Érdemi eredmény lehet az is, hogy egy bizonyos témakört szakmailag rendszeren megtárgyalunk, és ennek ellenére nem, vagy bennünket hátrányosan érintve kerül be a rendeletbe. Vannak dolgok például, amelyek a kezdeti, a tavaly tavaszi-nyári tárgyalások alkalmával még napirenden voltak, aztán valami érthetetlen és azóta is megmagyarázatlan ok miatt lekerültek a napirendről, és a rendeletből is hiányoznak.

Hiányzik például a szolgáltatási szabályzat, a fuvarszervezők szerződéskötési kötelezettsége a taxisokkal, vagy a fuvar-

hogy a gépkocsiknak csak a teteje és az A, B, C, D oszlopai térnek el az alapszintől. Alapszinként gazdaságossági okból csak a fehéret tudjuk elfogadni. Az egységes színezés bevezetését a már korábban is taxiként üzemelő autókra hosszabb átállási időt hagyva, míg azon autókra, melyekre teljesen újként váltanak ki drosztengedélyt azonnali módon javasoljuk bevezetni.

Autókra vonatkozó új műszaki feltételek:

A feltételek teljesítésére a pályán lévő autókra a rendelet kihirdetéstől számított legalább 24 hónaptól kezdődő kifutásos rendszerű megfelelési lehetőséget javasolunk a drosztengedély kiváltásához kapcsolódó rendszerben.

Szabadjelző:

A fuvarszervező irodákhoz szerződéssel kapcsolódó taxigépkocsik számára a rendelet tegye lehetővé olyan szabadjelző használatát, mely rendelkezik a fuvarszervező védjegyjelöléssel ellátott logójával. E szerint a „védjegyjelölés alatt álló szabadjelző” kifejezés helyett a „védjegyjelöléssel ellátott szabadjelző” kifejezés használatát javasoljuk a rendeletben.

Autón elhelyezhető külső reklám:

A reklámelhelyezés lehetőségét a fővárosi rendelet ne korlátozza!

A közösségi közlekedésben is plusz bevételt jelentenek a járműveken megjelenő külső reklámok. Nincs szakmai indok a bevétel-szerzési lehetőség tiltására a taxiknál!

Fuvarszervező irodák alaptökéje:

A piaci szereplők által korábban közös

szakmai álláspontként javasolt 20 millió forint érték bevezetését javasoljuk. Magasabb értékekkel nem értünk egyet!

Fuvarszervezőkre vonatkozó tárgyi feltételek:

A rendeleti előírásoknak történő megfelelésre a rendelet kihirdetéstől számított 12 hónapos határidő biztosítását javasoljuk.

Drosztdíjmelés:

A rendelettervezetből kiolvasható drosztdíjmelést nem tartjuk elfogadhatónak, mivel 2012-ben már volt egy jelentős mértékű emelés, továbbá a tervezett drosztdíjmeléshez nem kapcsolódik semmilyen többletszolgáltatás. Itt kívánjuk megjegyezni, hogy a BKK hónapok óta arról sem ad tájékoztatást, hogy jelenleg hol és milyen férőhelyszámmal vannak taxiállomások Budapesten. Sem a honlapján nincs fent, és kérésre sem küld ilyen listát!

Alulírott fuvarszervező irodák elkerülhetetlennek tartjuk továbbá, hogy a BKK és a Polgármesteri Hivatal ne csak az iparüzési adó beszédében és a droszthasználati díjak emelésében legyen következetes, de konkrét határidők végrehajtásával kezdje el végére a budapesti droszthálózatnak a tényleges igényekhez igazított bővítését, valamint tegye hatékonyra a közvéleményt és a taxisokat irritáló nemkívánatos és piacromboló jelenségek megakadályozását.

Budapest, 2012. október 25.

Üdvözlettel:

6x6 Taxi, Taxi Plus, RT5 Taxi, Taxi4, Max Taxi, Taxi 2000, Budapest Taxi, Mobil Taxi, Zóna Taxi

szervezőknél az etikai szabályzatok. Ezt az OTSZ állásfoglalása is hiányolja. Mi azért tartjuk ezeket kiemelten fontosnak, és azért írunk itt most ezekről, mert az úgynevezett taxitársaságok és szerződések és szabályzatok hiánya, illetve a meglévők tartalma miatt gyakorlatilag azt csinálnak a taxisokkal, amit kényük-kedvük szerint akarnak. Le kellene írni az utasok, taxis vállalkozók, a fuvarközvetítők és a Főváros jogait és együttműködési kötelezettségeit. Ez a rendelettervezet sem beszél ezekről, pedig a taxisok nagy várakozással voltak ebben a vonatkozásban.

Véleményünk szerint amíg ez a dolog nem lesz rendbe téve, nem lesz megakadályozva a fuvarszervezők gazdasági erőfölénnyel való visszaélése, addig igazából rend sem nagyon várható a taxizásban.

Nem foglalkozik a rendelet a létszám szabályozásával sem. Az erre irányuló javaslatainkat érdemben meg sem hallgatta a Főváros képviselője az egyeztetések során. Rendszeresen azzal tért ki téma érdemi tárgyalása elől, hogy: „Kiktől vonjuk vissza az engedélyt? A szőkektől, vagy a barnáktól?” Ez olyan mértékben komolytalan felvétel, hogy nem is értjük, hogyan juthatott ilyesmi eszükbe. Világosan elmondtuk: nem visszavonni kell a taxiengedélyeket, hanem nem kell újabb droszthasználati engedélyeket kiadni egészen addig, amíg egy kívánatos szintre be nem áll a létszám. Ráadásul – álláspontunk szerint – a droszthasználati engedély feltételekhez kötött megvásárlási kényszerének bevezetése óta a direkt szabályozás elől az alkotmányossági akadályok is elhárultak.

Van olyan pontja a rendelettervezetnek, amely látszólag a taxisokat biztosítja a fuvarszervezők túlkapásai ellen, de végeredményét te-

– Miért teremtette meg az Istent a férfit?

– A gorillákat sehogy sem tudta megtanítani a fűnyírásra.

* * *

– Miből áll egy férj hétfogásos ebédje?

– Egy hot-dog, és hat üveg sör.

kintve a taxisokra fog hullani ennek következménye. Ne gondolja senki, hogy a fuvarszervező nem a taxisokon fogja behajtani a működéséhez szükséges 50 millió Ft-ot.

A rendelettervezet alapvető hibájának tartjuk annak indoklási részét. Az indoklás a szó értelme szerint magyarázatot jelent, jelen esetben a rendelet paragrafusainak értelmére, céljára, lényegére, a rendelettel elérni kívánt hatásokra. Ebben az indoklásban a „Részletes indoklás” rész 2. §-hoz írtakon kívül egyetlen más §-hoz sem írt a rendeletalkotó magyarázatot, indoklást. Így nem derül ki számunkra, hogy a rendelet egyes szakaszai milyen célokkal, kalkulált hatásokkal, elvárt eredményekkel íródtak. Jó példa minderre az általunk kifogásolt 12. § (6) bekezdés. Miért ne hagyhatná el a taxi vezetője az autót a taxiállomáson belül? Az indoklásban ez áll: A 12. §-hoz A rendelet 12. §-a a taxiállomások használatának rendjét szabályozza. Véleményünk szerint ez nem indoklás. Ez mindössze hivatkozás. Ezeket a rövid megjegyzéseket olvasva az jutott eszünkbe, hogy mintegy zanzásítva azoknak a képviselőknek készült, akik el sem akarják olvasni a tervezetet.

Hiba az is, hogy a rendelet tervezetről – pedig alapjaiban érinti a taxizást – nem készült semmiféle hatástanulmány. Az érdekképviseletek és a szakmai szervezetek véleményét pedig egyszerűen nem vette komolyan a tervezet készítője.

A TGFSZ konkrét észrevételei, amelyekkel azt kiegészítve a TGFSZ egyetért az OTSZ részletes tartalmi észrevételeivel:

Nem értünk egyet a 9. § (2) bekezdésében foglaltakkal. Véleményünk szerint, arra tekintettel, hogy a rendelet hatására szolgáltatás egységessé válik, szakmai indokai nincsenek a repülőtéri taxiállomás kiszervezésének.

Nem értünk egyet a 12. § (6) bekezdésében foglaltakkal, mert bár érteni véljük a rendeletalkotó szándékát, annak szövetszerű betartása értelmetlen. Annak értelmében a taxi vezetője az autóból sem szállhatna ki. A következő módosítást javasoljuk. „(6) A taxiállomáson várakozó személytaxi vezetője a taxiállomás TERÜLETÉT nem hagyhatja el.”

A 4. § (6) bekezdésében foglaltakat teljes egészében elutasítjuk. Nem tudjuk mi a célja, és az elérni kívánt cél a rendelet tervezet indoklási részében sem szerepel. Amire elvileg jó lehetne – a futáskihasználat növelése –, annak hozadéka nem érné el a rendeletalkotó által kívánt mértéket. Itt 70%-os kihasználatról beszélt a rendeletalkotó az egyeztetések során, holott a dolog természeténél fogva csupán ezzel a módszerrel egy taxi futáskihasználatára mindössze 3-5%-al növelhető. Ráadásul azzal, hogy a szabad taxikat a rendelet 12. § (5) bekezdése „bekényszeríti” a taxiállomásra, újabb fölösleges kilométereket terhel a taxisra, csökkentve ezzel a futáskihasználatot. Egyébiránt megjegyezzük, hogy a 70%-os kihasználat átlagosan, minden taxira vonatkozóan semmilyen nem extrém módszerrel sem érhető el normál taxi fuvarozás esetén. Ez a pont is érdemi szakmai vita nélkül került bele a tervezetbe.

12. § (10). Nem fogadjuk el a droszthasználati díj semmilyen indokkal való felemelését. Egyfelől, a rendszer bevezetésekor elhangzottak szerint az elkövetkezendő évekre árcsökkenést ígértek, másfelől meggyőződésünk, hogy egyfajta aduként, és alternatív adóbeszedésként használja a Főváros az általa szerény mértékűnek vélt iparűzési adóbefizetés kompenzálására.

Egészét tekintve az a véleményünk, hogy ez a rendelettervezet kiindulási alapot képezhet annak a kívánatos célnak az eléréséhez, hogy Budapesten egy jól, korrektül, és az összes érintett fél (utas, taxis, Főváros, állam) megalgedésére működő taxiszolgáltatás alakuljon ki. Ez azonban csak akkor képzelhető el, ha elfogadása, rendelteté alkotása esetén, a működése közben várhatóan szép számmal felmerülő problémákat, az érdekképviseletekkel és egyéb szakmai szervezetekkel történő folyamatos egyeztetés mellett a Főváros megoldja.

Budapest, 2012. október 10.

Farkas Zsolt elnök
Telegdy Gábor alelnök
Kovács Miklós alelnök

Budapesti Közlekedési Központ

1052 Budapest, Városház utca 9-11.

Dr. Komáromi Endre úr divízióvezető részére

Tárgy: Állásfoglalás a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült rendelettervezetről

Tisztelt Divízióvezető Úr!

A BKK részéről 2012. szeptember 12-én megküldött levélre, amelyben a mellékletben szereplő határozati javaslatok véleményezését kéri szervezetünkötől, az Országos Taxis Szövetség az alábbi szakmai álláspontot alakította ki.

Határozati javaslatok:

1. Az Országos Taxis Szövetség a határozati javaslat

1/b verzióját, azaz a hatósági maximált ár mértékének változtatása melletti szigorítások bevezetését teljes mértékben elutasítja, a rendezésről az további is alkalmaznának tartja.

2.a támogatjuk .../2012(...) önkormányzati rendelet a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevitelének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás rögzített hatósági áráról az előterjesztés 1/A szerinti tartalommal.

3. Támogatjuk ...felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK útján, a taxis szakmai szervezetek bevonásával:

2012. december 31-ig dolgoz-

tassa ki a nagyobb létszámú, kiterjedt próbaüzemre épülő taxiellenőrzési rendszer működésére vonatkozó javaslatot a Főpolgármesteri Hivatallal és Budapest Főváros Közterület-felügyeletével közösen és ez alapján tegyen javaslatot a feladat BKK általi ellátása érdekében a Fővárosi Önkormányzat és a BKK közötti feladat ellátásról és a közszolgáltatásról szóló Keret-megállapodás módosítására

Támogatjuk... 2013. március dolgoztassa ki a taxiállomások rendszerének felülvizsgálatára vonatkozó intézkedési tervét, a taxis szakmai szervezetek bevonásával.

Az elmúlt napokban a taxi-rendelettel kapcsolatos rendszeres érdekképviseleti egyeztetéseken megismerhetők a 2012. szeptember 14-i, a Fővárosi Önkormányzat vezetői, a BKK, a Főtaxi Zrt. és a BKIK képviselői között lezajlott személyes találkozó alkalmával elhangzott fix, rögzített hatósági áras tarifajavaslatot, melynek mértékével egyetértünk és a mielőbbi bevezetését támogatjuk.

- Alapdíj: 550 Ft;
útdíj: 290 Ft/km;
útdíjjal arányos percdíj: 72 Ft/perc

A határozati javaslat 2/a pontjában szereplő önkormányzati rendelet megalkotását javasoljuk, az alábbi észrevételek és javaslatok figyelembevételével:

Jogi aggályok

2. § (6): a gépkocsi motorteljesítményének meghatározását nem támogatjuk. Álláspontunk szerint a gépjármű egyéb paramétereinek meghatározásából (tengelytáv, csomagtartó úrtartalom) eredően a beépítésre kerülő motor teljesítménye elegendő kell, hogy legyen a személyszállítási tevékenység végzéséhez.

4. § (4): a telefonszám-előfizetés tulajdonosának meghatározására.

A rendelettervezet általános-ságban határozza meg azon helyzetek következményeit, melyek alkalmakkor a szabályokat megszegik az engedéllyel rendelkező vállalkozók. Javasoljuk, térjen ki a rendelet a fuvarszervezők szabályszerű magatartásának súlyosabb következményekkel terhelésére, illetve azon személyek szankcionálására, akik a rendelet hatályában meghatározott tevé-

A székely apa és a fia elmennek az állatvásárra bikát venni. A fiú látja, hogy az apja a bikák tojásait fogdossa. Megkérdezi:

– Mit csinál, édesapám, miért emelgeti a bikák tojásait?
– Tudod, fiam, akkor jó a bika, ha spannolnak a tojásai, ha feszes a zacskója!

Másnap az apa kint dolgozik a szántón. Egyszer csak a fiú lélekszakadva rohan feléje, és már messziről kiabálja:

– Édesapám, jöjjön gyorsan, anyám megveszi a postást!

kenységeket engedély nélkül végzik!

Szakmai és közgazdasági aggályok:

2. § (3): Az ebben a pontban leírt szabadjelző alkalmazását javasoljuk a Fővárosi Önkormányzattal szerződésben lévő fuvarszervező irodához nem tartozó vállalkozók számára kötelezővé tenni. A fuvarszervezővel szerződésben álló vállalkozók számára javasoljuk a fuvarszervező védjegyoltalom alatt álló szabadjelzőjének használatát tegye lehetővé a rendelet a továbbiakban is.

A rendelet térjen ki a védjegy oltalom alatt álló szabadjelzők, logók, vagy ezekhez megtévesztően hasonló eszközök, mátrix-cák engedély nélküli használatának BKK hatáskörén belüli szankcionálására.

2. § (6): az Euro4 környezetvédelmi besorolás 2013. május 1-jei és az Euro5 környezetvédelmi besorolás 2018. január 1-jei bevezetését abban az esetben támogatjuk, ha bevezetésre kerül a hatósági rögzített ár javaslatunkban szereplő mértéke.

A 2018-as dátum után nem támogatjuk, hogy „ezzel egy időben bevezetésre kerül a fix tarifa” szerepeljen a rendeletben! Féltreértésre ad okot. Azt sugallja a mondat, hogy addig viszont nem vezet be a város a fix tarifát.

2. § (7): csomagtartó méretének meghatározását elfogadjuk azzal a kiegészítéssel, hogy a megadott paraméterek a limuzin jellegű gépkocsikra vonatkozzanak.

2. § (11): a reklámkihelyezések korlátozása esetén javasoljuk, hogy a kihelyezés hátsó lökhárítón és a hátsó szélvédőn 100x700 mm méretben legyen engedélyezett.

12. § (5): utasfelvételre világító szabadjelzővel várakozás csak a taxiállomáson előírást, nem támogatjuk, mivel jelen pillanatban a meglévő taxiállomás-hálózat hiányos, és férőhelyszáma a kiadott engedélyekhez viszonyítva aránytalanul kevés,

12. § (10): a taxiállomás-használat éves díjának emelését kizárólag abban az



1. ütem: sokszínű taxik egységes tetővel

esetben tartjuk elfogadhatónak, ha azt azonnali hatállyal az ellenőrzések hatékony rendszerének kialakítására és működtetésére, valamint a taxiállomás-hálózat rendszerének felülvizsgálatára és átalakítására fordítja a BKK.

2. számú mellékletben az egységes arculatra jelen levőnk mellékletében teszünk javaslatot.

1. ütem: A jelenlegi vegyes alapszínű taxigépkocsik tetőn és tetőoszlopokon egységes

sárga színű kialakítását (befedését) egy időben a hatósági rögzített ár bevezetésével.

2. ütem: Fehér alapszínű taxigépkocsikon, motorháztetőn, tetőn és csomagtartófedélen egységes sárga színű megkülönböztetését.

Ennek a határideje a következő taxigépkocsi beállítása, folyamatosan.

Hiányoljuk a rendeletből, ezért javasoljuk:

– Rendeletben kell szabályozni a hatósági rögzített ár

évenkénti felülvizsgálatának kötelezettségét.

– A Budapesten taxiszolgalgatás nyújtási jogosultsággal rendelkező taxigépkocsi-vezetők nyilvántartásba vételét.

– Az alkalmazott taxigépkocsi-vezető munkába állása előtt bejelentési kötelezettség terhelve a BKK irányába a taxi gépkocsivezetőt és a taxis vállalkozót is.

– Taxi Szolgáltatási Szabályzatban megfogalmazni az utasok, a taxis vállalkozók, a taxigépkocsi-vezetők, a fuvarközvetítők és a Főváros jogait és a résztvevők együttműködési kötelezettségeit.

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

– Meghatározni az utas által okozott károk megtérítésének kötelezettségei között a jellemzően előforduló, az utas által beszenyvezett taxigépkocsi felszámítható takarítási díjait.

– A 7. § (2) bekezdéséből olyan taxiállomás BKK

által létrehozásnak lehetőségét, amely rövid ideig tartó kiemelt rendezvények esetére a rendezvénnyel nem szerződött, vagy taxitársaságokhoz nem kapcsolódó taxisok részére kizárólag utasfelvételi, illetve utaskiszállítási lehetőséget ad. Tehát nem a várakozásra is alkalmas hagyományos taxiállomás lehetőségét, hanem a csak ki- és beszállási hely létrehozásnak szabályozását. Álláspontunk szerint ilyen speciális taxiállomási szabály meghozatalára a fővárosnak, mint a közterület tulajdonosának, és mint a 2012. évi XLI. törvényben felhatalmazott szervnek lehetősége lenne.

– a Tv.12. §. (3) Az adott település területén lévő taxiállomások igénybevételek rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg.

2012. október 7.

Metál Zoltán elnök



2. ütem: egységes fehér autók színes elemekkel

Tisztelt Papp István Osztályvezető Úr!

Telefonon történt beszélgetésünkre hivatkozva, kérem szíveskedjék megvizsgálni a – média érdeklődését és visszhangját is kiváltó – taximatricák elhelyezését a hátsó szélvédőn, ill. az oldalüvegeken hogyan és milyen módon lenne lehetőségük a taxiknak a továbbiakban – ahogy az eltelet 22 évben már funkcionált – használni a taxiközlekedésben.

A jelenlegi gyakorlat szerint a hátsó szélvédőn egy vagy több, max. 10 cm-es magasságú reklámcsíkot, vagy ennél jóval kisebb reklámanyagot helyeznek el a kollégák a szélvédő alsó-felső peremén, ami nem zavarja sem őket, sem a közlekedés egyéb résztvevőit a kilátásban.

A hátsó oldalüvegeken és a hátsó szélvédőn pedig áttetsző, ún. víztiszta, vagy vision tip minősített, 70%-ban fényáteresztő, képes kreatív került eddig a taxik üvegfelületeire.

Mivel ezeknek a vision tip fóliáknak a fényáteresztő képessége megegyezik a hővédő, ill. biztonsági fóliákkal támasztott rendeleti követelményeknek, ezért véleményünk

szerint ezen matricák használhatók a továbbiakban is ezeken a felületeken.

Bízom benne, hogy mielőbb sikerül egy hosszú távú megoldást találni a jelenlegi problémára, mivel a rendelet megalkotása óta több évtized is eltelt.

Nehezen tudnánk elképzelni, ha a jogalkalmazó ezután a buszokon, villamosokon, trolibuszokon, taxikon, ill. valamennyi közúti járművön tiltaná a reklámok üvegein történő megjelenítést, annak figyelembevételével, hogy az EU jóval fejlettebb tagországaiban ezeken a járműveken népszerű és elterjedt reklámfelületnek minősülnek. Azt már óvatos becsléssel sem merném kikalkulálni, hogy ezeknek a közösségi járműveken történő reklámok tiltásának milyen költségvetési következményei lehetnek a reklámbevitel kiesésük következményeként.

Mielőbbi segítségére és válaszára számítok.

Tisztelettel:

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség
+3670 3838 000

Reklám a kocsiablakokon

Nem azért vettük elő ezt a témát, mintha bármi is változott volna a rendelet szövegében az utóbbi néhány évben, hanem azért, mert a közlekedési hatóság és a rendőrség az utóbbi időben valami rejtélyes oknál fogva elkezdte ezeket az előírásokat komolyan venni (eddig nem számított. 22 éves a rendelet...) Tehát a műszaki vizsgán – sőt utóbb már az utcán is – leszedették a reklámmatricákat a taxik ablakairól. Az, hogy az első szélvédőn nem lehet semmi, az evidens. A hátsó szélvédő tekintetében is üdvözölhető az eljárás, mert az utóbbi időben már tényleg túlzásba estek egyes taxicégek. Szinte csak „lőrésen” lehetett hátra kilátni. Hogy azonban a hátsó oldalablakokkal mi lehet a problémája a hatóságoknak azt én gyarló ésszel nem tudom felfogni.

A gépkocsik ablakaival (meg még sok más műszaki előírással) a 6/1990 KöHÉM rendelet foglalkozik. A 97. § (2) bekezdése így szól:

„A gépjármű, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű szélvédőjén, valamint azon ablakain, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell, kilátást za-

varó feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot elhelyezni tilos. Nem kell a kilátást zavarónak tekinteni

a) a belső visszapiillantó tükrozt;

b) a szélvédő felső részén elhelyezett olyan fényszűrőt, amely a kilátást nem akadályozza, magassága a járműre felszerelt belső napellenző magasságánál nem nagyobb, rajta keresztül a közúti jelzések színe tévedésmentesen felismerhető;

c) legfeljebb 10 cm méretű, a szélvédő alsó sarkában elhelyezett feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot;

d) a szélvédő szélén elhelyezett antennát.”

Első olvasatra még logikusnak is tűnik. De aztán, ha elkezdjük értelmezni: vajon mit jelenthet az, hogy „azon ablakain, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell”? Az első szélvédőt, nyilván. Logikus, hogy a hátsót is. (Habár ha éppen egy hűtőszekrényt szállítok, ami teljesen kitarja...) Vegyük még bele a két első oldalablakot, ez is természetes. Na de a többi? A két hátsó ablak? Vagy kombi esetén a C oszlop mögötti ablakok? Ott mit kell látni? Vagy hogyan? Ha az a bizonyos személyautó haszongépjárműnek lenne vizsgáztatva, akkor ezek a hátsó ablakok akár be is lehetnek bádogozva! Ugyanaz a márka, ugyanaz a típus, ugyanolyan jogosítvánnyal vezethető!

Aztán itt van a d) pont: „legfeljebb 10 cm méretű” Mi az, hogy méretű? Olyan széles? Vagy olyan hosszú? Esetleg olyan vastag? Elnagyolt, érthetetlen, vagy inkább félreérthető és többféleképpen magyarázható szabály. A célját tudjuk: a hologramos rendszám-matricának „csinált helyet” ez az előírás. Na de nézzük tovább:

„3) Kívülről látható világító, megvilágított, átvilágított, illetőleg fény-

viszszaverő kivitelű feliratot, ábrát, vagy jelzést – a 27., 67. és 103. §-okban említetteket, továbbá a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó előírás (ADR) szerinti veszélyt jelző táblákat, a hosszú és nehéz, valamint a lassú járművek (járműszerelvények) megjelölésére engedélyezett táblákat kivéve – a gépjárművön, a mezőgazdasági vontatón és a lassú járművön elhelyezni tilos.”

Ezt a pontot is komolyan kell venni? A 27. § a rendszámra, a 67. § a taxi szabadjelzőre és az autóbusz járattáblára, a 103. § az elakadásjelző háromszögre vonatkozik. Sehol sem látunk azonban olyan szabályt, ami szerint „pizzafutár”, vagy „sofőrszolgálat” feliratú, esetleg más világító eszközöket engedélyezne a gépkocsikon. Ez tényleg nem szűri a hatóságok szemét? Csak a taxireklám?

(4) A jármű vezetőfülkéjében és utasterében tilos olyan díszítést alkalmazni mely a vezetőt zavarhatja, vagy a szabad kilátásban akadályozhatja.

(5) A gépjármű, a mezőgazdasági vontató, továbbá a lassú jármű szélvédőjén és ablakain – kivéve a lakófelépítmény ablakait – menet közben nem szabad függőnyt, vagy olyan más megoldást (fólia, üvegre felhordott fényelnyelő vagy fényviszszaverő réteg stb.) alkalmazni, amely a szélvédőn, illetőleg a jármű ablakain a kilátást, illetőleg az átlátást megakadályozza.

(6) Az (5) bekezdésben meghatározott követelmény nem vonatkozik a jármű szélvédőjének és ablakainak fényáteresztő képességét csökkentő olyan eszközökre, amelyek alkalmazására a közlekedési hatóság az ER. 2. § (3) bekezdés h) pontja alapján, az ENSZ-EGB 43. számú előírás 21. számú mellékletében meghatározott, a biztonsági üvegezés járműbe szerelésére vonatkozó műszaki követelmények figyelembevételével engedélyt adott.

A földosztás, majd az újraállamosítás után János bácsit rá akarják beszélni, lépjen be a termelősövetkezetbe. Az öreg már hajlik rá, mire az agitátor hozzáteszi:

- Néhány dolgot be kell ám adni a közösbe.
- No és mit?
- Be kell adni a lovakat.
- Ha be kell, hát beadjuk.
- A tehenet is be kell adni.
- Azt is beadjuk.
- A kecskét is be kell adni.
- A kecskét? Azt nem adom!
- Aztán miért?
- Mer az van!

(7) A fényáteresztő képesség mértéke megfelelő:

a) ha a szélvédő (kivéve a lehajtott napellenzők által takart üvegfelület), valamint a vezetőteri oldalablakok üvegei esetében (amelyeken keresztül a jármű vezetője részére az oldalra való kilátás, valamint a viszapillantó tükrökkel a jármű mellett lévő mindkét forgalmi sávra történő hátralátás biztosítva van) a mérték legalább 70%;

b) egyéb ablakok (utastéri, raktéri oldal és hátsó ablakok) üvegei esetében 70% alatti mérték is megengedhető, ha a járművet két külső tükörrel szerelték fel.

Tehát: a szélvédők és az első oldalablakok nem sötétíthetők a végtelenségig, ez logikus és fontos szabály. Nem is ragasztható rájuk semmilyen matrica. A hátsó ablakokra azonban sötétítő fólia is feltehető, amelynek fényáteresztő képessége 70% alatt is lehet. Vagyis lehet 69% is, meg 0% is. Igaz, csak olyan fóliával, amelyet a fent idézett előírások engednek. Aztán ezek a fóliák lehetnek simán sötétítők, vagy lehet rajtuk reklám, ezzel már nem foglalkozik a rendelet.

Konklúzió: e rendelet alapján tilos az első szélvédőre bármit is felragasztani. Droszmatricát is... Tilos a hátsó szélvédőre és az első oldalablakokra sötétítő fóliát, vagy bármi egyebet felragasztani, ami a 70%-os fényáteresztő képességnél alacsonyabb átláthatóságot nyújt. Ezt természetesen találjuk. A hátsó oldalablakokra is tilos bármit felragasztani, ami nem az engedélyezett fóliából készül. Tehát a tarifátáblát is. Amit viszont egy másik jogszabály kötelezően előír. Ezért aztán azt nem is szedették le. A matricák eltávolításában itt fedezték fel a következetlenséget...

Ez az idézett rendelet 1990-ben készült. Akkor, amikor még nem minden autón volt jobb oldali tükör, amikor még nem volt a hátsó szélvédőkön páramentesítő, amikor még a kiegészítő féklámpa nem szeriatarozók volt, hanem tiltott. Nem értjük, hogy miért kell egy 22 éves, végletesen elavult rendelet előírásait szó szerint betartatni a hatóságnak, ahelyett, hogy kezdeményez-

né a mai viszonyokhoz való igazítását. Vagy ha ez most hirtelen ennyire fontos lett, akkor az elmúlt 22 évben miért nem volt az...?

Cikkünk megírása után érkezett a Nemzeti Közlekedési Hatóság levele, Juhász Péter kollégánk kérdéseire válaszolva. Am fenti felvetéseinkre ez sem adott kielégítő magyarázatot...

Tisztelt Juhász Péter, Kedves Kolléga!

Köszönjük megkeresését, mellyel kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adjuk.

A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM-rendelet (a továbbiakban: MR) 97. § írja le a járművön elhelyezhető díszítések és jelzések elhelyezésének szabályait.

Az MR a szabadon elhelyezhető reklámfóliázás köréből kizárja a gépjármű (2) bekezdés szerinti üvegfelületeit, így a gépjármű szélvédőjén, valamint azon ablakain, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell, kilátást zavaró feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot elhelyezni tilos. A reklámot nem hordozó, fényáteresztő képességet csökkentő fóliák esetében az első szélvédőn és a vezető oldali oldalablakon az üveg és a fólia együttes fényáteresztő képesség mértéke legalább 70%-os lehet.

A MR (5) bekezdés tovább erősíti a tiltást azzal, hogy a gépjármű szélvédőjén és ablakain menet közben nem szabad függőnyt, vagy olyan más megoldást (fólia, üvegre felhordott fényelnyelő vagy fényvisszaverő réteg stb.) alkalmazni, amely a szélvédőn, illetőleg a jármű ablakain a kilátást, illetőleg az átlátást megakadályozza.

Az MR (6) bekezdése az (5) bekezdésben előírt tiltás alól mentesíti a gépjármű szélvédőjének és ablakainak fényáteresztő képességét csökkentő olyan eszköz alkalmazását, amelyre a közlekedési hatóság – a bekezdésben meghatározottakra figyelemmel – engedélyt adott.

A jármű nem vezető oldali üvegfelületein, illetve az első szélvédőn kívüli egyéb üvegfelületeken a fényáteresztő képesség mér-

téke nincs korlátozva, így a fólia elhelyezése lehetséges, amennyiben a hordozó fólia rendelkezik a (6) bekezdésben előírt közlekedési hatósági engedéllyel, a gyártó vagy forgalmazó a fóliázáskor feltünteteti az engedély számát, és műbizonylatot ad ki.

A jármű színe a járműnyilvántartás, illetve a forgalmi engedély adata (lásd: 326/2011. (XII. 28.) Kormányrendelet 17. melléklet). A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 33. § b) pontja értelmében a jármű okmányokban megjelölt műszaki adatok változását a jármű tulajdonosa változás bekövetkeztétől számított 15 napon belül köteles bejelenteni. A jármű színe a fóliázással is megváltozhat.

A közlekedési hatóság a műszaki adatlapon két szín (szín 1, szín 2) és két vagy több szín esetén a szín elhelyezkedés adatot tudja feltüntetni. A szín adat járműnyilvántartásban és a forgalmi engedélyben történő regisztrálása nem a közlekedési hatóság hatásköre.

A reklámok karosszérián való elhelyezésének műszaki szempontból akadálya nincs. A KRESZ (1/1975. (II. 5.) KpM-BM együttes rendelet 3. § c) bekezdése egy általános megfogalmazást tesz: aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy (...) másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon. A figyelem elvonása ebbe a kategóriába sorolható.

Felhívjuk szíves figyelmét, hogy a minisztériumi és egyéb központi állami szervektől származó jogi iránymutatást tartalmazó leiratnak, körlevélnek, útmutatónak, iránymutatásnak és egyéb informális jogértelmezésnek az Alkotmánybíróság 60/1992. (XI. 17.) AB határozata szerint jogi kötelező ereje nincs.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Kommunikációs és PR Osztályának munkatársai az általuk megküldött válaszokban a hatóság álláspontját közvetítik.

Üdvözlettel:

**Nemzeti Közlekedési Hatóság
Központ
Kommunikációs és PR Osztály**

– Samuka, mondj egy kétjegyű számot! – kéri a tanító.

– Huszonnyolc.

– Jó. Most mondd ezt a számot fordítva!

Samuka hallgat.

– Hát nyolcvankettő, te számár! – Jakabka, te is mondj egy kétjegyű számot!

– Harminckilenc.

– Jó. Mondd ezt fordítva!

Jakabka hallgat.

– Hülye vagy, hát kilencvenhárom. Mórica te is mondj egy kétjegyű számot!

– Rajtam nem fog kifogni: harminchárom!

* * *

Nővére kiabál az orvosnak:

– Doktor úr, doktor úr! Az a beteg, aki most távozott öntől, az ajtóban összeesett. Mit csináljunk?

– Fordítsák meg, mintha most jönne...

* * *

Egy napon azt mondja a lovasz a főnökének:

– Ha elengedsz egy hét szabadságra, akkor megnevettem és megsiratom a lovadat!

A főnök kíváncsi és beleegyezik, a lovasz pedig elmegy a szabadságára. Egy hét múlva jön vissza a lovasz, mondja a főnöke:

– Most, hogy már visszajöttél, nevetesd meg a lovamat!

Bemegy az istállóba a lovasz, odasúg

valamit a lónak, és a főnök látja, hogy a ló a földön fetreng és majdnem megfullad a nevetésben. Erre mondja a főnök a lovaszoknak:

– Nem tudom, mit csináltál azzal a lóval, de ez a ló tényleg nevet. De most akkor sirattasd meg!

Megint bemegy az istállóba és mire kijön a lovasz, látja, hogy a ló szívzszakadón sír.

Kérdezi a főnök:

– Áru! Már el nekem, mit csináltál azzal a szegény lóval? Most már tényleg nagyon kíváncsi vagyok rá.

– Hát, először is azt mondtam neki, hogy az én szerszámom nagyobb, mint az övé.

Aztán pedig megmutattam neki...

Üzemanyagárak, 2012 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	407	443	234
Február	407	437	234
Március	425	444	242
Április	427	441	243
Május	448	446	250
Június	449	443	255
Július	432	436	253
Augusztus	410	415	250
Szeptember	429	437	246
Október	442	443	248
November	433	439	254

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

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

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

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

fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapnorma 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 lakosú 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 alapnorma helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapnorma-átalány is használható.

A benzinüzemű gépkocsi alapnorma-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 alapnorma-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 alapnorma-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Álláspontunk szerint az egyszerűsített elszámolású alapnorma-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
Tarifatáblázat 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.

– Bátya, ez itt egy szintiszta magyar falu. Miért van mégis minden csak szlovákul kiírva?

– Hát, az ú kedvükir, mert mink úgyis tudjuk, hogy mi hun van...

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 – 2012.08.28	7,00%
2012.08.29 – 2012.09.25	6,75%
2012.09.26 – 2012.10.30	6,50%
2012.10.30-tól	6,25%

www.mnb.hu

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

Fontos határidők

December 12. Előző havi járulékok bevallása és befizetése

December 20. EVA nyilatkozat (belépés, vagy kilépés)

December 20. KATA nyilatkozat (belépés)

Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **NOVEMBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

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 **főfoglalkozásnak minősülnek!**


A járulékok közül azonban **nem kell megfizetnie a 27%-os szociális hozzájárulási adót** a következőknek:

- az egyéni vállalkozó ha 2011. december 31-én I., II., vagy III. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjra volt jogosult és rokkantsági ellátásban vagy rehabilitációs ellátásban részesül,
- az egyéni vállalkozó, illetve a tag rokkantsági ellátásban részesül és egészségi állapota a rehabilitációs hatóság komplex minősítése alapján 50 százalékos vagy kisebb mértékű.

Fenti kedvezmény 2012 július 1-jétől, illeti meg az egyéni vállalkozókat, továbbá a bt., kkt., kft. tagjait. A kedvezmény a minimálbér kétszeres összegéig vehető igénybe, kizárólag a vállalkozó vagy tag saját járulékaiból (alkalmazottakra tehát nem vonatkozik). A 2012. július 1. előtti időszakra ez az adókedvezmény nem érvényesíthető. Július 1. utáni időszakra önrévizióval módosíthatóak a bevallások.

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért)

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

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

Egyik várakozó férfi megszólítja a másikat a vasútállomáson:

- A feleségét várja?
- Nem várom. Jön!

Hogyan szerezzük meg az ideális férfit? Genetikai kutatással: Keresztezzük a vibrátort a bankautomatával.

- Félreértés.
- Szeretlek, drágám!

- A sör beszél belőled!
- A sörhöz beszéllek!

Éjszaka a férj felkelti a feleségét:

- Ébredj, egy férfi járkal a lakásunkban!
- Az asszony felsóhajt:
- Na végre!

Egy fiatal házaspár gyereket vár. Csak még nevet nem találtak neki. Megszólal a férj:

- Nevezzük úgy, mint a nagyapámat.

- Még mit nem?... Mi-lyen név az, hogy TATA?

- Idióta voltam, amikor férjhez mentem hozzá!

- Nem vitatom. De akkor olyan szerelmes voltam, hogy nem vettem észre.

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

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

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

- Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá
- Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügye-
lethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a
képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás az-
napi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1
órával megjelenni!

Ügyfélfogadási idő:

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

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

Központi Okmányiroda

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

Intézhető ügyek:

- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevél
- 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

A feleség a férjéhez:
– El kellene menned bevá-
sárolni!
– De ilyen zimankós idő-
ben még a kutyát se vernék
ki..
– Persze, a kutya az ma-
rad...

BTI TAXICENTRUM

1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

Szolgáltatások:

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

Nyitva tartás:

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

Budapesti Közlekedési Központ

Taxidroszt iroda

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

Tel.: 06-1-235-3000

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

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

Ügyfélfogadási idő

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

További felvilágosítás:
www.taxiallomas.hu

Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

1033 Budapest, Mozaik u. 5.

Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 08.00–15.00
Pénteken 08.00–12.00

Éjfél után a rendőr megállít egy autóst, aki elég gyorsan vezetett.

– Hová siet ilyen gyorsasággal?
– Előadásra me-

gyek. Témája: Az alkohol káros hatása.

– Tényleg? Az éjszaka kellős közepén? Ki tartja ezt az előadást?
– A feleségem...

– Doktor úr, a férjem beszél álmban, mit tegyek?

– Hagyja nappal beszélni...

* * *

Béla megkérdezi a barátját:

– Komám, miért hagyta abba az ivást?

– Mert ivás után a feleségemet mindig duplán láttam. Pedig egy is sok belőle...

* * *

Két pap beszélget.

– Képzeld, tegnap, amikor a szobámba mentem, az ágyamon találtam a bejárónőmet meztelenül.

– És mit csináltál?

– Hát betakartam, és kimentem, hogy ne zavarjam...

– Te mit tettél volna a helyemben?

– Ugyanúgy hazudtam volna, mint te...

* * *

Ede megkérdezi Zsuzsikát:

– Én vagyok az első férfi, aki nálad alszik?

– Ha csak aludni akarsz, akkor igen...

* * *

A főnök megkérdezi a beosztottját:

– Mennyi pénzre van havonta szüksége?

– Hát ezt nem tudom, annyi még sohasem volt...

Segítsünk dönteni?

97790.-^{Bruttó}

Deszereve! Nitelositve!



VENTUS-953 KFT.

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

www.ventus-953.hu

További részletekért érdeklődjön központi számainkon vagy weboldalunkon!

Magyarországon is bemutatkozott

AZ ÚJ RENAULT CLIO



Ha összes generációját figyelembe vesszük, a Clio minden idők egyik legkeresettebb Renault modellje. Egy mértékadó autó, amely 1990 óta csaknem 12 millió példányban talált gazdára. A típus eredendő értékeit és mindennapos sokoldalúságát kiaknázva a Renault most bemutatta az új Cliót, amely az érzelmek és a megkérdőjelezhetetlen, kézzelfogható értékek vonzó kombinációja révén igyekszik új ügyfeleket csábítani a márkához.

Az új Clio a Renault megújult látványvilágával lép színre, amely az egyszerűséget, a szenvedélyt és az érzékséget helyezi előtérbe.

Két újonnan bevezetett fedélzeti rendszerének – közöttük a Renault R-Linknek 1 – köszönhetően az új Renault Clio forradalmian új területeket nyit meg az autópári

Folytatás a 37. oldalon

multimédiás szolgáltatások sorában. Emellett a modell teljes választékában rendkívül magas szintű kényelmi és biztonsági felszereltséget kínál, a megfizethető külső és belső design-elemek széles választéka pedig az autó olyan mértékű testre szabását teszi lehetővé, amelyre a márka történetében még nem volt példa.

Az új Clio sokoldalúságának alapját az új modell még jobb úttartása és fokozott kényelme adja; a hajtásról olyan motorok választéka gondoskodik, amelyek példát mutatnak az iparág számára az üzemanyag-fogyasztás és a CO²-kibocsátás terén. A motorkínálat egyik dízel tagja utolérhetetlen 3,2 l/100 km átlagfogyasztást és 83 g/km CO²-kibocsátást kínál.

Mindemellert az új Clio igen tágas utastérrel és különösen nagy (300 literes) csomagtartóval büszkélkedhet. A modellt részletekbe menő gondossággal tervezték meg. Az aktív és pasz-



Folytatás a 35. oldalról

szív biztonság terén a legmagasabb színvonalat célozták meg (ötcsillagos értékelés az EuroNCAP új értékelési rendszerében is), az összeszerelési minőség pedig a Renault-tól megszokott, kiemelkedő normákat követi.

Az új Clio, akárcsak elődei, olyan szolgáltatásokat kínál, amelyeket másutt csak felsőbb kategóriás autóktól várhatnánk el, és amelyek ésszerű, mégis érzelmekkel telített választ adnak a piac elvárásaira.

Az új Clio 5-ajtós kivitele 2012 októberétől kapható; a Clio Grandtour és Clio R.S. verziók 2013 első negyedévében érkeznek a piacra.

Az új Energy TCe 90 benzinmotor turbófeltöltővel kiemelkedő teljesítményt nyújt. A Renault első háromhengeres motorjaként a vezetési élmény és a kedvező üzemanyag-fogyasztás különleges kombinációját adja. Talán erről az új motorról érdemes néhány részletet is leírni:

- 898 cm³-es háromhengeres turbómotor Stop&Start technológiával és egy 1,4 literes hagyományos szívómotorhoz mérhető teljesítménnyel.

- 90 lóerő 250/perc fordulatszámon.

- Rendkívül csekély tehetetlenségű turbófeltöltő, kis motorfordulaton ébredő nagy nyomatékért: 135 Nm mindössze 2.500/perc fordulatszámon (ennek 90 százaléka már 1.650/perctől rendelkezésre áll).

- Hosszabb váltóáttételekkel szerelt, kis fogyasztásra optimalizált kivitele mindössze 4,3 liter/100 km **átlagos** üzemanyag-fogyasztással és 99 g/km CO²-kibocsátással büszkélkedhet: 21 százalékkal takarékosabb és tisztább, mint közvetlen elődje, a TCe 100 benzinmotor.

Az új Clio 4.062 mm hosszú és 1.732 mm széles, tengelytávja 2.589 mm. Az első és hátsó nyomtáv megnőtt a Clio III-hoz képest (+34, illetve 36 mm-rel), miközben az alacsonyabb tömegközéppont tovább finomítja a jármű vezethetőségét. A tágas utasfülkében a vezetőülés magassága akár 70 mm-en szabályozható, ami rávilágít arra, milyen jelentős figyelmet szenteltek mérnökeik a maximális kényelem kialakításának. A kormánykerék magasságban és mélységben is állítható, a csomagtartó pedig 300 liternyi (VDA) férőhelyet kínál, ami 12 literrel haladja meg a Clio III kapacitását.

A téli gumi és a hólánc külföldön több mint ajánlott

BEKEMÉNYÍTETTÉK A SÓGOROK?

A késő őszi időjárás ellenére közeledik a tél, ezzel együtt a hideg, a pára és a fagy. A gépjárművel közlekedőknek célszerű a nyári abroncsaikat télire cserélni, amely egyrészt biztonságosabb, másrészt, ha az ország határát elhagyják, van, ahol kötelező. A bírságok pedig igen komoly összegre rúghatnak. November elseje óta Ausztriában akár 5 ezer eurót is kiszabhatnak a baleset okozójára - hallani a médiában. Ám előfordul, hogy a tájékoztatás félrevezető. Ezért a szomszédos, illetve leggyakrabban látogatott országok szabályozásából összeállítottunk egy kitékintőt.

A szakemberek egyöntetű véleménye alapján plusz 7 Celsius fok alatt már a téli gumik tapadása sokkal jobb, mint a nyáriaké. Ugyancsak a hozzáértők javasolják, október közepétől célszerű egyébként is „papucsot” cserélni a járművön. Igaz lehet ez még akkor is, ha nálunk idén igen hosszan tart a késő őszi, melegebb időjárás. Ugyan akadt már rá példa – október 29-én –, hogy országszerte havazott, ez a nap okozott is kellő galibát a közlekedésben.

A gépjárművüket egész évben használóknak nem kell ismételnünk, hogy a közlekedési eszközüket időben készítsék föl a télre. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a folyadékokat célszerű a mínuszokat is elviselőkre lecserélni. A világító és melegítő eszközöket átvizsgálni, és az sem árt, ha a csomagtartóba pokróc, kislapát, esetleg homok is bekerül, biztos, ami biztos. Hosszabb túrára, nagyobb utakra tartalék üzemanyag sem árt kannában – persze nem kereskedelmi mennyiségben –, de egy-egy baleset miatti útzár esetén, vagy hóakadálykor ezek még jól jöhetnek. Megfontolandó – pont az előbb felsoroltak miatt –, hogy ne hagyjuk az üzemanyagtankot „kiszáradni”. A kesztyűtartóban legyen mindig láthatósági mellény, mert van ahol ez is kötelező – erről részletesebben a későbbiekben –, de a láthatóságot is nagyban növeli egy kellemetlen útszéli gumicsereker. Segítség lehet a bajban a nagy fényerejű elemlemlámpa. S ha már tél, akkor ne feledkezzünk meg a hólánccról sem. Hazánkban nem kötelező tartozéka a gépjárműnek, de vannak olyan országok és azon belül magasabban fekvő területek, amelyekre behajtani sem lehet e nélkül. Egy megszívlelendő jótanács: a hólánc felszerelését célszerű száraz időben, esetleg meleg garázsban gyakorolni, semmint 40-60 centiméteres hóban, mínusz 10-15 fokban időben, esetleg hóviharban szembesülni a ténnyel, nem is olyan egyszerű feladat ez. Még annyit, párban, és a meghajtott kerekekre kell fölhelyezni, de csak abban az esetben, ha összefüggő hó-, vagy jégtakaró borítja az utat. Ha elfogyott az útról a hó, a jégpáncél, le kell szerelni, mert az út burkolatát tönkreteszi – de ez bennünket magyaro-

kat kevésbé érdekelne –, viszont a jármű karosszériájában is kárt tehet. Nem is szólva arról, hogy a rendőrök – ebbéli fölényes magabiztosságunkat – sem értékelik, és büntetnek. Száguldozni nem érdemes vele, néhány országban 50 kilométerben maximálták a hólánccal történő haladás sebességét.

Az elmúlt napokban felkapta a média, miszerint november 1. és április 15. közötti időben kötelező a téli gumi használata **Ausztriában**. Ehhez elretentésül még azt is hozzáfűzték, akár ötezer eurós büntetésre is lehet számítani, ha valaki nem ilyenekkel közlekedik. No, akkor tegyük mindezt tisztába. A jelzett időszakban eddig is kötelező volt a téli gumi, ebben semmi nem változott. Viszont csak akkor ellenőrizték az abroncsokat, ha télies útvonalon, hidegben, havas, jeges úton nem ilyen használt a gépjármű tulajdonosa. Tény, hogy november és április között a magasabban fekvő helyeken pillanatok alatt hullhat hó, jegesedhet az útszakasz, de aki erre kíván haladni, az ezzel tisztában kell, hogy legyen, és nem indul el nyári gumival. Vagy ha igen, és netán baleset szenved vagy okoz, akkor ennek vállalni kell a következményeit. A téli gumi hiánya alapesetben 35 eurós bírságot von maga után, ám ha a baleset amiatt következett be, hogy nem megfelelő gumiabroncsokkal közlekedett a vétkes fél, akkor bizony az 5000 eurós büntetés sem kizárt. Nem beszélve az okozott kárról, amit viszont a biztosító sem térít meg, ha a vezető nem volt kellően körültekintő. Így azért egészen másképpen értelmezendő a hír. A hólánccal és Ausztriáról még annyit: a jogszabály azt írja, november 1. és április 15. között kötelező a téli gumi használata, ha havasak, hókásások, jegesek az utak, illetve helyette a nyári gumira szerelt hólánc használata is megengedett – ha van elég hó az utakon! Hólánc használata megengedett, bizonyos szakaszokon kötelező lehet, ha tábla jelzi – ennyit a tényszerű, korrekt hírekről.

Szlovákiában minimum 3 milliméteres profilmélységgel kell rendelkeznie a téli guminak. Csak akkor ellenőrzik, ha összefüggő hó, vagy jégréteg borítja az utakat. Hólánc viszont csak elegendő hó esetén használható.

Ukrajnában téli időjárási körülmények esetén téli gumi szükséges, viszont hólánccal a jogszabály nem rendelkezik, mint ahogyan naptári időszakot sem jelölt meg a jogalkotó. Annak ismeretében,

– Tábornok úr, baj van! Az ellenség körülvevett minket.
– Nagyszerű! Akkor bármilyen irányba támadhatunk.

* * *

Megállapítás.

Nem járok könyvtárba, mert érzékenyen érint, hogy az „Arany” szó után „János” van, nem pedig „Ászok”!

hogyan az ország mely részébe kíván eljutni az autós, téli időben célszerűnek látszik a téli papucs, és a hóláncot sem árt betenni a csomagtartóba.

Romániában az elmúlt évben szigorították a feltételeket, így november 1. és április 1. között, jeges, havas úton kötelező a téli gumi használata mind a négy keréken. A hóláncra vonatkozóan szomszédunknál nincs előírás.

Szerbiában november 1. és április 1. között kötelező a téli gumi, elfogadják az úgynevezett négy évszakos gumit is, ha az M+S feliratú. Ha havasak, csúszósak az utak, a csomagtartóban kell lennie a hóláncnak, amelyet szükség esetén a meghajtott kerekekre kell szerelni.

Horvátországban november 1. és április 30. között szükség lehet a téli gumi használatára, elfogadják itt is az M+S feliratú abroncsokat, s ha a meghajtott kereken ilyen található, a másik kettőt már nem ellenőrzik, de a minimum 4 milliméteres profilmélységet komolyan veszik. A két kerékre megfelelő hóláncnak a csomagtartóban kell lennie, és ami itt helyi sajátosság: itt a hólapátot is kérhetik a rendőrök. Lika és Gorski Kotar térségében elrendelhetik a hólánc használatát.

Szlovéniában november 15. és március 15. között kötelező a téli felszerelés. Ami érdekesség, aki nyári gumival érkezik, a havas, jeges útszakaszokon hóláncot is használhat.

Lengyelországban a téli gumi használata javasolt, de nem kötelező. Hólánc pedig csak akkor kerülhet elő, ha ehhez van megfelelő mennyiségű hó.

Olaszország is kedvenc a síelők körében. Az Aosta-völgyben október 15. és április 15. között kötelező a téli gumi használata, vagy nyári esetén rendelkeznie kell a vezetőnek hóláncal. A magasabb hegyekben, hágóknál, tábla kötelezheti az autóst a hólánc használatára.

Franciaországban még a síparadicsomok körzetében is csak ajánlott a téli köpeny. Ahol indokolt, ott táblával jelzik a hólánc használatát. A profilmélységet 3,5 milliméterben határozták meg és 50 kilométeres sebességkorlátozás érvényes a hóláncal közlekedőkre.

Svájcban nem kötelező a téli gumi használata, de ha annak hiánya miatt elakad az autós, bírságra számíthat. A hólánc használata megengedett, viszont a magasabban fekvő részekben – a táblával jelzett útszakaszokon – kötelező!

Bulgáriában nem kötelező, csak javasolt a téli gumi használata, a hólánc is megengedett. Léteznek olyan útszakaszok, ahol viszont kötelező, sőt november 1. és március 1. között kötelező tartozéka a gépjárműnek. A szabályozásban még annyi található, hólánc hasz-

nálatakor a maximális sebesség nem haladhatja meg az 50 kilométert.

Európa északi, havas, hidegebb részén markánsabbak a szabályok, mint a kontinens délebbi részein.

Észtországban december 1. és március 1. között minden járművön kötelező a téli gumi, míg a szegecses / „szöges”/ gumik október 1. és május 1. között megengedettek.

Finnországban december 1. és február 28. között személyautóknak, kisteherautóknak és a 750–3500 kg között teherautóknak kötelező a téli abroncs.

Izlandon téli időjárási körülmények között téli felszerelés kötelező, április 15. és november 1. között, a szegecses gumik használata TILOS!

Lettországon december 1. és március 1. között a nettó 3,5 tonnát meg nem haladó tömegű járműveken az egész ország területén kötelező a téli köpeny.

Litvániában november 1. és április 1. között a 3,5 tonnát meg nem haladó tömegű járművek csak téli gumival közlekedhetnek.

Svédországban december 1. és március 31. közötti időben kötelező a téli gumi, a külföldiekkel – ennek hiányában – elnézőek a hatóságok.

Több országban előírás a fényvisszaverő vagy más néven láthatósági mellény használata. Ausztriában, Belgiumban, Bulgáriában, Franciaországban, Litvániában, Finnországban, Hollandiában, Izlandon, Portugáliában, Spanyolországban, Szlovéniában és Szlovákiában ezt rendszerint ellenőrzik is.

Ugyancsak jelentősen eltér a szabályozás a tompított fényszóró használatáról az unió tagállamai között. Kötelező a használatuk Bulgáriában november 1. és március 1. közötti időben. Csehországban, Dániában, Észtországban, Finnországban, Hollandiában, Izlandon, Lengyelországban, Litvániában, Norvégiában, Olaszországban, Svédországban és Szlovéniában minden esetben be kell kapcsolni a tompított fényszórót induláskor. Romániában autópályákon, gyorsutakon és az „E” jelzésű útvonalakon várják el a használatát. Svájcban erősen ajánlott, míg Szlovákiában október 15. és március 15. között kötelező.

Itt az idő, aki még nem tette meg, készüljön fel a téli időjárási viszonyokra, és tegye ezt gépjárművével is. Ha pedig az országhatáron túlra igyekszik, mindenképpen tájékozódjon az út- és látási viszonyokról, valamint ne hagyja figyelmen kívül az időjárás-előrejelzéseket sem. Mindezek alapfeltételei a nyugodt és biztonságos közlekedésnek.

K.z.t.

Az alábbi „körlevelet” az interneten keresztül terjesztik, de hasznos lehet annak is, akihez nem jutott el. Közzétesszük, íme:

A STROKE felismerése

„Egyre többen hívják a mentőket, amikor a szélütés tüneteit észlelik. ... Az emberek sokkal bátrabban nyúlnak a telefon után, sokkal hamarabb kérnek segítséget. Jól tudják, hogy minden perc számít, hiszen, ha három órán belül sikerül a betegnek eljutnia a legközelebbi Stroke-központba, úgy sokkal nagyobb esélye van a túlélésre.”

Dr. Mikola László, a Magyar Stroke Alapítvány munkatársa üdvözli ön! Tudta, hogy stroke, más néven a szélütés felelős minden harmadik halálesetért? És tudta, hogy három esetből kettő megelőzhető, ha még időben felismerjük a tüneteket, és azonnal mentőt hívunk? Most ön is tehet ezért, mindössze ezt a levelet olvassa el figyelmesen, és küldje tovább ismerőseinek, barátainak!

Egy történet, melyet érdemes elolvasnia – hiszen, ha mindenki emlékezne a három betűre, életet lehetne megmenteni vele.

„Egy kerti-partin, egy barátnőm kissé megingott, el is ejtette a tányérját, de ezután, mindenkit megnyugtatóan, hogy jól van (ugyanis a többiek orvost akartak hívni). Ő azt állította, hogy csak az új cipője miatt csúszott meg egy téglán. Felsegítették, kapott egy másik tányér ételt és bár egy kissé gyengének tűnt, tovább szórakozott. Ké-

sőbb felhívott a férje, hogy elmondja, a feleségét kórházba vitte, ahol el is hunyt.”

A parti során STROKE-ja volt. Ha tudták volna, hogyan kell beazonosítani a stroke jeleit, talán ma is velünk lehetne. Mások nem halnak meg, de reménytelen, tehetetlen helyzetbe kerülnek. Egy neuroológus azt állítja, hogy ha a stroke áldozatát 3 órán belül elkezdheti kezelni, teljesen visszafordítható az állapot. TELJESEN! Azt mondja, hogy a stroke felismerésének és diagnosztizálásának egyszerű a trükkje, azután pedig 3 órán belül el kell kezdeni a kezelését.

A stroke felismerése.

Néha nehéz beazonosítani a stroke jeleit. Sajnos, a tudatosság hiánya katasztrófát okozhat. A stroke áldozata súlyos agykárosodást szenvedhet, ha a környezete nem ismeri fel a stroke jeleit. Az orvosok szerint bárki felismerheti a STROKE-ot, ha három egyszerű kérdést mond az illetőnek: **M... B...E.....**

1. M: Meg kell kérni az illetőt, hogy **MOSOLYOGJON**.

2. B: Meg kell kérni, hogy **BESZÉLJEN**, mondjon egy egyszerű mondatot (összefüggően: pl. Szép napunk van.).

3. E: meg kell kérni, hogy **EMELJE FEL** mindkét karját.

Ha az illetőnek a három kérdés teljesítésének bármelyikével nehézsége van, azonnal hívja a mentőket és mondja el a tüneteket!

Még egy jel: Mondja az illetőnek, hogy **ÖLTSE KI A NYELVÉT**. Ha a nyelv kicsavarodott, ha egyik vagy másik oldalra megy a nyelv, ez is a stroke jele lehet.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Egy pár pislákoló, zord fáklya, melyet
eső s vihar minden percben kiolthat.
Röpködő szemfödél. Fenyőkoporsó.
Nincs egy zörgő koszorú, nincs kíséret!
Gyilkost kaparnak földbe ily sietve.
Ravatalához csak egy ismeretlen
lépett merészvetésű, bő köpenyben:
az emberiség géniusza volt ő.”

(C. F. Meyer: Schiller temetése
Sárközi György fordítása)

1805. május 1-jén a weimari színházban vigjátékot játszottak. Kikapcsolódásként ide jöttek Goetheék és Schillerék. Alig kezdődött el az előadás, Schiller rosszul lett, hazavitték, a gondos ápolás ellenére állapota válságosra fordult, néhány napi eszméletvesztés után május 9-én meghalt. Az alig 45 éves és akkor már sokak által rajongott és tisztelt drámaíró és költő eltemetésére nem volt pénze a kimerült és összeomlott feleségnek.

Ki segítsen az asszonyoknak? Goethe beteg (rosszmájúan: mint mindig és később is, ha valahonnét rossz hírt kapott), a barátok szétszéledtek, nem akadt teremtetett lélek, hogy a város és németföld hírességét elbúcsúztassa, eltemesse. Illetve mégis: az volt akkoriban a szokás, hogy az elhunyt szegényeket a városi céhek temetik, beosztva hol az egyik, hol a másik. Schiller halálakor a szabók céhe volt az „ügyeletes”. „Három tallérnál nem kerülhet többre a koporsó!” – szöjt az utasítás, hát összekalapálták azt deszkából. Zuhogó esőben, éjjel indultak a koporsóvivők, fáklával kifele a Szent Jakab temetőbe, összesen négyen, s leeresztették terhüket abba a temetőszéli kriptába, ahol már legalább húsz szegény sorsú nyugodott névtelenül, jelöletlenül, akárcsak mostantól ő.

Húsz év múlva(!) a soros weimari polgármesternek eszébe jutott, hogy meg kéne keresni Schiller földi maradványait. *Valakinek* meg eszébe jutott hol is keressék. A kriptát kibontották, ám a csontok akkora már összekeveredtek. Melyik is lehet a Schilleré? Ugyancsak *valaki* emlékezett arra, hogy Schiller magas termetű volt, kerestek hát hosszú csontokat, hozzáillőnek vélt koponyát (ezt Goethe „kölcsonvete”, írt is róla egy szép verset), majd a csontokat másik temetőbe vitték, az ottani hercegi kriptába. Nehány év múlva Goethe is itt kapott nyughelyet.

Csuda dolog korszakunk nagy tudománya, a DNS-kutatás. Már a mi századunkban *valakinek* eszébe jutott, hogy hát biztos, ami biztos, vizsgáljuk meg, tényleg Schiller nyugszik a Goethe melletti szarkofágban? A csontok és az emlékül levágott hajfűrt vizsgálata bebizonyította, hogy legalább

négy elhunyt maradványai azok, de egyik sem Schilleré.

Ma már üres a nevével jelzett szarkofág. Ha Weimarban tetszenek járni, s fölkeresik a Historische Friedhof hercegi kriptáját, tessenek bátran a nagy német nép szegényére gondolni.

Friedrich Schiller 1759. november 10-én született Marbachban. Apja szegény sorból kitaró, szívós munkával, folytonos maga művelésével lett seborvos katonatiszt. Szorgalom, megbízhatóság, pontosság – ezek fontos erények, ám a fiú nem csak ezekért tartotta példaképének apját, hanem széles körű műveltségéért is. Ritkaság volt, hogy egy német katonatiszt maga viszi el kézen fogva fiát a színházba. Márpedig ez történt. No persze, ha az apa sejtette volna, hogy a fia nem seborvos lesz, hanem drámaíró és költő...

A jó eszű fiú hercegi kegyként tanulhat, először a jogi, majd az orvosi fakultáson. Ám a kegy zsarnoki. Csak azt szabadott tennie, amit ura parancsolt. Schillert a megrokkant öreg katonák stuttgarti kórházába parancsolták felcsernek, aztán megnehezített rá a herceg az első drámája, a *Haramiák* miatt. Oka volt rá, mert ez a meglepően újszerű dráma azt sugallta a nézőközönségnek: ahhoz, hogy szabad emberként éljünk, gazfickókká, haramiákká kell válnunk. Innétől az ifjúság a drámaíró a szabadság, a társadalmi egyenlőség, igazságosság híveként ünnepelte. Otthagytta a várost, elindult a maga útján...

Schiller idealista volt, bár az őt körülvevő világot jól ismerte (jobban, mint Goethe), mégis mindig reménykedett. Érdekes, hogy a keserű valóság az eszme megszállottjait éppen nem keserűséggel, hanem reménységgel töltötték el – gondoljunk csak a vele szellemében rokon Batsányi Jánosra.

Mi már el sem hisszük, hogy léteztek olyanok, akik őszintén hittek, a testvériségben, a barátságban, és hittek abban, hogy a testvéri szeretetben egyesül majd a világ. Ilyen volt e havi költőnk: „*Gyűlj ki égi szikra lángja, / Szent öröm, te, drága, szép! / Bűvkörödben ég leánya, / Ittas szívünk vágyva lép. / Újra fonjuk szent kötése, / Mit szokásunk szét szabott. / Egy-tesvér lesz minden ember, / Ha te szárnyad nyugtatod.*” (Rónay György ford.) Hát persze, ez az Örömhóda (pontosabban *Az örömhöz*), Beethoven IX. szimfóniája 4. tételének szövege. Ma az Unió himnusza, de Shiller szövegét nem éneklük hozzá...

Megszállottan, sorra írja drámáit, nagy műgonddal, újra meg újra átjavítgatva. Ma már csak elvétve láthatjuk színpadon nálunk az *Ármány és szerelmet*, a *Wallensteint*, a *Stuart Máriát*, vagy a *Tell Vilmost*. Nagy kár,

mert ezek a drámák minden időben aktuálisak, hiszen az egyén és a társadalom szabadságáról szólnak, a mindenfajta zsarnokság kiszolgálása, a korlátoltság, a csökkent konvenciók követői és a gondolatszabadság elnyomói ellen.

Különösen megragadta képzelőerejét a legendabéli svájci szabadsághős Tell Vilmos alakja és e kis nép valóságos szabadságharca. Faggatta Goethét, aki végigutazta Svájcot. Úti beszámolókat és tanulmányokat olvasott a soha nem látott országról, mielőtt a tán legsikeresebb és legismertebb drámájához hozzátartott. Még verset is írt erről, íme (Jékely Zoltán ford.):

TELL VILMOS

Ha nyers erők durván egymásnak esnek,
S háborút robbant a vak gyűlölet,
S tusája közt a tomboló feleknél
Jogot, törvényt már senki sem követ,
Ha minden bűn szabadjára eresztett,
S a szentre gaz önkény emel kezét,
S min függnek államok, szakad a horgony:
Jókedvvel erről nem lehet dalolnom.

De hogyha egy pásztorkodó szelíd nép,
Nem áhítózva mások vagyonát,
Lerázza méltatlan gyötrő bilincset,
Az emberségre dühében is ád,
S még győzelmeben is merő szerénység:
– Ez halhatatlan s akkor dalra hát!
Eléd ily képet örvendezve tárok,
Megérted, hisz minden nagyság sajátod.

„Az emberségre dühében is ád, / S még győzelmeben is merő szerénység” / – No, ezt akár nekünk, magyaroknak is írhatta volna (mihőztartás végett, ugye).

Goethe és Schiller nevével együtt említik – okkal –, de milyen óriási a sorsbeli különbség kettőjük között! Goethe úgyszólván jó kedvében írt, derűsen, (ön)elégülten, könnyedén, innét-onnét körülrajongva, dédelgetve. Társadalmi helye, státusza, egzisztenciája biztos, nélkülözésben soha nem volt része, sőt.

Schiller nehézkesen küzdött meg minden sorért, sokszor élenkítőket használva (erős kávé, bor, az ismert „rothadt alma szagolása”). És beteg, tulajdonképpen gyermekkorra óta, a tüdőgyengesége fájdalmas asztmatikus rohamokkal járt, ilyenkor igen legyengült. Az ő jussa: szegénység, nélkülözés, melyet csak enyhíteni tudott boldog házassága, no meg rövid élete utolsó néhány évében a jénai, weimari tartózkodása. „*A sors velem mostohán bánt, milyen könnyedén hordozta őt a sorsa, s nekem mennyire*

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

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! Csak 30 000 forint a kaució!
- 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!
- **megvonjuk** a megbízatást attól az etikai bizottsági tagtól, vagy időmérőtől, aki visszaél a beosztásával, vagy kivételezik valakivel!
- **csak 56 000 forint a főállású tagdíj** és nincsenek további egyéb költségek!
- **ingyenes** hétvégék kéthetente és **lényegesen kevesebb tagdíj** a másodállásosoknak!
- **1 millió forintos élet és balesetbiztosítást** is tartalmaz a tagdíj!
- **1 hónapos belépési tagdíjkezdmény**, és csak 3 hónap hűségidőt kérünk!
- 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 Ft/km és az feletti átlagos útdíjon fuvarozol, kiszámíthatóak és alacsonyok 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



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon/fax: 06-52-444-444

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

**4025 Debrecen
Arany János u. 32.**

Egyre bővül a lista

Folyamatosan közöljük a képeket, milyen járművek állnak meg a taxiállomásainkon. A civil autók mellett rendőrök, postások állnak meg szeretettel az általunk igen drágán bérelt területen.

Most bővült a lista. Taxis kollégánk egy NAV-os autót fényképezett le az egyik taxiállomáson. Eddig csak az amatőrök, a műkedvelők nem tisztelték a szabályokat. De már a profik se tisztelik a törvényt. Sajnos...



Már a vámosok is itt állnak meg

Apuka felvilágosítja a fiát.

- Tudod, fiam, a télapó meg a húsvéti nyuszi az én voltam.
- Tudom, apu, a gólya meg a szomszéd bácsi....

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata



Tisztelt Kollégák!

A Mecsek



Napnyugta a Mecsekben

Kihasznlva a hosszú hétvége és a napsütéses ős adta lehetőségeket, rokon körben kirándulást tettünk a Mecsekben. Sé táltunk Abaliget fái között, csodáltuk az őszi naplementét a hegyek mögött, amint be-



Abaligeti töltött káposzta



Csirkemell-rolád



Sült hal zöld körettel

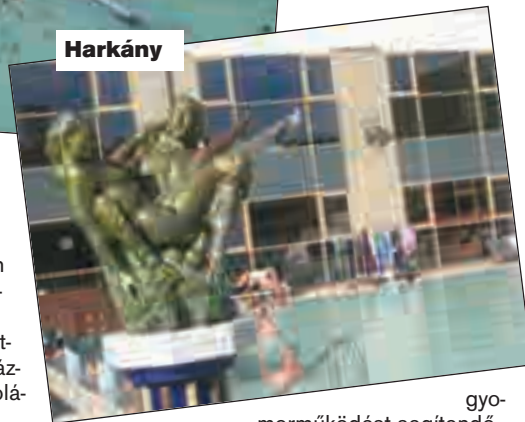


Harkány

Boltban.
 – Kérek 20 dkg párizsit.
 – 25 lett! Maradhat?
 – Nem, inkább elvinném!

ara-nyozta a fák tetejét s ég szegélyét. Elvárásolt a jó levegő s a finom bor. A csendet csak madárcsicsergés szakította meg. Gondolataink persze mindig oda kanyarodtak, hogy milyen étkeket tálalunk az asztalra, mindannyiunk öröme. Elképzelés persze volt bőven, így a gondolatot tett követte. Háziaszonyunk és leánya elkápráztatott mindenkit, csak a menü felsorolása is elég a gyengébb gyomrúaknak:

A jó falusi húsleves után következett egy göngyölt csirkemell egyben sütvé, majd szeletelve. A csirkemell tölteléke pirított erdei gomba, vékony sonkacsíkok és füstölt sajt volt, melyet egy gombamártás kísért, barna csiperkéből. Ezen bemelegítő után egy könnyű rántott ponty kínálta magát, párolt zöld körettel. Egyszerű halandó embernek már ezen három fogás is bőségesen elegendő lenne, de ebben az esetben más-ként alakult sorsunk. A könnyű fröccsök után a háziak meglepetése következett, komoly mennyiségű töltött káposzta formájában. Itt nem tudtunk ellenállni, mivel egy komoly füstölt oldalas is leselkedett a töltelék között. Nosza, nadrágszj megereszt, 'oszt nekilát, no persze csak az íze miatt. Nos, ezek után már kissé megpihentük, s a



gyo-morműködést segitendő, megkóstoltuk a soron következő házi gyümölcs-pálinkát. Innen pedig ne is emlegessük a finom gesztenyes süteményt, amit már csak a legelszántabbak próbáltak felfalni, halált megvető bátorsággal.

Itt most még én is megpihentem kissé, ezek után egy újabb kirándulás következett Harkányba, a gyógyfürdőbe, mely igen jó hatással van az ízületi problémákra. A szau-na is segít a szervezet megrejtelenítésében. Mivel a napnak még komoly ereje volt, a szabadban bátran napozhattunk, rákészl-ven az elkövetkező időszak kulináris kihívásaira.

Mert kihívás az volt. Nos, némi szusszanás után a következő nap eseményeit emlegetném párás tekintettel. Valahogy úgy alakult, hogy két részre

oszlott a társaság. A hölgyek a konyhában, a férfiak a kertben kötöttek ki. Ugyanis a Felső-Tisza-vidékről érkező rokonság komoly vad- és halmennyiséggel érkezett. Így a halászlé a konyhában készült, mivel a lányok passzírozva gondolták elkészíteni, majd beletették a harcsaszeleteket. A csukát pedig sütötték, amivel nem volt nekünk sok dolgunk. Inkább a bográcsot állítottuk a kertben, fát vágtunk, s komoly feladatba kezdtünk, mivel az említett vadhús egy szép nagy

darab vaddisznóból volt. Ez pár napja még szaladgált a kukoricás szélén, a Tisza-parton. Ebből a húsból mi férfiak megfőztük a magunk vaddisznópörköltjét, némi füstölt szalonnával, de most vörös bor nélkül, ámde megtördelt borókabogyóval meghintve, és bőven paprikázva. Jó sűrű szaftot hagyunk reá, s mikor már a kóstolás is biztató volt, utalva a hús puhaságára, lehetett tálnálni. A pörkölthöz túrós sztrapacska készült, s a ki-maradt vörös bort később kísértük utána.

Tehát egy komoly halászlé után a sült csuka következett, majd a vaddisznópörkölt sztrapacskával, hát ez sem volt gyenge menüsor, azt hiszem, évekig emlegetni fogjuk.

Köszönet érte a háziaknak Pécsen s a vadásznak Tiszakarácson!

Ha bármelyik fogást elkészítitek, fakanelas jó étvágyat kíván hozzá:

Soós István
City 22

A gépkocsik felkészítése az őszi-téli időszakra II. rész



Botezán Ovidiu
rovata

A CITROËN M5 CENTER karbantartási tanácsai

Ablaktörő

A megfelelő kilátást szolgáló ablaktörő lapátok biztonsági szempontból is nélkülözhetetlenek.

Az ablaktörő lapát három elemből tevődik össze: az illesztő csukló (adapter), a tartóváz és a törőlapát. Az ablaktörés minősége e három alkotórész

megfelelő illeszkedésétől, illetve állapotától függ. A lapátok természetes elhasználódása sajnos elkerülhetetlen.

MI OKOZZA AZ ABLAKTÖRLŐ LAPÁT ELHASZNÁLÓDÁSÁT?

A gumi törőlapátok állapota meghatározó az ablaktörés minősége szempontjából. A pengék még használaton kívüli állapotban is ki vannak téve a hideg, illetve a meleg időjárás hatásainak. A nagy meleg, a szélsőséges időjárási viszonyok, a szennyeződések és a hirtelen hőmérséklet-változások kárt okozhatnak a törőlapátokban, és csökkenthetik az ablaktörés hatékonyságát. A törőlapát elszakadhat, ha az ablaktörő lapátot befagyott szélvédőn hozzuk működésbe.

A CITROËN M5 CENTER TANÁCSA:

Fagyos időben az ablaktörő lapátok működésbe hozása előtt gondoskodjon a szélvédő jégtelenítéséről! Lehetőleg ne hagyja autóját megfelelő védelem nélkül tűző napon! Az ablaktörő lapátokat az elhasználódás első jeleire, de legalább évente cserélje le!

AZ ABLAKTÖRLŐ LAPÁT ELHASZNÁLÓDÁSÁRA UTALÓ JELEK ÉS OKOK

Foltos, csikos, koszos szélvédő: az ablaktörő kar nem fejt ki megfelelő nyomást.

Az ablaktörő lapát túl gyorsan emelkedik: az ablaktörő lapát nem egyenletes nyomást fejt ki a szélvédőre.

Homályos szélvédő, a szélvédőn vagy a törőlapát szennyeződés látható: a törőlapát elferdült az ablaktörő kar túl nagy nyomása alatt, vagy megkeményedett a fokozott igénybevétel vagy a túl nagy meleg hatására. A törőlapát elrepedt vagy elszakadt fagy, nagy meleg vagy egyéb szélsőséges időjárási körülmények hatására.

Akadozó és zajos működés: a törőlapát megkeményedett az idő vagy a meleg hatására. Túl nagy a holtjáték az ablaktörő kar és az ablaktörő lapát között.

AZ ELŐREGEDETT ABLAKTÖRLŐ LAPÁTOK HASZNÁLATÁNAK KÖVETKEZMÉNYEI:

Csikos felületű szélvédő.

Korlátozott látási viszonyok.

Dekonzentráció és kimerültség a rossz kilátás és a zajos működés miatt.

A látási viszonyok jelentősen romlanak – különösen éjszaka, ködös időben vagy szitáló esőben (a fénysugarak előzés közbeni torzítás).

A CITROËN M5 CENTER KARBANTARTÁSI JAVASLATA

A tökéletes biztonság és a kényelmes vezetés érdekében az ablaktörő lapátokat évente egyszer cserélje le!

MI AZ ABLAKTÖRLŐN TALÁLHATÓ LÉGTÉRRELŐ SZEREPE?

A gépjármű sebességének függvényében szabályozza a törőlapát szélvédőre gyakorolt nyomását.

Kifejezetten áramvonalas kialakításának köszönhetően nagy utazósebesség mellett is tökéletes minőségű szélvédőtisztítást biztosít.

A CITROËN M5 CENTER TANÁCSAI

A működés hatékonyságának biztosításához ügyeljen a légtérrelő irányára (ha van)! Amennyiben fordítva szereli fel, az nem látja el a funkcióját.

MIÉRT FONTOS A HÁTSÓ ABLAKTÖRLŐ LAPÁT?

A belső visszapillantó tükörben látott kép nagymértékben függ a hátsó ablaktörő lapát megfelelő működésétől. A tökéletes hátsó kilátás garantálja, hogy vezetési manővereit a lehető legnagyobb biztonsággal hajthassa végre.

CITROËN M5 CENTER KARBANTARTÁSI TANÁCSA:

Az első ablaktörő lapátok cseréjekor cserélje le a hátsó ablaktörő lapátot is!

A CITROËN GYÁRI ALKATRÉSZEK ELŐNYEI

A CITROËN ablaktörő lapátok garantáltan optimális minőségűek, és a legszigorúbb előírásoknak is megfelelnek. A CITROËN gépjárművekhez tökéletesen használható ablaktörő lapátok hosszú távon megállják a helyüket, és kifogástalan szélvédőtisztítást biztosítanak.

Mikortól kell a téli gumi?

Talán nincs is olyan autós, aki ne hallotta volna, az örök szlogent: „Ha 7 fok, akkor téli gumi!” Bővebben kifejtve:

Ha az átlaghőmérséklet 7 °C alá csökken, ideje téli gumira váltani, mert 7 °C alatt a nyári gumik anyaga megkeményedik, ezáltal azok jelentősen veszítenek tapadásukból.

Csak hogy a 7 fokok szabály érvényességéről évről évre fellángoló, olykor heves viták során rendre felmerül a kérdés:

Vajon tényként kezelhetjük a megjelölt hőmérsékletre (7 °C) vonatkozó megállapítást?



tást, vagy – ahogy egyesek hiszik – itt csupán a gumiipar marketing-trükkjéről van szó, melynek segítségével a gumieladásokat kívánják fokozni?

Lássuk, mit gondolunk mi erről:

Téli gumi – nyári gumi

A téli és nyári abroncsok teljesítménye eltérő hőmérsékleti tartományokra optimalizált.

Ilyentájt, a hőmérséklet folyamatos csökkenésével előbb-utóbb elérkezik az idő, amikor a nyári gumi anyaga kezd megkeményedni, veszít rugalmasságából, tapadása érezhetően romlik. Ezzel szemben a téli gumik futófelületének keveréke alacsony hőmérsékleteken is lágy és rugalmas marad. Hozzájön még a különleges profil, amin számos lamella van a téli utakon való jó kapaszkodásért, csatornáit is mélyebbek, szélesebbek.

Ennek a kombinációnak köszönhetően fagyos, nedves-hideg, havas, jeges utakon a téli gumik tapadása, kanyarstabilitása jobb, fékútjuk rövidebb. (Feltéve, hogy a profil-mélység eléri a minimálisan javasolt 4 mm-t.)

Miért pont 7 fok?

Vannak azonban, akik a 7 °C hőmérsékleti határként való megjelölésének létjogosultságát vitatják, kifogásolva a dogmaszerű megfogalmazást, ill. az esetleges pontatlanságot. Igazolásul különböző fékmérési vizsgálatokat hoznak fel, melyek szerint nem is 7 fok az „annyi”, inkább 0 fok alatt van, és a többi...

Szerintünk nem érdemes ezen senkinek felhúznia magát! Nyilván nem úgy kell érteni a dolgot, hogy 7,1 fokon még tapad a nyári gumi, 6,9 fokon meg már nem...

Hogy hol fordul a kocka a téli gumi javára?

Egészen pontosan nem lehet megmondani, már csak azért sem, mert a téli ill. nyári abroncsok sem mind egyformák. De hogy megfordul, vagyis rövid átmeneti időszak után a téli gumi javára billen a mérleg, arra bárki mérget vehet.

Mint ahogy arra is, hogy ha az átlaghőmérséklet 7 °C alá csökken, akkor ezzel menetrendszerűen megérkeznek a hajnali minuszok, talajmenti fagyok; köd, útburkolatra fagyott pára, a későbbiekre nem is beszélve... Innentől kezdve tényleg nincs min vitázni. Nem kérdés, kell-e ilyenkor a téli gumi, hiszen a legnagyobb veszélyt hordozó megcsúszásos balesetek kockázata éppen az ilyen útviszonyok között a legmagasabb. Nem véletlen, hogy legnagyobb részük hajnalban és éjszaka, a csúszóssá vált utakon következik be.

HOGYAN LEHET GUMIABRONCS-CSAL MEGTAKARÍTÁST ELÉRNI?

Energiaveszteségek

A járművek üzemanyag-fogyasztásának 20%-áért a gumiabroncs felelős

Valójában 5 teli tankból körülbelül 1-et kizárólag a gumiabroncsok „fogyasztanak el”! Márpedig napjainkban alapvető fontosságú az üzemanyag-fogyasztás csökkentése, nemcsak a megtakarítás érdekében, hanem azért is, hogy kevesebb legyen a CO²-kibocsátás.

A megtakarítás lehetőségei

- Üzemanyag-fogyasztás csökkentése
- Élettartam-növelés
- Nyomás betartása

ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁS CSÖK- KENTÉSE

Ezen fogyasztáscsökkentéséhez csökkeneni kell a jármű elmozdulását gátló erők hatását: ez a gumiabroncs esetében a **gördülési ellenállás csökkentését** jelenti.

A gördülési ellenállás nem szüntethető meg teljes mértékben, de csökkentésével növelhető az üzemanyag-megtakarítás.

ÉLETTARTAM-NÖVELÉS

Az a gumiabroncs a gazdaságosabb, amelynek hosszabb az élettartama!

Ennek feltétele a speciális keverék alkalmazása:

1992 óta új alapanyag, a szilícium-dioxid alkalmazásával létezik a „zöld gumiabroncs”.

NYOMÁS BETARTÁSA

Az autósok biztonsága mellett tét a gazdaságosság is!

Az ajánlottól 20%-kal alacsonyabb nyomású gumiabroncsok **20%-kal csökkentik a kilométerben mért élettartamot**. Ez egy 40 000 km-es élettartam esetében 8000 elveszített kilométert jelent!

Az ajánlott nyomásnál 1 barral alacsonyabb nyomású gumiabroncs növeli a gördülési ellenállást, és ennek következményeként körülbelül 6%-kal nő a jármű üzemanyag-fogyasztása.

8 liter/km átlagos fogyasztás esetén a **fogyasztásnövekedés így 0,5 l/100 km**.

A POLLENSZŰRŐ

Megakadályozza, hogy az utasterbe pollenek, aszfaltpor, olajszemcsék, szénhidrogénhamu és baktériumok kerüljenek. Gondoskodik továbbá arról is, hogy a különféle részecskék ne rakódhassanak le a szélvédőre, és ne zavarják a kilátást.

A KLÍMABERENDEZÉS MEGFELELŐ HASZNÁLATA

Az autó utasterének hűtéséhez:

Nyissa ki néhány percre az ablakokat, hogy kiszellőzzön az utastér. Zárja be az ablakokat, majd 5 percre állítsa a klímát „belső levegő keringtetése” funkcióba. Kapcsolja ki ezt a funkciót, majd működtesse tovább a berendezést normál üzemmódban.

A gyors páratlanítás érdekében:

Állítsa a légterelőt a szélvédő felé, illetve „páratlanítás” pozícióba. Állítsa a keverőgombot „meleg” állásba, majd indítsa el a klímát.

Emlékeztet.

Két öregember beszélget, a téma a mai erkölcsi normák. Az egyik megjegyzi:

– Én annak idején nem feküdtem le a feleségemmel, csak a házasság után! És te?

– Nem tudom, nem emlékszem. Hogy is hívják a feleséged?

* * *

Árulkodó gyermek.

Az utasok optimális kényelme érdekében:

A légáramlást inkább a „kezek” vagy a „szélvédő” felé irányítsa, és ne a lábához.

Válasszon közepes ventilátorsebességet és 20-22 °C közötti belső hőmérsékletet.

A KLÍMABERENDEZÉS NEM MEGFELELŐ MŰKÖDÉSÉRE UTALÓ JELEK

Túl lassú a páratlanítás: ellenőriztesse a pollenszűrőt!

A hűtés nem elég gyors, vagy szabálytalan: vizsgáltsa át márkaszervizével a klímaberendezést! Lehetséges, hogy egy apró nyíláson át szivárog a gáz, és a kelleténél kisebb mennyiségben nem tölti be hűtő szerepét.

A rendszer zajosan működik: lehetséges, hogy meghibásodott a kompresszor. Ellenőriztesse a szíját!

Rosszul oszlik el a hideg levegő: ellenőriztesse a fűtőventilátort, mert előfordulhat, hogy meghibásodott.

A CITROËN M5 CENTER TANÁCSAI

A klímaberendezés élettartamát növelheti, ha évszaktól függetlenül legalább kéthetente minimum 10 percet működteti.

A pollenszűrőt 15 000 kilométerenként vagy legalább évente egyszer cseréltesse ki!

A klímaberendezés állapotát minimum két évente vizsgáltsa meg!

A szárító szűrő betétjét négy évente (vagy 60 000 és 80 000 km között) cseréltesse le!

A kompresszor olajszintjének feltöltéséről 100 000 km elérése előtt gondoskodjon!

A kórokozók és a kellemetlen szagok távoltartására rendszeresen használjon légfrissítőt!

Hatékony és hosszú távú megoldást keres az allergiát okozó baktériumok, a mikrobák és a kellemetlen szagok ellen? Klímaberendezése legközelebbi átvizsgálásakor kérje munkatársunktól a klímaberendezés teljes körű tisztítását!

CITROËN KLÍMAELLENŐRZÉS A HŐMÉRSÉKLET-INGADOZÁSOK MEGELŐZÉSE ÉRDEKÉBEN

A működési rendellenességek megelőzése érdekében az átvizsgálás során a klímaberendezés minden eleme ellenőrzésre kerül: kompresszorszívó és -szíjtárcsa, beleértve a mágneskapcsolót, pollenszűrőt, hűtőközegnyomás, szellőzőknél mért hőmérséklet, öndiagnosztikai rendszer memóriája.

– Apa mi van anya lábai között?

– A paradicsom....

– És a te lábaid között?

– Kulcs a paradicsomba!

– Egy jó tanács apa, cserélj zárat, mert a szomszéd lemásolta a kulcsot!

* * *

Villamossági boltban.

– Kérek egy középkorú villanykörtét!

– Középkorú? Hát az meg milyen?

– Olyan jó negyvenes!

A forgalomirányító jelzőlámpákról

Nem jól működnek nálunk a forgalomirányító jelzőlámpák. Az autósoknak szóló lámpáknál hirtelen gyullad ki a sárga jelzés a zöld után. A gyalogosoknak szóló jelzőlámpáknál pedig éppen felesleges a villogó zöld. Természetesen megkerestem az illetékes minisztériumot.

A járműveket irányító jelzőlámpák
A sárga jelzés megjelenése előtt villogjon a zöld jelzés, ugyanúgy mint Bécsben. Most a hirtelen sárga jelzés sok esetben balesetveszélyes helyzetet okoz, mert az egyik jármű vezetője a fékbe tapos, a másik járművezető meg gázt ad.

A gyalogosoknak szóló jelzőlámpák

Itt viszont felesleges a villogás, csak megtéveszti a gyalogosokat. Nekik nem kell felkészülni a megállásra. Ha zöld a jelzés akkor indulhat, ha piros, akkor tilos. Sokan pánikba esnek a villogó jelzés megje-

lenésekor, pedig akkor még nem indulnak a járművek.

Megérkezett a válasz:

Hivatkozással a „KRESZ módosítási javaslat” tárgyában tárcánkhoz érkezett megkeresésével kapcsolatban a következő tájékoztatást adom.

Az egyes közlekedési szabályok megváltoztatásával küldött szakmai javaslatait, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) felülvizsgálata során – a közúti közlekedés biztonságának javítására vonatkozó hatásainak vizsgálata alapján – hasznosítani fogjuk.

Barna Péter
NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

Gépjármű-közlekedési és Vasúti
Szabályozási Főosztály
vezetője

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. Az „Útzár” tábla azt jelzi, hogy az utat a rendőrség útzár telepítésével lezárta.

2. Helyes a „B” válasz. A sárga és a fehér színű terelő, illetve záróvonal egyidejű láthatósága esetén a sárga jelzést kell irányadónak tekinteni, amely az úttestnek, illetőleg egy részének lezárása miatt szükséges forgalmi rend változására hívhatja fel a figyelmet.

3. Helyes az „A” válasz. A „Tehergépkocsival előzni tilos” tábla azt jelzi, hogy az úton 3500 kilogrammot meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsival, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel, valamint az ezen járművekből és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel előzni tilos.

4. Helyes az „A” válasz. A „Kikerülési irány” tábla azt jelzi, hogy a táblát – illetőleg azt az akadályt vagy egyéb tárgyat amelyen a táblát elhelyezték – a táblán levő nyíl által jelzett irányban kell kikerülni.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Két- vagy többvágányú vasúti átgáró kezdete”. A vasúti átgáron csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az autóbussz forgalmi sávon a kerékpárosok közlekedése is megengedett.

7. Helyes az „A” válasz. A képen látható forgalmi helyzetben a rendőr vállával párhuzamos irányból érkező autóbussz szabad jelzést kapott, függetlenül attól, hogy a fényjelző készülék piros fényjelzést ad.

8. Helyes az „A” válasz. A hídon történő előzés a KRESZ nem tiltja. Természetesen a manővert csak akkor szabad végrehajtani, ha a vonatkozó feltételek maradéktalanul rendelkezésre állnak.

9. Helyes a „C” válasz. Forgalmi torlódás esetén csak az autópályán és a két vagy ennél több forgalmi sávval rendelkező autódúton kötelező az útfenntartást, úttisztítást végző jármű részére szabad folyosót nyitni.

10. Helyes a „C” válasz. A perifériás látómezőben – a nézett ponttól távolodva – fokozatosan eltűnnek a színek, a részletek, és egyre elnagyoltabb a látott kép. A vezető a tárgyakat távolabbnak véli, a sebességüket pedig pontatlanabban tudja megbecsülni mintha azok az észlelés mezéjében, lennének.

11. Helyes a „C” válasz. A lovas kocsit hajtója csak akkor vehet részt szekerével a forgalomban, ha szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

12. Helyes a „B” válasz. Ahol a várakozóhelyet az úttesten útburkolati jel jelzi, egy gépkocsi részére szolgáló helyen legfeljebb két kétkerekű motorke-rékpár helyezhető el.

A „Kockások” az elmúlt időkben három családtagjukat veszítették el

Lovasi László „Jénai”

- élt 60 évet -



A szintén főtaxis társa elvesztésekor már jeleztem, hogy „Jénai” is nagyon beteg. Sajnos bekövetkezett a szomorú

vég. Hosszú, türelemmel viselt betegség után őt is elvesztettük.

„Gál Tyutyu” (Gál István), „Kilenc - Kopasz - kettő” (Zentai István), „Sopánka” (Bihaly János), „Bodonyi” (Málhai István) után újabb ikonját veszítette el a „kockások” nagy családja.

Pihenj békében, „Jénai”!

Széplaki Bálint Mihály

- élt 66 évet -



Majdnem négy évtizedet dolgozott a Főtaxinál! Egész élete a „kockásoké” volt. Itt kezdte ipari tanulóként, majd revizor, aztán raktárvezető, később művezető lett. A „rég, hagyományos” Főtaxinál a Kerepesi műhelyben minden taxis ismerte, aki bement a szervizbe. Egy korszak ér véget az ő korosztályának elmenésekor...

Kovács Feri

- élt 58 évet -



Néhány éve, betegsége kezdete kor – elméletileg – elment a „kockások” családjától, de gyakorlatilag mindig közöttünk maradt. Naponta keresett ben-

nünket telefonon, érdeklődött, mi újság a szeretett Főtaxinál, de napi kapcsolatban állt – érthetően – szintén „kockás” testvérével, a „Kinderrel”. Hosszú, türelemmel viselt betegség után ő is elment.

Feri, legyen neked könnyű az álmod!

Juhász Péter
Főtaxi Zrt.

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

INDULÓ LÍZINGDÍJ: 20%

HAVI NETTO LÍZINGDÍJ: 67 090 FT



ADAC

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

A CITROËN a TOTAL-t választotta.

CITROËN GRAND C4 PICASSO

Rekord méretű belső térben 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 fenti finanszírozási ajánlat a Citroën Finanszírozás forint alapú, változó kamatozású nyílt végű pénzügyi lízing konstrukciója, amely 2012. december 31-ig érvényes a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTi modellre, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén, 20% önerővel, 60 hónap futamidővel és 10% maradványértékkel. Az ajánlat tájékoztató jellegű. A Citroën Hungária és a Citroën Finanszírozás a kondíciók változtatásának jogát fenntartja. Részletekért keresse fel Citroën márkakereskedőjét!