

TARTALOM

Költségeink és bevételeink	9.
Hárman támadtak a taxisra	9.
Számolj, és készülj a legrosszabbra!	10.
Időzített bombák a közutakon	10.
10 éve történt, 20 éve történt	11.
Fehér rendszámú „taxik”	14.
Áfa – Beleesünk?	15.
Olcsóbban mérjük a tilosban parkolást	16.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	21.
Lesz nyugdíjad (?)	22.
Néhány ponton módosult a KRESZ Föliázunk?	22.
Föliázunk?	24.
Figyeljünk a változásokra a repülőtéren	26.
Merre tartunk?	27.
Taxival Lanzarotéig	28.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	34.
Találtunk egy verset	37.
Focikupa 2012	38.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	40.
Kedves Olvasók! 2. rész	43.
Taxiból kamionba 2. rész	45.

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-benA 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

Közigazgatási eljárás (objektív felelősség) térfigyelő kamera által rögzített felvétel alapján nem kezdeményezhető.**Hoppá!**

Az elmúlt időszakban a budapesti taxisok – minden bizonnyal – több ezer büntetést kaptak, amikor a térfigyelő kamerák segítségével rögzítettek valamilyen közlekedési szabálysértést. Ugyanis a térfigyelő kamerát kezelők lelkivilágában az már közlekedési szabálysértés, ha a taxis megáll 10 másodpercre, amíg kiszáll az utas a taxiból. Természetesen megkerestem a Budapesti Rendőr-főkapitányságot, hogy a civil autót miért nem figyelik ilyen lelkesen, amikor a taxiállomáson várakoznak?

– Miért nem figyelik a térfigyelő kamerák segítségével a taxiállomáson megálló civil autót?” – volt a kérdésem, amire megdöbbentő válasz érkezett:

Az Ön által sérelmezett szabálysértéseket kizárólag a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvett készítő eszközre vonatkozó követelményekről szóló 18/2008. (IV.30.) GKM rendeletben meghatározott elektronikus adattovábbító rendszerrel (PDA) lehet dokumentálni, amely biztosítja a Rendőrség adatfeldolgozó egységéhez történő közvetlen, a manipuláció lehetőségét kizáró, informatikai rendszer útján történő kapcsolódást.

Fentiek alapján közigazgatási hatósági eljárás (objektív felelősség) térfigyelő kamera által rögzített felvétel alapján nem kezdeményezhető.

Bodó Bernadett r. alezredes
Hivatalvezető
BUDAPESTI
RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG
HIVATALA

Kiemelés tőlem. (J. P.)

A levél szerint tehát a térfigyelő kamerák segítségével nem kezdeményezhető közigazgatási hatósági eljárás (objektív felelősség). De hát ezt Vas megyében miért nem tudják? Van olyan taxis, aki már több százezer forint (!) büntetést fizetett néhány hónap alatt, hála a térfigyelő kameráknak! Megyek és megkérdezem a Vas megyei rendőröket, mit szólnak ehhez a levélhez?

Lehet, hogy jogtalanul vetették ki a bíróságokat hónapokon keresztül? Lehet, hogy mehetünk a bíróságra visszakövetelni a pénzünket? Tucatnyi kérdés hirtelen!

Juhász Péter

ELUTASÍTOTT TERVEZET

A BKIK VI-os Közlekedés Szállítás Szállítmányozás Osztály keretein belül működő Taxis Szakmai Kollégium augusztus 30-ra megbeszélést hívott össze a főváros által készített rendeletervezet megvitatására. Az érdekképviselőkkel és a taxicégek vezetőivel, tulajdonosaival kibővített ülés hosszú vita után abban egységes volt, hogy a tervezet (lásd: Taxisok Világa augusztus, 3. oldal) legutóbbi verziója a szakma számára ebben a formában elfogadhatatlan. Ezt a kamara is és az érdekképviselők is írásban jelezték a főváros vezetésére felé (lásd: 1., 2., 3., 4., 5., számú mellékletet a 4., valamint a 6–8. oldalon). Azonban szeptember 4-én valami szokatlan történt. Ugyanis Tarlós István főpolgármester úr bejelentette, hogy a taxis-rendelet-tervezet a korábban ismertetett formában és tartalommal nem terjeszti be a szeptemberi közgyűlés elé. Döntéséről értesítette az OTSZ elnökét és a sajtót. Az egyeztetések tehát folytatódnak. **Megnyugtatóan szeretném rendezni ezt az ügyet** – mondta a főpolgármester. Na és ez az, amit az elmúlt évtizedek politikusaitól nem szoktunk meg. Vagyis azt, hogy lehet egy-egy rendeletet, törvényt úgy is megalkotni, hogy azt nem ERŐBŐL nyomják le az érintettek torkán, hanem kialakítanak egy minden fél számára elfogadható megoldást.

A tényleges konszenzusra törekvés óvatossá ad tehát okot. Meglátjuk mit hoz a jövő, amely talán nem olyan sötét, mint azt eddig gondoltuk... **-kó-**

ecometer
Új eurós, hönymtatós taxióra
0.-Ft
kezdőbefizetéssel, vagy
110.000.-Ft
kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve,
hitelkésítve, tüzetkészen elvihető!

„Néma” – alapidjában foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

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

1. sz. melléklet

Budapest Főváros
Főpolgármesteri Hivatal
Tarlós István Úr
Főpolgármester részére
Tárgy: fővárosi taxirendelet

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Az elmúlt, közel másfél évben többször egyeztetünk javaslatainkat Önnel és munkatársaival is annak érdekében, hogy valóban egy európai fővároshoz méltó taxi-szolgáltatás fogadja a Budapestre érkezőket és egyben biztosítsa a város polgárainak is a korrekt és szigo-

rú kontroll alatt működő közösségi közlekedést kiegészítő tevékenység – félelmek és bizalmatlanság nélküli – igénybevitelének lehetőségét.

A június 20-i Közgyűlés előtt, Ön – utólag értékelve – bölcs módon nem terjesztette be a T. Közgyűlés elé a rendelettervezetet, valamint további szakmai egyeztetést szorgalmazott.

Az augusztus 2-án a BKK által összehívott és megtartott egyeztetésen a szakmai szervezetek és érdekképviseltek a megismert rendelettervezettel kapcsolatban szóban és utólag írásban is jelezték aggályaikat, javaslataikat és támogatásuk hiányát.

Fentiekre tekintettel kérem Önt, hogy további szakmai (KAMARA és érdek-

képviselési szervezetek) egyeztetések nélkül, ebben a formájában ne tárgyalják a rendeletet, mert hiányoznak azok a garanciák és feltételek, melyek megnyugtató módon pótolják a jelenleg is érvényben levő taxirendelet súlyos hiányosságait.

Az Országos Taxis Szövetség valamennyi szakmai és érdekképviseléssel együtt számít a Főpolgármester Úr közreműködésére annak érdekében, hogy az új taxirendelet valóban szakmai alapon az Utasok, a város és a közel 4 ezer mikrovállalkozás érdekeit szem előtt tartó rendeletté váljon.

Tisztelettel
Budapest, 2012-09-02

Metál Zoltán, OTSZ elnök

2. sz. melléklet**Vitézy Dávid**

vezérigazgató úr részére

Budapesti Közlekedési Központ

1052 Budapest, Városház utca 9-11.

Tárgy: Állásfoglalás a fővárosi taxis piac átfogó szabályozásra készült rendelettervezetről

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

Általános vélemény:

A BKK részéről 2012. augusztus 2-án megtartott taxirendelet-tervezetről szóló tájékoztatót ismertetett átdolgozott rendelet tervezetet mind jogilag, mind szakmailag, mind közgazdaságilag aggályosnak tartjuk, különös tekintettel arra, hogy a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállításról szóló kormányrendelet sem készült még el. Álláspontunk szerint a rendelet indokolatlanul túlzott elvárásokat fogalmaz meg mind az autócserék rövid határidejével, mind a fuvarszervezők felől elvárt szakmai feltételek, mind a megkövetelt saját tőke mértékében. Úgy véljük, a „B” változatban szereplő alapdíj esetében a taxaméterek újra programozása és hitelesítése a TÜV és az OMH által jelentős költségeket és időben minimum 4-6 hónapot jelent. További indokolatlan költségekkel terheli a vállalkozókat a taxiórák programcseréjének kikényszerítésével, és az egységes arculat túlzott előírásával. Az átfogó szabályozás egy folyamaton belüli bevezetésének hiánya magában hordozza a piaci egyensúly felborulásának veszélyét, úgy a megrendelői, mint a szolgáltatói oldalról egyaránt!

Mindezek alapján álláspontunk szerint a rendelet e tartalommal való elfogadása nem tesz eleget a jogbiztonság, a tulajdonhoz való jog, valamint a hátrányos megkülönböztetés tilalma követelményének.

Jogi aggályok:

A főváros felhatalmazása a „személyszállítási szolgáltatásokról” szóló 2012. évi XL. törvényen alapul. Ennek 12.§-a a következő felhatalmazást adja:

A helyi önkormányzat (4) bekezdés szerinti rendelete a helyi sajátosságok figyelembevételével a személytaxi-szolgáltatónak a környezet és a lakosság egészségének védelme, az utasforgalom biztonságos és magas színvonalon történő ellátása, a tevékenység szabályozott keretek közötti folytatásának biztosítása érdekében a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló jogszabályban meghatározottak mellett további, a járművek külső megjelenésére, környezetvédelmi besorolására és méretére vonatkozó feltételeket állapíthat meg.

A személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működése körében a helyi önkormányzat (4) bekezdés szerinti rendelete meghatározhatja a tevékenység folytatásához szükséges infokommunikációs eszközök alapvető műszaki sajátosságait, további feltételként köztartó-

zás-mentességet és a tevékenység folytatásához szükséges mértékű tőkeerőt írhat elő.

A törvényi rendelkezések figyelembevételével a fővárosnak nincs felhatalmazása a rendelet alábbi pontjaiban megfogalmazott előírások meghozatalára:

- 2.§ (5): a gépkocsi életkorának meghatározásához,
- 2.§ (6): a gépkocsi motorteljesítményének meghatározásához,
- 2.§ (8): légkondicionáló berendezés előírásához,
- 4.§ (1): „névére szóló vezetékes telefon előfizetésről” szóló igazolás feltételül szabásához
- 4.§ (2): a „folyamatos diszpécser-szolgáltatás” feltételül szabásához,
- 4.§ (3): a „köteles ... rögzíteni” megfogalmazásra, helyette a rendelések 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 aggályok:

2.§ (3): a szabadjelző esetén a „kizárólag a taxi szót” előíró szöveg és „legalább 410x171 mm felülettel látszó LED fényforrással megvilágítható” előíró szöveg, az „előre fehér, hátra borostyánsárga” előíró szöveg

2.§ (6): az euro 4 környezetvédelmi besorolás 2013. március 1-jei és az euro 5 környezetvédelmi besorolás 2018. január 1-jei bevezetése

2.§ (7): csomagtartó méretének meghatározására

2.§ (11): a reklámkihelyezések korlátozása

4.§ (6): a diszpécseralkalmazás indokolatlanul részletes és túlzott műszaki elvárású követelményeit

5.§ (2): fuvarszervezők felé a túlzottan nagy összegű (50M HUF) sajtótőke érték előírását

12.§ (5): utasfelvételre világító szabadjelzővel várakozás csak a taxiállomáson előírás, mivel hiányos a meglévő taxiállomás-hálózat

12.§ (10): a taxiállomás használat éves díja indokolatlanul emelkedik a rendelet változtatásával

15.§ (1) a): az alapdíjba épített „első egy kilométer” díja

16.§ (1): bekezdésében meghatározott díjak mértékét alacsonynak tartjuk. A Szakmai Kollégium álláspontja szerint az „A” változatban megfogalmazott hatósági rögzített ár bevezetése lenne szükséges.

19.§ (1): indokolatlan, hogy az alkalmazható magasabb tarifa is csak fél év múlva lépjen életbe

1. számú melléklet 6. pontjában előírt maximális díjmérték kötelező kiírása értelmetlen (amennyiben valaki ki ír tarifát, akkor csak a „kedvezményt nem tartalmazó” tarifa km-díja írható ki).

2. számú mellékletben az ezüst előírás és az ajtók teljes színezése (fóliázása) indokolatlan plusz költség, az alapszint le kellene cserélni fehérre, a kék szín pedig nem illeszkedik a Főváros történelmileg kialakult színkombinációhoz és a több mint 99 éves hagyományokon nyugvó Fővárosi Taxi szolgáltatás színehez.

Folytatás a 6. oldalon

Folytatás a 4. oldalról

2. számú mellékletben a céges egyedi szabadjelzők és egyéb társasági színhelyes és jól látható méretben elhelyezhető jelzések megjelenítésének tiltása indokolatlan.

Hiányoljuk a rendeletből:

– A 7.§ (2) bekezdéséből olyan taxiállomás BKK általi létrehozásnak lehetőségét, amely rövid ideig tartó kiemelt rendezvények esetére a rendezvényvel 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 igénybevételeinek rendjét a helyi önkormányzat rendeletben állapítja meg.

– A 16.§-ból az éjszakai tarifa meghatározását. Indokolatlan a jelenlegi éjszakai tarifa megszüntetése, mivel ezzel kifejezetten csökkenti a rendelet a taxis vállalkozó jövedelmét.

Továbbra is javasoljuk, hogy a Főváros és a Kamara, az érdekképviseletek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen 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 szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

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

Budapest, 2012. szeptember 4.

Potsabay Dóra

BKIK Ipari Tagozat, elnök

Dudás Zoltán

BKIK VI. Közlekedés, Szállítás,

Szállítványozás Osztály,

elnök

Metál Zoltán

OTSZ

Peredi Péter

FUVOSZ

Dióslaki Gábor

TFTSZ

Telegdy Gábor

TGFSZ

Nedeczky Tibor

MKFE

Tamás Miklós

Citytaxi

Szonomár Tibor

Főtaxi

Zengő Zoltán

6x6 Taxi

Dióslaki Gábor

Budapest Taxi

Horváth Csaba

Rádió Tele5 Taxi

Pásztor Gábor

Taxi 4

Reif Zoltán

Zóna Taxi

Dani Zoltán

MB Elit Taxi

Dr. Horváth György

Volán Taxi

Oláh Attila

Taxi Plus

3. sz. melléklet

Budapesti Közlekedési Központ

Forgalombiztonság, Taxi és

Parkolásszervezés Divízió

Dr. Komáromi Endre divízióvezető úr részére

Tisztelt Divízióvezető Úr!

Az alábbiakban olvasható a FUVOSZ véleménye a BKK legújabb fővárosi taxis rendelet tervezetéről.

A BKK 2012.08.02-án prezentációval egybekötött tájékoztatót és egyeztetést tartott a Városházán. Ott elhangzott a divízióvezető úrtól, hogy emlékeztető készül, melyet a résztvevőknek megküldenek. Az emlékeztető helyett megérkezett elektronikus formában a BKK bemutatott anyaga és egy véleménykézés a bemutatott illetve megküldött anyagról. Az emlékeztető a mai napig nem érkezett meg.

A FUVOSZ véleményét a korábbi anyagoknál - esetenként különvéleményként - az átadott kamarai összefoglalók általában tartalmazták. Ezekre az észrevételekre, általunk is támogatott változtatási javaslatokra nem érkezett pozitív visszajelzés, a korábbi BKK-s anyagokba ezek nem épültek be. Úgy gondoltuk, nonszensz, hogy egy szakszervezet javaslata alapján döntően befolyásoló módon a főváros közgyűlése a vállalkozók költségeiről, jövedelmezőségéről vállalkozók tulajdonában már meglévő eszközök - szélesebb körű megvitatás nélküli - arcu-
latváltásáról.

Éppen ezért örömminkre szolgált, hogy a Főpolgármester úr a FUVOSZ

által nem támogatott anyagot levette a napirendről és egy részben új anyagot készített. Erről a részben új anyagról Peredi Péter főtitkár elmondta a helyszínen a szövetségünk véleményét. Mivel hangfelvétel készült – az ismétléseket elkerülve –, támogatta Horváth Csaba, dr. Horváth György, Tamás Miklós, Dorner Lajos, Szonomár Tibor és Dióslaki Gábor több észrevételét, javaslatát. Ettől függetlenül, eleget téve a BKK kérésének, ezúton megismételjük a szóban elhangzott és általunk is támogatott véleményeket a teljesség igénye nélkül.

A gyermekvállalás, szülés előretervezéséhez hasonlítottuk a taxizás Fővárosi reformjának elvárható tervezését. Ehhez is és majd a megvalósításhoz is jól kiszámítható, elégséges felkészülési, átállási időre van szükség, kellő előkészítettségre, pénzügyileg, infrastruktúrában és mentálisan egyaránt, mert különben a tönkrement (esetleg közteher elkerülővé váló, viteldíjjelzőt manipuláló, hamis nyugtát adó) vállalkozók (alkalmazottak!) száma jelentősen nőni fog. A prognosztizálható áfa-körbe bekerülés, egy, ma főtevékenységként taxis tevékenységet végző vállalkozás esetén kocsinként átlag évi 1-1,2 milliós veszteséget fog eredményezni, melynek pótlását csak nettó tarifyanöve-
léssel lehet kompenzálni. (Az üzemanyag áfája, a személygépkocsi áfája a taxisok számára nem visszaigényelhető. Az állam pl. 4000 fővárosi taxi gépkocsi esetén kb. 4-4,8 Md Ft többlet adóbevételez jut, ez a taxis befizetések közül befolyó pénz azonban erősen hiányozni fog és pótlására előre látható, hogy direkt megoldások (akár nem

jogkövetők is) bekövetkezhetnek. Az ésszerű és jogkövető megoldást, annak részleteit közgazdaságban is jártas taxis vállalkozások, munkaadói (vállalkozói) érdekképviseletek és a kamarai képviselőkkel egyeztetni javasoljuk a Főpolgármester úr szakértőivel. Az egyeztetésben a FUVOSZ szívesen közreműködik.

Hasonlóan súlyos, és kellően át nem gondolt problémának tekintjük:

- a viteldíjjelzők cseréje, átalakítása, hitelesítése miatt lehetséges gondokat,
- az egységesítés, a paraméterkorlátozás miatti kényszerű kocsi csere rövid távú megoldhatatlanságát,
- a jogi háttér részleges hiányáról már korábban közös jelzést adtunk.

Néhány konkrét részletről:

1.) Nem támogatjuk a 60 kw-os korlátozást Budapesten.

2.) Nem támogatjuk a 430 literes csomagtartót, hiszen a szakma által javasolt 410 liter csupán egy marmonkannányi hely, nem beszélve arról, hogy az elektromos meghajtás és gázüzem esetén a 300 liter is elég lenne a rendeletalkotó szerint. Ez szerint nincs szükség egységes szolgáltatási képességre.

3.) A javasolt tarifák az „A” és a „B” verzióban sem biztosítanak elégséges nettó tarifaemelést ahhoz, hogy az áfa-körbe bekerülés esetén akár csak a jelenlegi jövedelmezőség megmaradjon. Ezek a magasnak tűnő, de a tényleges költségeket, az újratermelést is fedező díjhoz képest alacsony díjjavaslatok, bevezetésük esetén a fekete gazdaság (órapörgetés, hamis nyugták, hamis vagy nem valós munkaidőre szóló

munkaszerződések stb.) irányába tolná el a ma sem felhőtlen valóságot. E miatt a FUVOSZ nem írta alá azt a támogató nyilatkozatot, melyet a Főpolgármester úrral tárgyaló szakszervezet kívánt velünk is aláírni.

A FUVOSZ csak az UTASOK érdekeit figyelembe vevő, magas szinten szolgáltató, tisztességes, jogkövető, közteherviselő TAXIS Vállalkozók és alkalmazottaik érdekeit vállalja fel. A bemutatott változatokat nem támogatjuk.

4.) Nem támogatjuk a viteldíjjelzők kényszerű cseréjét, átalakítását. Az új viteldíjjelzők, az átalakítások, az újra hitelesítési eljárások költsége tovább rontja a vállalkozás eredményességét, jövedelemtermelő képességét.

5.) Az arculat teljes egységesítése hosszabb távon cél lehet, melyhez a kocsi cserék időpontjaként legkorábban egy most induló amortizációs időszakot, tehát öt évet kell biztosítani. A BKV buszoknál is a cseréléshez szabták az arculat egységesítését sajtóhírek szerint.

Egységes színkombináció valóban

több helyen létezik a világban, ezeknek a városoknak a többségében a taxienvedélyt egy szabadjelző, egy viteldíjjelző, esetleg két rendszám, két azonosító plakett kíséretében adják át a taxit üzemeltetőnek. Ezek a taxik kizárólag üzemi járművek és nem családi autók is egyben.

A BKK szabadjelző kötelezővé tétele, sérti a vállalkozások védett logójú megkülönböztethetőséghez való jogát, valamint az UTAS cég felismerési lehetőségét és ez által szabad kocsi választását.

Az arculatszabályozás tervezett életbeléptetését az elvárt egyeztetést követő változtatások után is csak lépcsőzetesen tudjuk elképzelni, a változásoknak a 10 éves kor kifutásáig, illetve kocscseréig el kell húzódnia.

6.) A jelen tervezet droszthasználat díja, és a taxisok által joggal elvárt, a tisztességtelen tevékenységet végzők kiszűrését szolgáló ellenőrzés nincs arányban. Tudjuk, hogy nem lehet, de nem is kell minden taxis mellé ellenőrt állítani. Nem a tisztességes, a fuvar-

szervezők által rendszeresen ellenőrzöttek vegzálásával kellene az ellenőrzöttek számát a tervezett szerint (ha van egyáltalán ilyen szám az ellenőrzési tervben) teljesíteni (ami nem jelenti azt, hogy őket sosem kell ellenőrizni), hanem a „hiénák” soha, senki által nem ellenőrzött több százas táborát kéne célcsoportként nem csak megjeleníteni, de valóban, hatékonyan 24 órában ellenőrizni, és az ellenőrzés eredményét a nyilvánosság elé tárni.

7.) Célszerű lenne a 2013-as droszdíj megállapítása előtt az ún. rossz drosztozok kérdését ismét napirendre venni.

A fentebb leírtakra tekintettel javasoljuk a tervezet észrevételeit figyelembe vevő átdolgozását és ismételt egyeztetését. Jelen állapotában tagjaink és alkalmazottaik érdekét is figyelembe véve nem tudjuk támogatni a tervezetet.

Budapest, 2012.08.10

Üdvözlettel:

*Peredi Péter sk., főtitkár
Udvardi Sándor sk., taxi szakági elnök*

4/a melléklet

Tisztelt Gutyánné S. Angéla taxiüzemeltetési munkatárs

Kérésének megfelelően a Budapest Taxi álláspontja a következő.

Teljes mértékben egyetértve a FUVOSZ és Főtaxi által korábban megfogalmazott kifogásaikkal – így azokat nem megismételve –, az alábbi kiegészítéseket tenném hozzá a korábbi véleményezőik leírataihoz.

Szakmai kifogásként nem értünk egyet az éjszakai tarifa eltörlésével, mivel ez egyértelműen csökkentené a velünk szerződésben álló taxisok jelentős részének jövedelmét.

Jogi kifogásként:

A rendelettervezet elején is hivatkozott, a „személyszállítási szolgáltatásokról” szóló 2012. évi XLI. törvény 12.§-ából eredő felhatalmazás alapján az alábbi feltételek előírásához kifejezetten nincs joga a Fővárosi Közgyűlésnek:

2.§ (5) bek: a gépkocsi életkorának meghatározásához,

2.§ (6) bek: a gépkocsi motor teljesítményének meghatározásához,

2.§ (8) bek: légkondicionáló berendezés előírásához,

2.§ (9) bek: a dohányzási tilalom előírásához,

2.§ (10) bek: a bankkártyás fizetésre alkalmas terminál kötelező előírásához,

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

4.§ (2) bek: a „folyamatos diszpécser szolgálat” feltételül szabásához,

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

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

A Budapest Taxi a FUVOSZ és a Főtaxi által is összefoglalt szakmai problémák, továbbá a fentebb leírt szakmai és jogi agályok együttes okán – figyelemmel a vele szerződés viszonyban álló taxis vállalkozások és azok alkalmazottainak érdekeire is – jelenlegi formájában nem tudja támogatni a rendeletet.

4/b melléklet

Tisztelt Gutyánné S. Angéla taxiüzemeltetési munkatárs

A Budapest Taxi korábbi észrevételei mellé az alábbi plusz kéréssel fordulok a BKK rendelet-előkészítési csoportja felé.

A rendelettervezet elején is hivatkozott, a „személyszállítási szolgáltatásokról” szóló 2012. évi XLI. törvény 12.§ (3) bekezdéséből eredő felhatalmazás alapján kérem, hogy a fővárosi taxirendelet taxiállomásokról szóló részébe a BKK építsen be egy olyan új szabályt, mely a speciális taxiállomások között megkülönböztet olyat is, amely közterületen van, mindenki által plusz díj fizetése nélkül használható, de csak utaskiszállás és beszállás céljára szolgál. Tehát e taxiállomásokon várakozni sem lehetne. Valami olyan elven működne, mint amit a BA hozott létre a reptéren a vele szerződött taxik számára. Ezen állomásokat a jelentősebb rendezvények idejére, azok bejáratainak környékére helyezné ki a BKK (közlekedésszervező) a fővárosi taxi szolgáltatás színvonalának emelhetősége céljából. Az aug. 6–12. között lezajlott Sziget Fesztivál jól mutatja, hogy igény lenne ilyen ki-, beszállási pontokra a munkájukat végző taxisok értelmetlen rendőri zaklatásoktól való megkímélése és a fővárosi utaskiszolgálás magasabb szintű biztosításának lehetősége érdekében.

Köszönettel:

*Dióslaki Gábor
ügyvezető
Budapest Taxi*

5. sz. melléklet

**Tisztelt
dr. Komáromi
Endre úr!**

Véleményünk szerint, a véleményezésre kapott fővárosi rendelettervezet nem alkalmas a személytaxiszolgáltatás teljes körű szabályozására, koncepciójában (-koncepciótlanságában) hibás, részleteiben történő módosítását értelmetlennek tartjuk.

Sajnálattal kell megállapítanunk, hogy

1.) az általunk átadott szabályozási elképzelés komplott szempontrendszerrel nem jelenik meg a tervezetben,

2.) az eddig megtörtént egyeztetések során tett, több alkalommal és formában jelzett javaslatainkat a tervezet nem veszi figyelembe.

3.) A rendelet júniusi közgyűlési tárgyalásának elhalasztását követően egyszer történt egyeztetés, ahol a véleményünk szerint érdemi előrelépés nem történt. Ez tükröződik abban is, hogy az általunk véleményezésre megkapott új tervezet lényegében meg egyezik a halasztását megelőző változattal.

Változatlanul nem egyértelmű számunkra a rendeletalkotó célja, de meggyőződésünk, hogy a jelenlegi tervezet sem a 6-8000 taxi gépkocsivezető, sem az utazóközönség érdekét nem szolgálja.

Az érdelemes egyeztetés lehetőségében továbbra is bízva, arra készen, üdvözlettel,
Budapest, 2012.08.17

Farkas Zsolt
TGFSZ elnök
Telegdy Gábor
alelnök
Kovács Miklós
alelnök

Költségeink és bevételeink

Az a tény talán már mindenki előtt nyilvánvaló, hogy egy vállalkozásnak vannak bevételei és költségei. Ami viszont tapasztalataim szerint még mindig nem nyilvánvaló, az a költségek mértéke és megoszlása. – Ma kerestem húszeret! – mondja a taxis, és nem jut eszébe, hogy ha erre ment 200 kilométert, akkor nem keresett semmit. Sőt, az a napja tulajdonképpen veszteséges volt. Fejtsük ki ezt kissé bővebben:

Tapasztalati számítások alapján egy átlagos személygépkocsi kilométerenként 80-90 forintba „kerül”. Ez az összeg tartalmazza az üzemanyagköltséget, az értékcsökkenést (beleszámítva a maradványértéket is), az összes javítást, karbantartást, adókat biztosításokat. Meg az esetleges hitelkamatokat is... Persze lehet a karbantartáson „spórolni”, lehet százezrenként olajat cserélni, és az új fékbetéttel megvárni, amíg a régi már „vason van”. Lehet, de nem érdemes. Nemrégiben autót vásároltam használtan (nem taxi), és egy bizonyos típushoz ragaszkodtam. Volt olyan, amit háromszázezerért kínáltak, de ingyen sem kellett volna. Aztán megvettem egy másikat hétszázötvenezerért. Ugyanaz a típus,

ugyanaz az évjárat, mégis ég és föld a különbség. A karbantartás hiánya tehát majd a maradványértéken csapódik le. Meg persze folyamatosan az autó közlekedésbiztonságán (bizonytalanságán...) Nem hiszem, hogy ma-napság kilométerenként 80-90 forint alatt lehet egy autót üzemeltetni. Hát még, ha taxi! Ott egyéb költségek is felmerülnek (drágább és sűrűbb műszaki vizsga, pótdíjjal terhelt biztosítások stb.).

Számításainkban most következik a második legfontosabb tétel, mégpedig a guruló, vagy kihasználtsági mutató. Ha például 50%-os kihasználtsággal dolgozunk, tehát a megtett kilométerek felében utasunk van, akkor legalább 160-180 forint fajlagos bevételre kell szert tennünk minden egyes kilométeren. Mármint csak azért, hogy a taxikat fenntarthassuk! Ebben még nincs benne a társasági tagdíj, a drosztdíj, az adók és járulékok. Meg a saját jövedelmünk sem. Ezeket a 160-180 Ft feletti tarifából, vagy a kihasználtság javításával kell elérnünk. Ez utóbbi szerintem a mai viszonyok között igen nehéz. (Saját, privát használatunkat is számítsuk bele az összes kilométerbe – nyilván nem kívánjuk azt adózott jövedelmünkben fizetni...).

Költségeink számítását megközelíthetjük más oldalról is. Mégpedig az éves bruttó kiadás oldaláról. Ha taxitársaságnál dolgozunk, az ugye havi 50-70 ezer forint kiadást jelent. Ez évi 600-

840 ezerre rúg. Rendben fizetjük járulékainkat – ha csak a minimálbér után is –, az 12x50 ezer, vagyis évi 600 ezer. Valamiből meg is kell élnünk – ha csak a minimálbérből is –, számoljunk nettó 70 ezret havonta. Évi 840 ezer, igen szánalmas – és igen hihetetlen – összeg. Drosztdíjat is fizetünk évente 50 ezret. Adjuk össze az eddigieket:

$600+600+840+50=2\ 090\ 000\ \text{Ft}$.

Vagyis több mint kétmillió kiadásunk van évente úgy, hogy ezúttal az autó költségei nincsenek benne. Ezeknek a kiadásoknak a fedezetét azonban meg is kell termelnünk, vagyis minimálisan ennyi bevétellel rendelkezünk kell. Feltéve, ha megelégszünk a minimálbérrrel... És ne feledjük, ebben a taxiautó tényleges költségei nincsenek benne! Mennyi kilométert megyünk egy évben? Tízezer? További 800-900 ezer forint költség. Esetleg húszeret, vagy még többet? Ezt már ki sem akarom számolni.

Persze lehet azt mondani, hogy évente egymillió forint bevétel elég mindenre. Csak legyen, aki elhiszi...

Közfeladatot ellátó személy elleni erőszak

HÁRMAN TÁMADTAK A TAXISRA

Csoportosan elkövetett, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak gyanújával indított nyomozást a Budapesti Rendőr-főkapitányság VI. Kerületi Rendőrkapitányság az ellen a három gyanúsított ellen, akik 2012. szeptember 5-én a Budapest VI. kerületben támadtak meg egy személyfuvarozót, aki súlyos sérülést szenvedett.

Három fiatalemberrel került szóváltásba 2012. szeptember 5-én a hajnali órákban az a fővárosi taxis, akit a Budapest VI. kerület Podmaniczky utcában megtámadtak vitapartneri, melynek során súlyos sérüléseket szenvedett. A támadók a helyszínről elmenekültek.

Az időközben riasztott rendőrök – személyleírások alapján – nem sokkal később elfogták a három gyanúsítottat, akiket előállítottak a kerületi rendőrkapitányságra. A kihallgatásuk megtörtént, melynek során a fogva tartottak tagadták a bűncselekmény elkövetését. Miután azonban több szemtanú is azonosította őket, a vallomásuk nélkül is bizonyítható a bántalmazás.

A taxis nyolc napon túl gyógyuló, súlyos sérüléseket szenvedett, akit az orvosi ellátás után ugyancsak kihallgattak a nyomozók.

A folyamatban lévő ügy részleteiről a Budapesti Rendőr-főkapitányság további információt nem kívánt közölni, annyit erősítettek meg: vita alakult ki a taxis és a csoport között, amelyet bántalmazás követett, ekkor sérült meg a sofőr.

A BRFK VI. Kerületi Rendőrkapitányság közfeladatot ellátó személy elleni erőszak miatt indított nyomozást a három támadó ellen. Amennyiben a gyanú bebizonyosodik, úgy alapesetben 3 évig terjedő szabadságvesztéssel fenyegetett a bűncselekmény. Tekintettel arra, hogy ezt hárman tették, így minősítő körülményként merül föl a csoportos elkövetés, amely alapján a büntetési tétel öt évre emelkedik. A tényleges büntetés mértéke a független bíróságtól és az elkövetők előéletétől is függ. A gyakorlatban még nem volt példa, hogy taxista-madás esetén a legsúlyosabb szabadságvesztést szabta volna ki a bíróság. Pedig az igazán elrettentő erő a gyors lebukásban és példás ítéletben rejlik.

k.z.t.

– Elnézést, tudna adni egy papírzsebkendőt?
– Igen, tessék. De óvatosan fogja, nagyon csúszik.

Öregségi nyugdíj

Kinek jár, milyen feltételekkel

Cikkünkben összefoglaljuk a hatályos szabályozásnak megfelelő jogszabályi előírásokat. (2012. augusztus 7-i állapot.)

Hazánkban 1997-ig az öregségi nyugdíj korhatára nőknél 55., férfiaknál 60. életév volt

1997-ben az általános korhatárt 62. életévben határozták meg azzal, hogy a nők ezt fokozatosan 2009-ben érik el, egy fokozatos – születési évjárához kapcsolódó – korhatáremelés keretében.

Ugyanakkor bevezették az úgynevezett előrehozott öregségi nyugdíj intézményét. A korábbi nyugdíjba vonulás feltétele meghatározott szolgálati idő megszerzése volt.

A férfiak 60 éves koruktól, a nők pedig 57, később 59 éves koruktól élhetnek ezzel a lehetőséggel.

2010. január 1-jétől ismételten emelkedett az öregségi nyugdíjkorhatár 62-ről 65 évre, fokozatosan, születési korcsoportokhoz kapcsolódóan – az 1952-es évjáráttal kezdődően, az 1957-es évjáráttal bezárólag.

2012. január 1-jétől pedig megszűntek a korhatár alatti nyugellátások (előrehozott öregségi nyugdíj, korkedvezményes nyugdíj, korengedményes nyugdíj, szolgálati nyugdíj stb.) és szociális ellátássá alakultak át, mellette a 8 órás munkavégzés, vállalkozás főfoglalkozásnak minősül.

A nyugdíjba vonulás feltételeit a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló többször módosított 1997. évi LXXXI. törvény határozza meg. Ennek értelmében Magyarországon 2010. január 1-jétől öregségi nyugdíjra az jogosult, aki:

- a születési évének megfelelő öregségi nyugdíjkorhatárt betöltötte, és

- legalább 20 év szolgálati idővel (résznyugdíjhoz 15 év szolgálati idővel) rendelkezik, továbbá

- azon a napon, amelytől kezdődően az öregségi teljes nyugdíjat megállapítják, biztosítási jogviszonyban nem áll. (Egyéni és társas vállalkozó esetében eddig nem volt szükség a biztosítással járó jogviszony megszüntetésére, mivel az ő biztosítási jogviszonyuk a nyugdíjazás időpontjától kezdődően automatikusan átalakult kiegészítő tevékenységet folytató vállalkozói jogviszonnyá. 2011. december 31-ét követően azonban már kivétel nélkül mindenkire vonatkozik – akár csak egy napra – a jogviszony megszüntetésének kötelezettsége.)

Az öregségi nyugdíjra jogosító korhatár a következők szerint alakul:

- az 1952. január 1-je előtt születetteknél, a betöltött 62. életév,
- az 1952-ben születetteknél, a 62. életév betöltését követő 183.

nap,

- az 1953-ban születetteknél, a betöltött 63. életév,
- az 1954-ben születetteknél, a 63. életév betöltését követő 183.

nap,

- az 1955-ben születetteknél, a betöltött 64. életév,
- az 1956-ban születetteknél, a 64. életév betöltését követő 183.

nap,

- az 1957-ben vagy azt követően születetteknél a betöltött 65. élet-
év)

Összegezve: 2012. január 1-től – a korhatár alatti nyugellátások megszűnésére figyelemmel – a társadalombiztosítási nyugdíjrendszer keretében már csak az előzőekben bemutatott öregségi teljes nyugdíj, öregségi résznyugdíj, illetve a nők életkortól független, kedvezményes nyugdíja (40 év szolgálati idő) minősül társadalombiztosítási saját jogú nyugellátásnak.

Rendőrök a megállóban

Kollégánk – Csikós Tibor – Kistarcsán egy autóbussz-megállóban lelt erre a rendőrautóra

Hogy mi folyik a rendőrség felső vezetésében, azt mindannyian olvashatjuk az újságokban. Lapunk szakmai, nem politikai újság, ezért nem is foglalkozunk ezzel a kérdéssel. De hogy mi van a rendőrség alsóbb régióiban, a „kisrendőröknél”, azzal foglalkoznunk kell, hiszen naponta találkozunk velük az utcán.

A rend őrei sok esetben bizony semmibe veszik az általuk védett, őrzött rendet! Naponta tapasztaljuk, hogy bizony ott állnak meg, ahol akarnak. Hangsúlyozzuk: nem a megkülönböztető jelzést használó, esetleg, bejelentéshez vonuló rendőrautókról van szó. Ezek intézkedés közben ott állnak meg ahol akarnak, feladatukat végzik, ezen senki

Kockás kollégánk a VIII. kerületben fotózta ezt a rendőrautót. Természetesen a taxiállomáson

sem akad ki.

Ám, ha reggelizni, ügyintézni, ellenőrizni indul a rend őre, akkor a rend rá is vonatkozik. Remélhetőleg. Mi a taxiállomások rendeltetésszerű használatáért fizetünk. Ha azokra nem férünk be mások miatt, azért is fizetünk. Büntetést. Itt ütköznek érdekeink a taxiállomásokon parkoló rendőrautókkal.

JP

„A talicska egy hasznos szerszám, lehet vele tolni a szart”
ismeretlen építőipari munkástól -

SZÁMOLJ, ÉS

„Totál amatőrízmus, vagy professzionális tervezés?” – tettem fel magamnak a kérdést a Taxisok Világa augusztusi számában megjelentetett „taxisrendelet-tervezet” alapos elolvasása után. Augusztus 30-án a BKIK székházába összehívtam egyeztetésre baktatva is ezen töprengtem, ahol az augusztus 2-án ismertetett régi-új taxisrendelet-tervezet megvitatására gyűltek össze szakmánk „nagyjai”. Figyelem: augusztus 30-án, tekintettel az „ügy” fontosságára. Jót derültem, mikor azt olvastam: „a szabadságolási időszak ellenére szép számmal jelentek meg az érdekeltek”.

Te nem vagy érdekelt? Vagy bízol a cégben, ahol alvállalkozóként, vagy *valahogy* próbálsz boldogulni? Vagy semmilyen legitim érdekvédelmi szervezetnek, vagy kamarának nem vagy tagja? Az nem létezik, hogy nem érdekel a jövőd!? Hogy meddig lesz még holnap? Esetleg Te is nyaraltál? Akkor Te tudsz valamit.

Nyilván, ha a Kamarának a jelenlegi mintegy 30 fő taxis tagja helyett 300, esetleg 3000 tag felhatalmazása alapján lenne legitimitása, akkor hamarabb érnék eredményt. Így sem reménytelen, csak lassúbb a folyamat. De ez az írás most nem a tagtöbbségről szól.

Emlékszel még, hogy ez év májusában már közel azonos tartalommal elkészült egy taxisrendelet-tervezet, ami azután júniusban mégsem került be szavazásra a Közgyűlés elé? Ugye még arra is emlékszik mindenki, hogy több mint egy éve demonstrációval hívtuk fel a hatalmat gyakorlók figyelmét sannyarú helyzetünkre. Egyként (?) követeltük, hogy tegyenek rendet, mert különben...

Különben?

Különben addig vonulgatunk, míg az nem lesz, amit Mi akarunk! Mi, taxisok. Engedelmetekkel, most nem sorolnám, hogy Mi, itt Pesten 5600-an mit akarunk, mert a minimum 5600 különböző igény részletes is-

mertetésére a Taxisok Világa havilapunkat napi bulvárrá kéne silányítani. 15 éven át naponta lehetne megjelentetni, mit akar Pista, mit szeretne Józsi, mit követel Géza stb. És ez bizony, egyfelől végzetes hiba lenne önmagunkkal szemben, másfelől sült volna a képünkről a bőr, hogy mégis mit képzelünk magunkról, még annak se tudunk örülni, hogy havonta legalább 93 000 forint fizetésért furikázhatunk kedvünkre a városban többnyire klimatizált, jól felszerelt biztonságos kocsijainkkal. Mind az 5600-an.

Jut eszembe, tutira csak 5600-an taxizunk a Fővárosban? Mind az 5600-an köztartozásmentesek vagyunk? A rendszámbeírók után ki fizeti a járulékokat? Vajon hány száz, esetleg ezer taxinak vizsgáztatott járgány felett diszponálnak ők? Van erről felmérés, statisztika? Aztán ezen a rengeteg taxinak vizsgáztatott gépkocsin hány fő „versenytársamat” és milyen feltételekkel alkalmaznak ezek a bt.-k, kft.-k? Mert ha csak 2 vagy 4 órára van bejelentve az én „versenytársam”, ugyan avassanak már be a titokba, hogy lehet megélni taxisként ezekből a napi 2 vagy 4 óras fizetésekből? Nem mellékes a fenti kérdésekre a válaszokat keresni, ha rendeletet alkot az ember.

De még ennél is jobban érdekelne, hogy a bt., kft. hol, milyen feltételekkel szerzi be és üzemelteti ezeket az ipari csodákat, amit Lacsettinek, meg Oktáviának neveznek. Meg persze látok én is Mercis droidot, nem is egyet, de gondolom, a Mercin legalább 8 órai meló elvart, mert azért a szállodából se jut több 2 óránként 1 fuvarnál. Na, ez lehet az eredeti és első ún-ortodox Tündérmese, mert 240-Ft-os kilométerdíjból átlag napi 2 darab reptéri meg 6 darab városi fuvarból fenntartani egy ilyen csúcstechnikát, az már varázslat kategória, amihez én nem értek.

Én ehhez a klasszikusnak mon-

- Jobb, ha eltűnsz. Megjött a férjem.
- Hol a hátsó kijárat?
- Nincs hátsó kijárat.
- Hol akarsz, hogy legyen?

* * *

- Milyen a házasságod?
- Nem panaszkodhatom, megegyeztünk a feleségemmel, hogy a kisebb dolgokat ő, a nagyobbakat én intézem.

Időzített bombák a közutakon

Az Autós Nagykoalíció 2012. augusztus végén tartotta meg immáron hagyományos, havi rendszerességgel megszervezett sajtóreggelijét. A nyárbúcsúztató találkozó fő témája a gépjárművek műszaki állapota és a közlekedési balesetek összefüggésének elemzése volt, európai és hazai kitekintéssel.

Knezsik István az Autós Nagykoalíció /ANK/ elnöke bevezetőjében elmondta, hogy Németországban – egyezve az EU átlaggal – a közúti balesetek mintegy 8%-a vezethető vissza műszaki okra, miközben ugyanez a szám Magyarországon 1% alatt van!

A hazai viszonyokra jobban rálátó szakemberekben felmerül természetesen a kérdés, hogyan lehetséges ilyen jó statisztikát elérni? A magyar gépjárműpark műszaki állapota lehet ennyivel jobb, vagy egyáltalán jobb, mint a németé? Vagy talán hazánkban ezt a tényezőt nem részesíti a balesetet vizsgáló hatóság – valamilyen okból – kellő figyelemben? – *Mi az utóbbira gondolunk* – mondta az elnök.

A vitaindító előadásokban Deák János, az Autós Nagykoalíció szakértője EU-s kitekintéssel és konkrét példákkal, dr. Melegh Gábor az Igazságügyi Szakértői Kamara elnöke pedig a hazai vonatkozások elemzésével foglalkozott részletesebben.

Becslések szerint az EU-ban az összes közúti baleseti halál kb. 6%-a, azaz évente 2000 haláleset és kb. 128 000 személyiségvesztés baleset (az összes ilyen baleset 8%-a) műszaki hibára vezethető vissza. 2010-ben összesen 35 000-en haltak meg, és 1 600 000-en sérültek meg az EU közútjain.

Az EU útjain közlekedő gépjárművek, a felmérések szerint, mintegy 10%-a (!) nem felel meg egy műszaki vizsgán. Könnyen belátható, ennél hazánkban sem lehet jobb a helyzet...

A közúti felmérések azt mutatják, hogy a hazai gépjárművek legalább 20%-a közlekedik úgy, hogy vagy műszaki vizsgája, vagy kötelező biztosítása nincs, esetleg egyik sem. Előfordul az is, hogy a járművet nemfizetés miatt a finanszírozó vonatta ki a forgalomból. Azoknak a gépjárműveknek a száma, amelyek műszaki okból nem felelnek meg a közúti közlekedés alapfeltételeinek ennél magasabb, erre azonban egelőre nincs pontos mérési adat. Aki viszont nyitott szemmel jár, rengeteg olyan járművel találkozhat, amelynek nem megfelelően működnek a lámpái, az irányjelzője, nem beszélve a műszakilag teljesen alkalmatlan autókról. Ez utóbbi kategóriába tartozó járművek futóműve, kormányműve, fékrendszere nincs olyan műszaki állapotban, hogy azzal tulajdonosa, üzemeltetője, vezetője a közlekedésben szabályosan részt vehetne.

Ahhoz, hogy a műszaki megfelelőség az utakon biztosítható legyen, szükséges lenne, hogy a gépjárműveket márkaszervizekben, vagy olyan szakszervizekben javíttassák a tulajdonosok, üzemeltetők, amelyek a munkájukért és a beépített alkatrészek minőségéért garanciát vállalnak. Azaz erről részletes számlát adnak. Akinek ilyen számlája nincs és műszaki okra visszavezethető balesetet okoz, annak minden ebből eredő anyagi és jogi felelősséget vállalnia kell – hangzott el a tájékoztatón.

KÉSZÜLJ A LEGROSSZABBRA!

dott taxizáshoz próbálok konyítani, ezt elég sokan csináljuk, ráadásul én ennek a munkarészét szeretem. Ne küldj orvoshoz, nincs baj az agyammal, tényleg jó taxizni. Már amikor van utas, akit biztonsággal szállíthatok a megadott címére. Másfél éve nyomom újra az ipart. Tetszik, jó munka. Ha azt vesszük, hogy másfél éve beruháztam 3 és fél milliót, hogy újra taxizhassak, és a rendezettség szerint szóvege szerint pont 10 éves koráig tudom hajtani ezt a pompás euró 4-es motorral szerelt csodát, azt hiszem jó üzletet csináltam. Számoljunk csak. A befektetésem mai 93 ezres minimálbért kalkulálva kicsit több mint 3 évre lett volna elegendő. Három évig munka nélkül unatkozhattam volna otthon. Így meg, hogy – még – van munkám is, szintén mai minimálbérral kalkulálva 8 évig tudok létezni. Mernéd gyári melósként, biztonsági őrként, Tesco árufeltöltőként 2018-ig tervezni a jövőd? Ugye, hogy nem. Mondjuk, azt még nem tudom, hogy 2018-ban miből veszek másik taxit, mert eddig egyetlen fillért se tudtam félretenni a következő járgányra, de bízhatok a Magyar Gazdasági Csodában (M.G.Cs.) amikor végre eljön a Kánaán. Akkor majd 0 (nulla) forint kezdőrészlettel, akár 10 évre is elhozhatom a legeslegújabb Skoda Superb euro 9-es motorral szerelt változatát, amivel akár 2028-ig is eltárazhatok, onnan meg már csak 1 év a nyugdíj, amit meg 8 órára bejelentett droidként szeretnék ledolgozni. Meg még utána, ha megélem, mert látom, hogy a nyugdíjas taxisok – vannak szép számmal – vállalkozó, rendszámberlő, vagy droid, tök mindegy, annyira szeretik ezt a hivatást, hogy míg élnek, csinálják. Van, aki azt pletykálja róluk, hogy nem azért dolgoznak még mindig napi 10-12 órát, mert szeretik a taxizást, hanem, mert nem jönnek ki a 43 ezer forintos nyugdíjukból, de én ezt nem hiszem.

Összegezve írásom első részét, bevallom: a mai nehéz időkben, mikor az emberek zömének a napi éle-

– És bevált ez a módszer?
– Idáig igen. Húsz éve vagyunk házasok, de nagyobb dolog még nem fordult elő.

* * *

– Mi történt magával, őrmester?
– Jelentem, az akció során kivertek két fogamat.
– És fáj?
– Nem tudom, ott hagytam az utcán mind a kettőt.

lemre szükséges pénz előteremtésére is erősen korlátozottak a lehetőségei, igazán jó befektetésnek mondható az a 3 és fél millió forint, melyből megteremthetem a feltevéteit, hogy...

... jó időben, rossz időben, bűzben, mocskokban, nyáron klímázva, télen sokszor még várakozás közben is fűtve (hogy meg ne fagyjak mínusz 15 fokban nappal), állók és várók, droszton, vagy tutiban, hogy jön-e munka, lesz-e elég időm odaérni az időszűkítéses címre, mert másnap...

Én egyet tudok. Minden hónap 12-ig feladok három csekken 49 407 Ft-ot. Továbbá negyedévente 30-35 ezer személyi jövedelemadót, hogy dolgozhassam. A következő hónapban még fizetek kedvenc cégemnek, (melyért élek-halok) további 74 000-Ft-ot. Gondolom, mind az 5600 „versenytársam” minden hónapban hasonlóképpen jár el, azaz kötelezettségek teljesítése az állam felé, és tagdíj, meg akit érint (vannak néhány ezren) koccsitörlesztés, hogy holnap is taxizhasson. Ma ezek a minimum-követelmények, de ezeknek a követelményeknek – legalább is közzeteherviselés címen – nem egyként teszünk eleget, így máris minden hónapban minimum 60 ezer forint hátrányból indulok a versenypályára, hogy próbáljak tisztességgel küzdeni a túlélésért. Aki

nem fizeti a közterheket, – és ez mára a pletykák szerint több ezres réteg az 5600-ból – az velem, Velünk, tisztességes adófizető vállalkozásokkal szemben 5 év (60 hónap) alatt pontosan egy pazar Skoda Octavia árát tudja megtartani. Amit legrosszabb esetben beszervez „valami” cég-félébe (kap rendszámot, taxamétert), ahol akár huszad-, ötvened-, századmagával el tud menni például 164-Ft-ért is egyetlen kilométert. Én, meg még néhány ezren, kínló-dunk tovább becsülettel 225, 240 forintos kilométerenkénti árák alkalmazásával. Nekem nem a tarifával van bajom, hanem a bevételtermelésre szánt heti átlag 55-60 óra szolgáltatásra szánt idő nagyon rossz kihasználásával. Sokkal több fuvar tudnék teljesíteni egy szabályozott piacon, de legnagyobb sajnálatomra sok fuvarfeladat teljesítésével bíznak meg a kedves Utasok olyan vállalkozásokat, ahol több más mellett például a közteherviselésre magáról tesznek az én – nem kollégáim – versenytársaim. Hát ezektől a tagadhatatlan tényektől válik mind sürgősebb a rendrakás. Mert lassan elfogy a holnap.

Ez a lényeg. A holnap. Hogyha taxizol – mert most erről van szó –, lesz-e még holnap? Nem kis tét néhány ezer ember és családja sorsa fölött dönteni. Ezt próbálja –

Erről írt a *Taxisok Világa* 2002 szeptemberében

10 éve történt

Taxis diszkrimináció

A taxis vállalkozásokat sújtó – sok esetben felesleges vagy túlzó – adminisztrációról, és az ezzel kapcsolatos költségekről, munkakiesésről szóló cikkünk. Például, hogy miért kell a taxit évenként minősítő vizsgára vinni, a sima évenkénti műszaki vizsga helyett. Hogy miért drágább a kötelező biztosítása a taxinak, miért kell nullás papírokkal és erkölcsi bizonyítvánnyal bizonygatnunk tisztességünket minden egyes kocscsere esetén – sok-sok illeték kifizetése mellett. Hogy miért kell az esetleg csak egy-két napos fehér rendszámot kidobnunk, ha taxinak vizsgáztatunk, és a visszaminősítésnél miért kapunk egy új fehéret. Miért, miért, miért? Sajnos, ezek a kérdések azóta nem csökkentek, hanem szaporodtak...

Az általánosítás veszélyeiről

„Többször kifejtettük már e hasábon, és ha módunkban állt más sajtóorgánunkban is, hogy a taxisok között semmivel nincs több „gazember”, mint bármely más szakmában, hivatásban. És semmivel nincs kevesebb szakmáját szerető, becsületesen dolgozó és kulturáltan viselkedő ember. A taxis viszont – lévén hogy a közúton „kirakatban” végzi a munkáját – sokkal inkább szem előtt van, mint más vállalkozások. Ez azonban nem jelenti azt, hogy egy-egy kirívó eset nyomán az egész szakma elítélendő.”

Erről írt a *Taxisok Világa* 1992 szeptemberében

20 éve történt

Újra bevezették a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás fizetési kötelezettségét

„A nyolcvanas években volt egy időszak amikor a kötelező felelősségbiztosítás díját az üzemanyag ára tartalmazta. Ez a rendszer sok problémát vetett fel (mármint a hatóságoknak. Nekünk sokkal egyszerűbb és célszerűbb volt), ezért újra bevezették a kötelező biztosítás külön fizetését. Érdekes, hogy a benzin ára ezzel párhuzamosan nem csökkent...”

Miért ülnek az emberek taxiba?

Kollégánk nem reprezentatív felmérést készített arról, hogy az emberek elsősorban milyen célból ülnek taxiba. Íme az eredmény:

• Sok a csomag	28%
• Kényelmi szempont	27%
• Elkésett, siet	19%
• Üzleti út	16%
• Beteg:	8%
• Helyismeret hiánya	2%

Attól tartok az elmúlt húsz évben ezek az arányok igencsak eltorzultak. A pénzühiány átrendezte a piacot. Az üzleti, céges utak dominálnak. Ma már az emberek a kényelmetlenebb tömegközlekedést veszik igénybe, és inkább elkésnek a munkahelyükről, mintsem taxiba üljenek...

inkább rosszul – szabályozni ez a taxisrendelet-tervezet. Nem kis felelősség, amit szerencsére nagyon jól átérez Tarlós István főpolgármester úr, ezért is történhetett meg, hogy ismételt és még időben visszavonta a szóban forgó rendeletet. Tudom, a mai korban inkább elvart minden és mindenki pocskondiázása, gúnyolása, ellenben én a Főpolgármester úr cselekedetét a magam részéről nagyra értékelem. És nagyon bízom benne, hogy nem vagyok egyedül ezzel az érzéssel.

• Havi aforizma • A tényből kiindulva, hogy a Teremtő az emberek intelligenciáját korlátozta, igen sportszerűtlennek tűnik, hogy a hülyeségükkel nem tette ugyanezt. Adenauer

Mert miről is van szó? Egy éve utcára vonultunk, rendet követeltünk. Készült egy anyag, olyan lett amilyen, erre néhány száz magáról megfeledezett ráérős versenytársunk a rendelet készítésére kijelölt képviselő arcképebe „öltözve” korporsót temetett egy katolikus vallási ünnepen. Ez viccnek durva, azzal szemben pedig, akitől sorsunk jobbra fordulását várjuk mérhetetlen tiszteletlenség. Hiba volt, elmúlt pár hónap, nem kéne újabb hasonló szégyenletes megnyilvánulással tovább rontani a helyzetünkön. E cselekedet fényében – amit egy szakma nevében követtek el néhányan – különösen gesztus értékű a Főpolgármester úr türelme. De azzal azért nem árt tisztában lennünk, hogy sok lehetőségünk már nem lesz. Ha tagadás, elutasítás helyett nem tudunk továbbra sem a törvényeknek megfelelő szakmai alanyanyagot biztosítani a rendeletalkotó részére, két eset történhet. Még „fércelnek” kicsit ezen az 'A' és 'B' verzió, aztán beviszik szavazásra: „majd meglátjuk”, jó magyar szokás szerint simán át is megy. Ugye ennek a lépésnek nem kell itt külön kibontani a várható hatásait. Jó karban lévő versenytársaink még csak találnak munkát a riksásoknál, a többiek esetleg elmennek a leselejtezésre ítélt romhalmazokkal csomag-, vagy ebéd-

szállítóknak. Vagy sofőrsegélyesnek. Amíg a kocsi szét nem hullik. Hagyhatjuk, hogy tisztességes (lásd az előbbieken leírtakat) adófizető vállalkozók ilyen helyzetbe kerüljenek? Jóérzésű ember tudja a választ. A másik eshetőség, hogy addig tiltakozunk, tagadunk, hogy a végén a hatalom leveszi napirendről a taxistémát. Van épp elég feladat, amivel meg kell birkóznunk, ráadásul nagyszágrendekkel több ember napi célba jutásáról van szó (segítek: BKV). Az előző városvezetés 20 éven át olyan, hű de sokat nem csinált, igaz nem is volt ilyen vehemens a sokat hivatkozott taxistársadalom. El kéne már gondolkodni őszintén azon is, hogy míg más szolgáltatási, kereskedelmi területen tömegesen dőlnek be a vállalkozások, akkor ezen a kb. évi 40 milliárdos forgalmú piacon miként lehetséges, hogy az elmúlt 4 évben megduplázódott a fuvarszervezésre szakosodott cégek száma. Nem olyan egyszerű ám a tisztességes, kiszámítható, egyéges arculatú taxipiact megteremtése, mint azt néhányan gondolják. Ezért is intenek higgadságra minden szereplőt, taxist, taxicéget, érdekképviselőt. Dolgozni kell, segíteni jó szándékkal, tisztességgel. Eredményt várni másként súlyos hiba.

Magam több száz okosabbnál okosabb taxist ismerek személyesen, kik nem csak jogban, de néhányan már az agysebészetben is képezték magukat. Biztosan van matematika arra, hogyan lehetne ezzel a foglalkozással legalísan, adózva legalább a mindenkori átlag magyar bért (jelenleg kb. 140 ezer körül) hazavinni a családnak, annak járulékaiból tisztességes nyugdíjat remélni öregkorunkra. Az átlag 5 évente cserélendő gépjármű bekerülési költségét miként lehetne előre kigazdálkodni, hogy ne a hitel terhe alatt kelljen kényszeredetten a kocsiban rohadni 14-16 órát a hét 7 napján.

Mennyi értelmes feladat. Mennyi értelemre, hozzáértésre lenne szükség egy – mai divatos szóval – taxis életpálya-modell kidolgozásához. Mert szükség van ránk. Nem csak a fővárosban, megyeszékhelyeken, de kisebb városokban, vagy akár falvakban is.

(Pl: Járóbeteg-szállítás! Németországban a vidéki, pontosabban falusi taxisok bevételeinek 80%-át az állami egészségügyi megrendelések teljesítése jelenti.)

Mielőbb tisztázni szükséges azt az önbecsapós, sehova sem vezető, több évtizedes menekülést az áfa elől, minek köszönhetően az Utas taxiutazásának elszámolhatósága esetén nem jogosult ennek visszaigénylésre. De Mi, taxisok sem tudunk úgy gazdálkodni, hogy a munkaeszköz-vásárlásból, az üzemeltetésből (tankolás, szerviz, mosatás, egyebek) visszaigényelhessük az áfát, miközben pl, számla nélkül is pont ugyanannyiért „csapatom le a lovat” bármelyik mosóban, mintha számlát kérnék és elszámolhatnám tetelesen a költségeimet. Gazdaságkifehértés. Kisvállalkozások működésének támogatása. Ezeket halljuk a rendszerváltás óta. Csak éppen nem történik semmi előremutató lépés az érdeklünkben. Vagy jó ez, így ahogy van, és tényleg annak a nevünkben augusztus 2-án megjelent képviselőnknek higgyünk, aki azt találta mondani a rendelet ismertetésekor: „Valakiknek a káosz az érdekük”. (Taxisok Világa 2012. augusztus, Rendteremtés a fővárosban – finisben a taxisrendelet – olvasd csak végig újra.)

Micsoda meglátás. Gondolom – nem voltam ott, nem hívtak – a főváros képviselője nem csak jót mosolygott a bajsza alatt, de fel is írta jegyzetfüzetébe ezt az elmésnek nem nevezhető aranyköpést.

Én azért ennél többet tételezek fel felelős városvezetőkről, akik egyébként pontosan látják, hogy az maga a káosz, ahogy most működik ez a szolgáltatás a fővárosban, de mivel sosem voltak taxisok, nyilván a kapott információhalmazból (érdekképviselések, taxicégek, néhány taxis) próbálták

Folytatás a 15. oldalon

Egy kabarében hasbeszélő lép fel, a térdén egy kis bábu, a mutatvány lényege, hogy a bábu válaszol a művészenek. Emelkedik a hangulat, a hasbeszélő egymás után mondatja bábujaival a jobbnál jobb szökénős vicceket, amikor felháborodva feláll egy platinahajú:

– Na idefigyeljen! Elegen van abból, hogy a férfiak a humor ürügyén semmibe veszik a nők jogait és méltóságukat!

Miből gondolják, hogy a hajszínek bármi köze lenne az intelligenciához? Ezt kikérem magamnak a többi nő nevében is!

A hasbeszélő meghökken, majd elkezd szabadkozni. A szöke ráförmed:

– Uram, maga maradjon csendben! Ahhoz a kis szarházihoz beszéllek, ott a térdén!

* * *

Tanárnő kérdi az iskolában:

– Gyerekek, kinek mi hiányzik otthon?

– Nekünk még nincs autónk! – mondja Ferike.

– Nekünk még nincs tévénk! – kontráz Józsi-ka.

– Nekünk már van mindenünk! – böki ki büszkén Móricka.

– Tényleg?

– Persze! Múltkor hazajött a fater, belehányt a szekrénybe, anyám meg azt kiabálta: „Na, már csak ez hiányzott!”

LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁS!
 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!

Folytatás a 12. oldalról

összerakni azt, amitől rendet remélnek a jövőben. A municiót szakmánk képviselői adták. Sokan, sokfélét. Ez a rendelettervezet született belőle. Amiben azért vannak pozitívumok is.

Például elvár fejlesztéseket, taxistól, cégtől egyaránt.

Jól érzékeli a város vezetése: van ebben a taxizásban pénz. Csak sajnos sok megy ki belőle mindenféle illegális csatornákon, ezért kell szabályozni. Kapott bőven információt minden oldalról. Ehhez képest elég sajátosan próbál rendet vágni végre a sok egymás alá ígérgető fuvarszervező vállalkozás között. Aminek egyébként épp itt lenne már az ideje. A kb. 4500 céges taxis átlag 60 000-Ft-tal csak behord vagy 270 milliót havonta a több mint másfél tucat taxiközpontba. Az utas, meg nem győzi átprogramozni telefonját a „vonzó” tarifák hallatán, aztán persze jelentős részük, főként a napi felhasználók rájönnek, hogy olcsó húsnak – többnyire – híg...

Éves szinten minimum 40 milliárd forint (*becsült adat, taxicégek önbevallása alapján kb. havi 1 millió telefonos megrendelés 2500-Ft/fuvar átlaggal kalkulálva, valamint a nem céges taxisok létezéséhez szükséges kalkulált összeg*), amit főként cégek, de szép számmal magánmegrendelők költenek el taxiutazásaik alkalmával. A rendeletből jól kiolvasható, hogy a továbbiakban nem akarják, hogy ez a tetemes összeg csak úgy elporladjon a semmibe. Vetetnének belőle új autót, korszerűt, egyszerűt, kétszínűt. Erőset, harapósat, amivel majd ötödikbe kapcsolva lehet 120-szal döngetni az időjáról Szabadság-hegyi címekre. 430-forintos benzinárnál, mit nekünk a száguldozással járó többletfogyasztás. Traffipax átlag havi

– Hölgyem, megkérné a kisleányát, hogy ne utánozzon már engem?

– Móricka, hányszor mondtam már, hogy ne viselkedj úgy, mint egy hülye!

* * *

Józsai bácsi orvosi vizsgálaton van.

– Súlyja?

– 68 kg.

– Mennyi volt eddig a legnagyobb súlya?

– 77 kg.

– És a legkisebb?

– Hát... 3 és fél kg.....

* * *

– Az én feleségem egy főnyeremény! Meg is ütöttem!

30 ezerért? Számít? Ugyan. Az egyre olcsóbb szervizajánlatok miatt így is csak kapkodjuk a fejünket. Több kollégám is mesélte, hogy szemlesütve fizette 150 ezer kilométernél a kétféle lendkerék cseréjének potom 400 ezres számláját, hiszen a szerviz, mint egy kórházsorozat műtője, olyan tiszta, a munkafelvévő, a szerelő, a pénztáros kisasszony, mind végtelenül udvarias, kávéval, süteménnyel kínálják, bemutatják a legújabb modelleket, még az autóját szerelik, tesztvezethet, ha kedve tartja. Egy hely – a sok közül – ahol emberszámba veszik a taxist.

Gondolom, a már legalább két éve fuvarszervezésre szakosodott vállalkozások „telefonszám-tulajdonosi köre” – ha el nem mulatta – gond nélkül leteszi az asztalra a további működést biztosító 50 milliót. Meg ahol 400-nál több szerződött alvállalkozója, franchise partnere, „állománya” stb. van, ott még többet. Persze, ha tudná a rendelet-

kotó, hogy ezt az összeget úgyis a taxisoktól szedik majd be a fuvarszervezők, akkor lehet, hogy csak egy teljes körű NAV és Munkaügyi ellenőrzést írna elő a további működésük feltételeként, az egyebek mellett. Igazságtalan lennének, ha csak egyet, kettőt péccéznék ki szakmánk „nagyjai” közül, ezért ezt nem teszem. Ebben a halmazban szinte mindenkinek ott a téglája. Van akinek több, van akinek kevesebb...

Írhatnám még hosszan, aki érti, aki meg nem, annak úgyis mindegy.

A magam nevében köszönöm, hogy ismét lehetőséget kaptunk a Főváros vezetésétől. Arra, hogy végre összekapjuk magunkat, és felnőve a feladathoz taxis oldalról ki-vegyük részünket egy valóban előremutató, az utazóközönség valós minőségi igényeit és a tisztas adófizető vállalkozások talpon maradását, fejlődését segítő rendelet elkészítésének folyamatából.

Lengyel Sándor

Áfa Beleesünk?

Az elmúlt hónapokban már többször foglalkoztunk e hasábon az általános forgalmi adó témájával. Igaz, hogy részleteiben ez inkább a könyvelő feladata, azonban vállalkozásunk tervezésekor az alapelvekkel mindenképpen tisztában kell lennünk.

A taxisok túlnyomó többsége (egyéni vállalkozóról beszélünk) ún. alanyi adómentes, vagyis nem éri el éves szinten az ötmillió forintos bevételt. E bevétel alatt ugyanis nem keletkezik áfa fizetési kötelezettség. Ha egy adóéven belül valaki túllépi ezt az adómentes határt, akkor az a feletti részre meg kell fizetnie a 27%-os áfát. A következő évben pedig a bevétel mértékétől függetlenül a teljes bevételre kell fizetni a forgalmi adót.

Ma még úgy tűnhet, hogy egyéni vállalkozóként nem kell foglalkoznunk ezzel a kérdéssel, ám a jövőben szinte biztosan érinteni fog jó néhány taxist. A nagyobb társaságoknál egyre több a hosszabb céges, átutalásos, bankkártyás fuvar. Aki olyan szerencsés – és olyan sokat dolgozik –, hogy ezekből a fuvarokból van a túlnyomó része bevételének, könnyen abba a helyzetbe kerül, hogy „beleesik” az áfa-körbe. Ez pedig ebben a szakmában pillanatnyilag az azonnali tönkremenetellel

egyenértékű. A tarifát ugyanis nem emelhetjük társaságunk jóváhagyása nélkül, a költségeinkből pedig csak minimális mértékben igényelhetünk vissza forgalmi adót. Egyik legnagyobb kiadásunkból, az üzemanyagból például egyáltalán nem, a vonatkozó rendelet tetelesen tiltja ezt. Nem tehetünk mást, mint hogy akár bevételünket visszafogva is, próbálunk „bennmaradni” az alanyi adómentes körben.

Mostanában a tervezett – és ismételt elhalasztott – és fővárosi rendelet kapcsán gyakran szóba kerül a taxitarifa kérdése. Fix vagy maximált, 240 Ft vagy több. Ennek számításakor ma már elengedhetetlen szempont az áfa figyelembevétele. Ha úgy véljük, hogy kilométerenként 240 forintból ki lehet jönni (szerelem nem, de ez egy másik írás témája lehet), akkor 240+áfa összeggel számoljunk. Ami 305 Ft. Nagyon nem mindegy, hogy 305 forintos viteldíjből fizetünk áfát, és akkor 240-el járunk, vagy 240-ből fizetünk áfát és akkor tulajdonképpen 189 Ft-os tarifából kell kijönnünk.

Még nehezebb a helyzet, ha valaki választása szerint alacsonyabb tarifát alkalmaz, és úgy lép át az éves ötmillió forintos áfa-határt. Egy 184 forintos bruttó viteldíjből csak 149 forint az, amit költségeink fedezetére és megélhetésünkre fordíthatunk, a többi áfa!

Persze lehet most arra hivatkozni, hogy ez így téves számítás, hiszen a költségekből meg levonhatjuk az áfát. Ez igaz, de nagyságrendi különbségek vannak. Mint említettük, az üzemanyag áfa-tartalma személygépkocsinál nem visszaigényelhető. A munkabérek és a járulékok sem tartalmaznak visszakérhető áfát. Maradnak – a ma már nem is annyira – apróságok, például a drosztdíj, meg a társasági tagdíj. Ezek összege éves szinten legfeljebb 800-850 ezer forint, a belőle visszaigényelhető áfa 180 ezer forint. Ugyanakkor a bruttó ötmillió forint bevételünk több mint egymillió forint befizetendő általános forgalmi adót tartalmaz!

Bizonyos szigorú feltételek mellett a munkaeszközként használt gépkocsi áfája is visszaigényelhető, de a lényegen nem változtat: mindenképpen fizetendő áfával kell szembenéznünk. Abból a bevételből, amely még így, adómentesen is kevés a normális megélhetéshez...

Nézzük tovább a tarifaelemeket. Legtöbbször 500 Ft körüli, vagy még annál is magasabb alapdíjat tartanak elfogadhatónak. Áfával ez már 635 forint lenne! A 60 Ft-os percdíj áfával 76 Ft. Ha csak a jelenlegi 300-240-60-as maximált nappali tarifánkat nézzük, az áfával növelten 381-305-76 ! Sokan megelégednének ezzel is. Persze áfa nélkül...

Jelentős csökkenés a bírságösszegekben

Olcsóbban mérik a tilosban parkolást

Csökkentette a kormány a különböző közlekedési szabálysértések bírságainak összegét. Jelentős változásról van szó, nem egy esetben ez eléri, meghaladja az 50 százalékot. A 17 főből álló előkészítő szakmai grémium javaslatait figyelembe véve született meg augusztus végén a döntés, amely szeptember elsejétől már hatályba is lépett.

Megszületett a döntés, mely alapján az április 15-én hatályba léptetett szigorú bírságolási rendet enyhítette a jogalkotó. Mint ismeretes, például egy tilosban parkolásért korábban azonnal 30 ezer forint bírságot szabtak ki a hatóságok az objektív felelősség és a közigazgatási bírságról szóló jogszabály alapján. Az országgyűlés először arról döntött, hogy a megállás és várakozási tilalomról szóló rendelkezést kivette az objektív felelősség hatásköréből, így a szabályszegővel szemben ma már helyszíni bírság szabható ki, vagy szabálysértési feljelentést alkalmazható. Ennek azért a közlekedő társadalomra nézvést több előnye is van. Tévhit, hogy ezentúl nem kezdeményezhető eljárás a szabálytalanul megálló vagy parkoló gépjármű tulajdonosával szemben. Az egyszerűbb eset, ha valakit úgymond „tetten érnek”. Ebben az esetben a hivatalos személy a gépjármű vezetőjét igazoltathatja és a szabálysértő a helyszíni bírságot elfogadva, majd van a csekk befizetésével a nem kívánt esemény lezárul. Amennyiben viszont nem állapítható meg a szabálytalanok felelőssége a helyszínen, úgy következik a feljelentés. Ebben az esetben a rendszám alapján a hatóság kiértesíti a tulajdonost a szabálysértésről, s ha nem adja meg, hogy ki vezette az adott időpontban a gépjárművet, úgy vele szemben járnak el. Ez egy hosszabb folyamat. A határozat ellen létezik jogorvoslati lehetőség, sőt, akár bíróságig vihető az ügy.

A 63/2012.(IV.2.) Kormányrendelet alapján, míg korábban alapesetben 30 ezer forint büntetésről érkezett a csekk Szombathelyről, addig ezen túl maximum 20 ezer forint lehet a maximális bírság összeg – tilosban parkolás esetén –, de a helyszínen ez a felével megszatható.

Egy pillanatra maradván a megállási és várakozási tilomnál. Ugyancsak sokan félreértelmezik, hogy a térfigyelő kamerák felvétele nem képezheti eljárási alapját. A változás annyi, le kell folytatni a szabálysértési eljárást a vétkes féllel szemben és egy fotó vagy mozgókép alapján nem szabható ki automatikusan közigazgatási bírság az objektív felelősség elve alapján. A gyakorlatban ez nyilván azt eredményezi, hogy jelentős számban fog csökkenni a korábban megszokott metódusok alapján indított feljelentések száma.

Térjünk ki részletesebben a kormányrendeletre, amely további kedvezőbb elbírálásokat is tartalmaz. Aki az elsőbbségre vonatkozó szabályokat sérti meg, de ezzel a közlekedés rendjét egyébként nem

zavarja, az a helyszínen 10, míg feljelentés esetén 20 ezer forintos maximális bírságra számíthat. Korábban ezek többszörösét rótták ki a hatóság a szabálysértőre.

Aki gyalogos átkelőhelyen nem adja meg az elsőbbséget, az a helyszínen 15, míg feljelentés alapján 30 ezer forintos csekkre készen lehet.

Előzni és tehergépkocsival előzni tiltó tábla figyelmen kívül hagyásáért – szeptember elseje óta – 10 illetve 20 ezer forintot számítanak fel a hatóságok.

A megkülönböztető jelzések gépjárműben tartása 15 illetve 30, míg használata 25, illetve 50 ezer forintjába kerül a kék-piros fény „szerelmeseinek”. Annyit csak zárójelben jegyeznék meg, a fehér – megtévesztésre alkalmas – fényhidat felszerelőkre és használóikra ez a paragrafus nem vonatkozik. Ilyen szabályozás és szankció nem létezik. Ezek a járművek a hatóságok számára fantomok!

Aki figyelmen kívül hagyja a behajtási tilalmakra, kötelező megállásra, a záróvonalra, járműforgalom elől elzárt területre, szélesség, magasság, hosszúság, súlykorlátozásra, irányváltoztatásra, jobbra tartási kötelezettségre, kanyarodásra, tolatásra, valamint a párhuzamos közlekedésre vonatkozó előírásokat, az 10, illetve 20 ezer forintos büntetést kockáztat.

A gyermekbiztonsági rendszert nem alkalmazók esetén a jogszabály, helyszínen 15 ezer, míg feljelentést követően 30 ezer forintos büntetési összeget ír elő.

A Korlátozott várakozási övezet kiegészítő táblájától eltérően viselkedő gépjárművezetők 10, illetve 20 ezer forinttal fenyegetettek.

Mozgáskorlátozott várakozóhelyet jogosulatlanul használók a helyszínen 50, míg feljelentést követően 100 ezer forintot készíthetnek elő a befizetésre.

Autópálya és autópálya úttestén, valamint a leállósávban megállás 20, illetve 40 ezer forint büntetést von maga után. (Táblázatunkban részletesen olvashatók a különböző büntetési tételek.)

Érdemes a táblázatot és az abban megjelölt rendelkezéseket összevetni. Mi néhány érdekesebb tételt ragadtunk ki belőle, a teljesség igénye nélkül. A KRESZ-t a 1/1975. (II.5.) PKM-BM együttes rendelet névvel lehet megtalálni az interneten is. Nem árt tájékozódni, mely szabálysértésért, mennyire mélyen kell a zsebünkbe, avagy a családi költségvetésbe nyúlni. Az mindenképpen üdvözlendő, hogy akadtak olyan képviselők, akik észrevették, mekkora a szakadék a hazai jövedelmi és a korábbi bírságolási gyakorlat között. S mint ígérik, ezzel még nem ért véget a korrekció, további – a magyar valósághoz jobban igazodó – változások várhatóan hamarosan. Úgy legyen!

k.z.t.

A Sor- szám	B Szabs. tv. 218. § Az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	D a helyszíni bírság összege forintban	E a pénzbírság összege forintban
1.	az elsőbbségre vonatkozó szabályok (amennyiben a Szabs. tv. 219. §-ában meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés nem állapítható meg)	A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 28. § (1) bekezdés; 29. § (1) bekezdés; 31. § (5) bekezdés és a (8) bekezdés b) pont; 42. § (1) bekezdés	10 000	20 000
2.	az elsőbbségre vonatkozó szabályok (amennyiben a Szabs. tv. 219. §-ában meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés nem állapítható meg)	KRESZ 28. § (2) bekezdés; 43. § (1) és (3) bekezdés	15 000	30 000
3.	az előzésre vonatkozó szabályok (amennyiben a Szabs. tv. 219. §-ában meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés nem állapítható meg)	KRESZ 14. § (1) bekezdés f) és g) pontja; 34. § (8) bekezdés	10 000	20 000

A Sor- szám	B Szabs. tv. 220. § engedély nélküli vezetés	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	D a helyszíni bírság összege forintban	E a pénzbírság összege forintban
1.	az engedélyhez kötött jármű vezetője nem rendelkezik járművezetésre jogosító okmánnal	KRESZ 4. § (1) bekezdés a) pont	45 000	90 000
2.	az engedélyhez kötött jármű vezetője nem rendelkezik járművezetésre jogosító kategóriával	KRESZ 4. § (1) bekezdés a) pont	35 000	70 000
3.	az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem rendelkezik járművezetésre jogosító okmánnal	KRESZ 4. § (2) bekezdés	25 000	50 000
4.	az engedélyhez kötött jármű vezetését olyan személynek adja át, aki nem rendelkezik járművezetésre jogosító kategóriával	KRESZ 4. § (2) bekezdés	20 000	40 000
5.	a járművezető utánpótlásán történő részvételének hiánya miatt szünetel a vezetési jogosultság	KRESZ 4. § (1) bekezdés a) pont	45 000	90 000
A Sor- szám	B Szabs. tv. 221. § Érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	D a helyszíni bírság összege forintban	E a pénzbírság összege forintban
1.	a jármű műszaki érvényességi ideje több mint három hónapja lejárt, de hat hónapot nem haladta meg	KRESZ 5. § (1) bekezdés c) pont	20 000	40 000
2.	a jármű műszaki érvényességi ideje több mint hat hónapja lejárt, de egy évet nem haladta meg	KRESZ 5. § (1) bekezdés c) pont	25 000	50 000
3.	a jármű műszaki érvényességi ideje több mint egy éve lejárt	KRESZ 5. § (1) bekezdés c) pont	30 000	60 000
Sor- szám	A Szabs. tv. 223. § Megkülönböztető jelzést adó készülékkel kapcsolatos szabálysértés	B a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	C a helyszíni bírság összege forintban	D a pénzbírság összege forintban
1.	megkülönböztető fényjelzést vagy a hangjelzést adó készülék gépjárműre történő jogosulatlan felszerelése	a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló 12/2007. (III. 13.) IRM rendelet 2. § (1) bekezdés	20 000	40 000
2.	a megkülönböztető fényjelzés vagy a hangjelzést adó készülék közterületen lévő gépjárműben engedély nélküli birtoklása	Szabs. tv. 223. § b) pont	15 000	30 000
A Sor- szám	B Szabs. tv. 224. § Közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	D a helyszíni bírság összege Ft-ban	E a pénzbírság összege Ft-ban
1.	a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok megsértése (amennyiben a Szabs. tv. 219. §-ában meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés nem állapítható meg)	KRESZ 3. § (2) bekezdés; 14. § (1) bekezdés h)–m), o)–u), y), z/1. pont; 18. § (1) bekezdés c), k) pont; 25. § (2) bekezdés; 29. § (2) bekezdés; 31. § (1)–(4) bekezdés; 33. § (2) bekezdés; 37. § (3) bekezdés b) pont; 48. § (9) bekezdés	10 000	20 000
2.	a közúti közlekedésre vonatkozó szabályok megsértése (amennyiben a Szabs. tv. 219. §-ában meghatározott közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés nem állapítható meg)	KRESZ 48. § (7) bekezdés	15 000	30 000
3.	megállás a „Megállni tilos” jelzőtábla hatálya alatt	KRESZ 15. § (1) bekezdés a) pont	10 000	20 000
4.	várakozás a „Várakozni tilos” a jelzőtábla hatálya alatt	KRESZ 15. § (1) bekezdés b) pont	10 000	20 000
5.	a „Korlátozott várakozási övezet” jelzőtábla alá kihelyezett kiegészítő táblában meghatározottól eltérő várakozás	KRESZ 15. § (1) bekezdés c) pont	10 000	20 000
6.	a megállni és várakozni tilos jelzőtáblák alatt elhelyezett tilalom területi hatályára vonatkozó kiegészítő tábla rendelkezéseinek megsértése	KRESZ 15. § (3) bekezdés	10 000	20 000
7.	a megállni tilos jelzőtábla alatt elhelyezett időszakot meghatározó kiegészítő tábla rendelkezéseinek megsértése	KRESZ 15. § (4) bekezdés	10 000	20 000
8.	a várakozni tilos jelzőtábla alatt elhelyezett időszakot meghatározó kiegészítő tábla rendelkezéseinek megsértése	KRESZ 15. § (4) bekezdés	10 000	20 000
9.	a várakozni tilos jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő táblán megjelölt időtartamot meghaladó várakozás	KRESZ 15. § (5) bekezdés	10 000	20 000
10.	a várakozni tilos jelzőtábla alatt a kijelölt rakodóhely szabadon hagyása érdekében történő kiegészítő táblával történő várakozási tilalom megsértése	KRESZ 15. § (6) bekezdés	10 000	20 000
11.	a megállni tilos jelzőtábla alatt elhelyezett az útpadkán történő megállást tiltó kiegészítő jelzőtáblával történő megállási tilalom megsértése	KRESZ 15. § (7) bekezdés	10 000	20 000

A Sor- szám	B Szabs. tv. 224. § Közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezés	D a helyszíni bírság összege Ft-ban	E a pénzbírság összege Ft-ban
12.	a várakozni tilos jelzőtáblák alatt elhelyezett az útpadkán történő várakozási tilalomra utaló kiegészítő jelzőtábla rendelkezésének megsértése	KRESZ 15. § (7) bekezdés	10 000	20 000
13.	a megállási és várakozási tilalmat jelző jelzőtáblák hatálya alatt történő megállás, illetve várakozás, ha a tábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla a szabálytalanul várakozó járművet elszállítását lehetővé teszi	KRESZ 15. § (9) bekezdés	10 000	20 000
14.	a mozgáskorlátozott várakozóhelyen való jogosulatlan várakozás	KRESZ 17. § (1) bekezdés e) pont	50 000	100 000
15.	megállás autópálya és autópálya úttestjén és leálló sávon	KRESZ 37. § (4) bekezdés	20 000	40 000
16.	megállás „az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan, egy sorban” szabály megszegésével	KRESZ 40. § (1) bekezdés	10 000	20 000
17.	megállás egyirányú forgalmi úton az úttest bal szélén, ha a jármű mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely nem marad	KRESZ 40. § (2) bekezdés	10 000	20 000
18.	megállás ott, ahol a jármű fényjelző készülék vagy jelzőtábla jelzésének az észlelését akadályozza	KRESZ 40. § (5) bekezdés a) pont	15 000	30 000
19.	megállás ott, ahol a jármű és az úttesten levő záróvonal vagy a jármű és az úttest másik szélén álló jármű között legalább három méter széles hely nem marad	KRESZ 40. § (5) bekezdés b) pont	10 000	20 000
20.	megállás be nem látható útkanyarulatban, bukkanóban vagy más olyan helyen, ahol a járművet a többi jármű vezetője kellő távolságból nem észlelheti	KRESZ 40. § (5) bekezdés c) pont	20 000	40 000
21.	megállás körforgalmú úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül	KRESZ 40. § (5) bekezdés d) pont	15 000	30 000
22.	megállás kijelölt gyalogos átkelőhelyen, valamint a gyalogos átkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül	KRESZ 40. § (5) bekezdés e) pont	25 000	50 000
23.	megállás hídon, aluljáróban, alagútban, valamint ezek be- és kijáratánál	KRESZ 40. § (5) bekezdés f) pont	15 000	30 000
24.	megállás vasúti átjáróban és attól számított 30 méter távolságon belül, valamint vasúti és villamospályán és ezekhez olyan közel, hogy a jármű a vasúti jármű vagy a villamos közlekedését akadályozza	KRESZ 40. § (5) bekezdés g) pont	10 000	20 000
25.	megállás más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, vagy taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül	KRESZ 40. § (5) bekezdés h) pont	10 000	20 000
26.	megállás autóbuszöbölben és autóbusz forgalmi sávban	KRESZ 40. § (5) bekezdés i) pont	10 000	20 000
27.	megállás villamos megállóhelynél levő járdaszívet és a hozzá közelebb eső járda közötti úttestrészen	KRESZ 40. § (5) bekezdés j) pont	15 000	30 000
28.	megállás 1000 kilogrammnál nagyobb tengelyterhelésű járművel járdán	KRESZ 40. § (5) bekezdés k) pont	20 000	40 000
29.	megállás kapaszkodósávon, gyorsító-és lassító sávon, kerékpársávon, nyitott kerékpársávon, kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton	KRESZ 40. § (5) bekezdés l) pont	20 000	40 000
30.	megállás különösen veszélyes helyen, az útburkolati jellel jelzett területen	KRESZ 40. § (5) bekezdés m) pont	15 000	30 000
31.	megállás a járdán anélkül, hogy azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi	KRESZ 40. § (8) bekezdés a) pont	10 000	20 000
32.	a jármű úgy áll meg a járdán, hogy a járda szélességének több mint a felét elfoglalja	KRESZ 40. § (8) bekezdés b) pont	10 000	20 000
33.	megállás a járdán anélkül, hogy a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szabadon maradna	KRESZ 40. § (8) bekezdés c) pont	15 000	30 000
34.	megállás a járdán olyan járművel, amelynek tengelyterhelése az 1000 kg-ot meghaladja	KRESZ 40. § (8) bekezdés d) pont	10 000	20 000
35.	várakozás a három külön úttesttel rendelkező út középső úttestjén	KRESZ 41. § (2) bekezdés a) pont	10 000	20 000
36.	várakozás lakott területen kívül főútvonal úttestjén	KRESZ 41. § (2) bekezdés b) pont	10 000	20 000
37.	várakozás az úttesten ott, ahol a járdán a megállás megengedett	KRESZ 41. § (2) bekezdés e) pont	10 000	20 000

A Sor szám	B Szabs. tv. 230. § Szmogriadó szabályainak mozgó légszennyező forrásokkal való megsértése	C a szabálysértés elkövetési magatartásával megszegett jogszabályi rendelkezése	D a helyszíni bírság összege forintban	E a pénzbírság összege forintban
1.	szmogriadó elrendelése esetén vagy annak megelőzése érdekében bevezetett, a mozgó légszennyező forrás használatára vonatkozó forgalomkorlátozásokat vagy intézkedéseket megsértése	Szabs. tv. 230. §	15 000	30 000

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt úton jobbra bekanyarodáshoz besorolhat-e az úttest jobb szélére?

a) Igen, a bekanyarodást csak az úttest jobb széléről szabad megkezdenie.

b) Legfeljebb akkor, ha a hosszirányú folytonos sárga vonalat az útkereszteződés előtt szaggatott vonal váltja fel.

c) Nem.

2. Mire számíthat a táblával jelzett csomópontban?



a) Körforgalomra ahol a be- és kihajtásra minden elágazásnál kétszer két forgalmi sávot alakítottak ki.

b) Turbókörforgalomra, ahol attól függően van meghatározva a továbbhaladás lehetősége, hogy a taxi melyik sávból lép be a körpályára.

c) Olyan körforgalomra, ahol vissza lehet fordulni arra az útra, ahonnan a taxival érkezett, vagy bármelyik kijáraton el lehet hagyni a körpályát.



3. Mire számíthat a táblával jelzett úton?

a) Az úttest felületét olaj vagy más olyan anyag beszenyezte, amely a közlekedés biztonságát hátrányosan befolyásolja.

b) Esőzésre és a látási viszonyok jelentősebb korlátozottságára.

c) Esőzés esetén jelentkező fokozott baleseti veszélyre.



4. A gyalogosnak jelennek-e megállási és elsőbbségadási kötelezettséget ezek a jelzőtáblák?

a) Igen.

b) Legfeljebb akkor, ha az úttesten sűrű a járműforgalom.

c) Nem.



5. Taxijával a táblával jelölt úton közlekedik. Forgalmi torlódás esetében az alábbiak közül mely jármű, illetve járművek részére köteles szabad „folyosót” nyitni?

a) Csak a megkülönböztető jelzéseket használó gépjárművek részére.

b) A forgalmat ellenőrző, az útfenntartást, úttisztítást, a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását vagy a műszaki meghibásodásának elhárítását végző, valamint a megkülönböztető jelzést adó berendezését működtető gépjármű részére.

c) Minden megkülönböztető és figyelmeztető jelzést használó jármű részére.

6. Az alábbiak közül milyen kötelezettséget ír elő a KRESZ a képen látható kerékpáros részére?



a) A bicikli biztonságos vezetésére képes állapotban kell lennie.

b) Szervezetében nem lehet szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

c) Fényvisszaverő mellényt (ruházatot) kell viselnie.

7. Vezethet-e járművet, ha szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van?

a) Csak kisebb mértékű italozás után bármelyik járművet, ha véralkoholszintje a 0,8 ezreléket nem haladja meg.

b) Legfeljebb lovas kocsit.

c) A főútvonalon való kerékpározás kivételével, legfeljebb kerékpárt.

8. Figyelman kívül hagyhatja-e a képen látható gépkocsi a jobbra tartási, vagy az úttest jobb szélén való haladási kö-



teleztetés szempontjából a várakozásra kijelölt helyet?

a) Igen.

b) Csak akkor, ha nincs mögöttes forgalom, amelyet akadályozna.

c) Nem.

9. Olyan helyen, ahol megakadályozhatja az útmenti ingatlanra való behajtást vagy az onnan történő kihajtást, ott...

a) taxiját sohasem hagyhatja őrizetlenül,

b) csak az ingatlannal rendelkezni jogosult hozzájárulásával várakozhat,

c) taxiját nem állíthatja meg.

10. A balesettel nem érintett jármű vezetője köteles-e a töle elvárható segítséget nyújtani a személysérüléssel járó baleset sérültjének?

a) Igen, és a segítségnyújtáshoz a járművén készenlétkben tartott elsősegélynyújtó felszerelést is kötelesek felhasználni.

b) Legfeljebb akkor, ha az elsősegélynyújtáshoz való hozzáértése olyan mélységű, hogy további bajt biztosan nem okoz.

c) Nem.

11. Taxijában készenlétkben kell-e tartania – a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló rendeletben meghatározott – elsősegélynyújtó felszerelést?

a) Igen.

b) Nem.

12. A kizárólag a megkülönböztető fényjelzést használó gépkocsi vezetője figyelmen kívül hagyhatja-e a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket?



a) Igen, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.

b) Csak lakott területen, hogy a hangjelzés a településen élőket ne zavarja.

c) Nem.

13. Köteles-e a biciklista a kerékpárját éjszaka kivilágítani?

a) Általában igen, kivéve ha ruházatán előre fehér, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát helyezett el, és lakott területen kívül kerékpáros fényvisszaverő mellényt is visel.

b) Legfeljebb akkor, ha főútvonalon közlekedik.

c) Nem.

Folytatás a 21. oldalon

Folytatás a 19. oldalról

14. Felállhat-e a pénzügyi szolgáltatást végző szervezet által üzemeltetett pénz- és értékszállítást végző jármű a járdára?

- a) Igen, bármikor.
b) Legfeljebb akkor, ha figyelmeztető jelzést adó berendezésének működteti és feladatának elvégzéséhez erre szükség van.
c) Nem.

Virágh Sándor

**A helyes megoldások
a 46. oldalon találhatóak.**



Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

XI. Fehérvári út

Évente egyszer jelezzük, hogy autókereskedés tárolja az autóit a taxiállomás mellett a járdán a Kondorosi út mellett a Fehérvári úton. Visszatérő ellenőrzésekkel kellene megtisztítani a járdát az autóktól.

VII. Klauzál tér

Már éppen jelezni akartuk, hogy teljesen elkoptak a TAXIÁLLOMÁS útburkolati jelek, amikor megjelentek az útburkolati jelet felfestők. Felfestették az útburkolati jeleket, jó lenne ezt minden évben, kérés nélkül megtenni.

VIII. II. János Pál pápa tér

Már az is meglepő volt, hogy itt is – mint sok más taxiállomáson – „Megállni tilos!” jelzőtáblákat helyeztek ki. Itt viszont ezt még megtoldták azzal, hogy „Megállni tilos!” útburkolati jeleket is felfestettek! Kérjük a felesleges útburkolati jeleket eltávolítani.

V. Irányi utca

Valaki „privatizálta” a TAXIÁLLOMÁS jelzőtáblát. Kérjük pótolni.

Juhász Péter

XI. Fehérvári út. Visszatérő ellenőrzésekkel kellene megtisztítani a taxiállomás melletti járdát



VIII. II. János Pál pápa tér. Megállni tilos útburkolati jeleket festettek a taxiállomásra. Mi jöhet még?



VII. Klauzál tér. Itt még hiányzott a felfestés



VI. Irányi utca. Innen valaki hazavitte a Taxiállomás jelzőtáblát



A férj és a feleség vitatkozik:
– Vedd tudomásul, hogy engem annak idején egy orvos is elvett volna!
– Persze hogy elvett volna, ha anyád időben jelentkezik abortuszra!

VII. Klauzál tér. Időközben precízen felfestették az útburkolati jeleket. Köszönet érte!



Lesz nyugdíjad (?)

De meg is tudsz élni belőle?

Még mindig sokan alig várják a nyugdíjat, úgy gondolván, hogy akkor legalább járulékokat nem kell fizetni, és még némi pénz is érkezik az államtól. Tehát kicsit könnyebb lesz dolgozni, kicsit több marad meg a bevételből. Attól tartok, végletesen félreértelmezzük ezt a dolgot...

A nyugdíj fogalmát valamikor az ipari forradalom időszakában dolgozták ki, és helyel-közzel minden országban, ahol alkalmazták, az alapelv ugyanaz. Vagyis az állam azzal honorálja a ledolgozott éveket, hogy idős korban ellátja polgárát, azért, hogy öregen, betegen ne kényszerüljön munkára megélhetése érdekében. Pihenjen, horgásszon, foglalkozzon az unokáival, vagy járja be a világot turistaként. Bizonyos országokban ez az elv működik is. Bizonyos kereseti kategóriákban szintén. Mi pedig, ebben az országban és ebben a szakmában azzal azonosítjuk a nyugdíjat, hogy változatlan munkaintenzitás mellett legalább kevesebb járulékot kell fizetnünk...

Eleinte persze működik a dolog, még erősek és egészségesek vagyunk. Legkésőbb ebben a szakaszban kellene megvizsgáljunk azt, hogy mi történne, ha csak a nyugdíj lenne! Ha valamilyen okból nem tudnánk folytatni vállalkozásunkat. Ezen az életvívón meg tudnánk élni csupán az államtól kapott juttatásból? Gyanítom, hogy 100-ból 99-en nem. Pedig mindenkinek el fog jönni az a kor, amikor már abbahagyni kényszerül szakmája gyakorlását. Az idő kegyetlen...

A nemzetközi tapasztalat az, hogy aki egész életében dolgozott, pénzt keresett, az a nyugdíjban majdhogynem tönkremegy. Kialakított egy életstílust és azt kívánja folytatni idős korában is, csak hogy az kompromisszumok nélkül nem megy. Vagy az igényekből kell visszavenni, vagy tovább dolgozni. Esetleg a tartalékokat felélni (ha van...). Nálunk a helyzet még ekesebb, hiszen abból a nyugdíjból, amit kapunk (sok-sok év minimálbéres járulékfizetés után) nemhogy kompro-

misszumokkal, hanem sehogy sem lehet megélni. Egy átlagos taxis 2011-12-ben 44 és 49 ezer forint közötti nyugdíjra számíthat. Ez az összeg gyanítom hidegebb téli hónapokban még a gázzsámlára sem elég. A megoldás: tovább dolgozni. De tényleg csak ez a megoldás...?

Többször irtunk már az öngondoskodás szükségességéről és ez a téma idősebb, mint valaha. A jószágos, gondoskodó állam már a múlté, magunknak kell megtennünk mindent, hogy idős korunk a nyugalom jegyében teljen és ne a pénzügyek miatti aggodással. Néha egészen megdöbbenek, hogy hetvenéves kor körüli emberek azon mérgelednek, hogy már nem kapnak hitelt a banktól. Ember, gondolkozz! Milyen hitelt? Hát te örökké fogsz élni?! Éppen a fordítottját kell tennünk, ha békés öregkort szeretnénk magunknak. Megszabadulni a hitelektől, a tartozásoktól. Minden energiánkkal azon legyünk, hogy mire elérjük azt a kort, amikor nyugállományba vonulunk, már semmiféle tartozásunk ne legyen. Ismerek olyan kollégát, akinek köztartozását részletekben vonják a nyugdíjából. Évek óta! Abból a minimális összegből, amit havonta alamizsnaként kap az államtól, még le is vonnak! Ne kerüljünk ilyen helyzetbe!

A hitelektől való megszabadulás mellett némi tartalékot is fel kell halmozunk. Tudom, hogy ez kemény dió, mert még a megélhetésre sem jut mindig. Ugyanakkor elengedhetelen. Mindenkinek vannak olyan kiadásai, amelyek feleslegesek, esetleg károsak is, csak hát megszokta... Saját példámhoz hozom fel ismét: mostanában ebéd után időnként megeszem két rétest desszertként (remek rétesbolt nyílt itt nem messze az irodától). Kétszáz forint darabja, napi négy száz. Húsz munkanappal számolva havi nyolcezer. Évi kilencvenezer. Jó esetben öt év múlva nyugdíjba megyek, ez idő alatt megehetek majd félmillió forint értékű rétest. Ez nem normális dolog! És még hízal is...

Nyilván mindenkinek megvan a maga felesleges kiadása. Elfűstöli, elsőrözi, eljátékgépezi azt a pénzt, amit hasznosabb célokra is fordíthatna. Önkéntes nyugdíjpénztárra, megtakarításra, egyéb. Minél idősebbek vagyunk, annál gyorsabban megy az idő. Az a néhány év a nyugdíjas korig hamar eltelik. Ne álljunk ott hitelekkel terhelt, megtakarítás nélkül...!

Biztonsági folyosó, lézerblokkoló, várakozás, Eü-doboz

NÉHÁNY PONTON MÓDOSULT A KRESZ

A kormány rendeletben módosította a KRESZ néhány fő területét, amelyek értelmében a mentésben részt vevő gépjárműveknek a többsávos utakon biztonsági folyosót kell biztosítani, tilos a sebességmérő eszközök blokkolása, zavarása, enyhítették a várakozási előírásokon, és nem ellenőrzik a gépjárműveknél az egészségügyi doboz meglétét a rendőrök.

Előző lapszámunkban már beszámoltunk azokról a tervezett változtatásokról, amelyek a kormány elé kerültek, ám mindaddig, amíg nem született döntés, ezek csak elképzelések voltak. Most, hogy a grémium megtárgyalta és elfogadta, így az alábbi változásokról döntöttek.

Az új szabályozás értelmében enyhül a várakozási tilalom. Az augusztusban hatályba lépett változás szerint, az út menti ingatlan előtt a behajtást akadályozva parkolók nem bírsághatók, ha a várakozáshoz az ingatlan tulajdonosa hozzájárulását adta. Mindezen változtatás – feltehetően – azért vált szükségessé, mert korábban előfordult nem egyszer az is, hogy a saját háza előtt parkoló gépjármű tulajdonosát jelentették fel a rendőrök, aki ezt érthető okokból nehezményezte. A mostani kor-

rekcio mindenképpen hasznos, és a városi közlekedésben különösen előnyös. Várhatóan az autóval telített településeken enyhülnek ennek köszönhetően a parkolási gondok – olvasható egy szakértői véleményben.

További újdonság a torlódásoknál alkalmazandó biztonsági folyosó. Eszerint két- vagy többsávos autóutakon, autópályákon közlekedőnek a torlódáshoz érve a legbelső sávban balra, míg a többi sávban szorosan jobbra kell húzódnuk szeptember óta. Az indoklásban a következő olvasható: Nyugat-Európában, például Ausztriában több évtizede bevett ez az eljárás. Ennek köszönhetően a forgalmat ellenőrzők, útfenntartók, vagy a balesetet szenvedettek és a műszaki hibás járművek mentését végzők hamarabb segíthetnek. Ugyanakkor ez előrelátó sofőröket kíván, ha egy torlódáshoz vagy baleset helyszínéhez közeledünk. Az új szabály a kocsisorok között szabályosan előrehaladó motorosok biztonságát is növeli.

Ugyancsak a hó eleje óta tilos a közúti közlekedés hatósági ellenőrzését megakadályozni, megzavarni és az ellenőrzés eredményét befolyásolni. Ez a módosítás egyértelműen a lézerblokkoló terjedését hivatott megállítani. Korábban a KRESZ nem rendezte egyértelműen ezen eszközök használatának szabályait. Az ellenőrzést előjelező készülékek alkal-

mazása viszont továbbra is engedélyezett. Egyesek máris megtalálták a kiskaput. Ugyanis a jogszabály a lézerblokkoló tartását nem tiltja, pusztán a használatát, így aki észleli a sebességmérést, zavarja a műszer mérését, de ezt követően kikapcsolja a blokkolót, az ellen nem járhatnak el. Ugyanis nem tudja a hatóság bizonyítani, hogy a valós idejű zavarást az adott gépjármű egysége okozta. A népmesei példa alapján: hoztak is egy tiltó rendelkezést, meg nem is.

Változás továbbá, hogy baleset vagy egy gépkocsi kigyulladás esetén a nem érintett járművek vezetői kötelesek tőlük elvárható módon segítséget nyújtani, és az ehhez felhasználható elsősegélynyújtó felszerelést vagy tűzoltó készüléket használni, vagy átadni. Emellett a felsorolt eszközök hiánya rutinellenőrzés során nem szankcionálható. Vagyis a tűzoltó készülék továbbra sem kötelező eleme a gépkocsinak, míg az EÜ-doboz igen. Utóbbit viszont mindaddig nem ellenőrzik a hatóság emberei, amíg nincs baleset, ahol erre szükség lenne. Akinek ilyenkor nem lesz, az továbbra is számíthat az 5–50 ezer forint közötti bírságra. Mint ahogyan azzal szemben is eljárnak, akinek van kézi oltóberendezése, de azt nem használja, vagy nem adja át a rászorulóknak.

A KRESZ módosulása a kerékpárosokat és

Fóliázunk?

Szakmai észrevétel a taxik egységes arculatának megvalósítását célzó önkormányzati javaslatához

Az elmúlt hónapok híreiben sorozatosan szerepelt az önkormányzat elképzelése, mely szerint rendeletben szabályozzák a budapesti taxik egységes megjelenését. Fóliá-

népszerűségét áthatja alá. Akármely oldalról közelítettem, úgy éreztem, ez nem lesz kis feladat. Mérlegettem: Mit szeretne az önkormányzat? Mit szeretne a taxis? Mit szeretne az utas? Aztán ahogy olvastam a fórumokat, kiderült, hogy itt vannak a taxitársaságok is, és kezdtem érezni a tervezetekkel kapcsolatos feszültséget.

A Főváros első publikus elképzelésének áttekintésekor egyértelmű volt számunkra, hogy a tervezet szakmai gyakorlatl rendelkező kivitelezővel nem egyezteték. A matricázandó felületek közül kiválasztották a legnehezebben matricázható oldalajtókat. Ennél csak a lökhárítók nehezebben fóliázhatók. Ki kell venni a kilincseket, le kell venni a díszléceket. A tervezet szintúgy nehéz része a tükrök matricázása. A második körös, ezüst-kék „rendőrautós” változat további megfontolásokat tartalmaz. Az alapszín elérhetősége egy külön árkatória, mely mellett a legszembetűnőbb nehézség, hogy az áttekintő tervezet szerint az autóra fekete-kék, míg a részletező tervezet szerint kék-ezüst kockasort kell elhelyezni. A taxicégek logóinak megjelenítése teljesen más technológiát igényel.

Ennél a pillanatnál éreztem úgy, hogy érdemes lenne pár mondatban összefoglalni egy kivitelező javaslatait. Kérem, ezen sorokat ne tekintsék lobbitevékenységnek. Kizárólag azt szeretném elérni, hogy a szabályozás reális elvárásokat fogalmazzon meg. Pár olyan dolgot említek, melyeket érdemes mérlegelni a nélkül, hogy a kivitelezés részleteit elemezzünk.

A kivitelezés tervezését ilyen mennyiségű autót fóliázási igényekor érdemes az elérhető alapanyagoktól kezdeni. Jelenleg két féle gyártási eljárással érhető el alapanyag. Létezik öntött, és hengerelt kivitelű fólia. Az öntöttből egyedi szín igény esetén a minimális gyártási mennyiség kb. 750 m², de ennek költsége kb. 2,5 szerese a hengereltnek. A hengerelt kivitel olcsóbb, viszont a minimális gyártási mennyiség 4-6000 m². Egy forgalmazó vagy biztosra megy és a drágább alapanyagot rendel (ezzel növelve a fóliázás árát), vagy bevállal egy óriási kockázatot és megrendeli az egyedi henge-

relt alapanyagot, mely szállítási ideje minimum 2 hónap, valamint napjaink változó jogkörnyezetében az előírt szín is változhat. Nem is említettük még, hogy a rendelet tervezetében meghatározott Pantone sárga köszönőviszonyban sem volt a grafikán szereplő sárgával.

A matricázandó felület kivitelezési költségét a felület nagysága, és a kivitelezéssel eltöltött idő határozza meg. A legtöbb időt



Ezüst alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design I.



Ezüst alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design I.



Fehér alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design I.



Fehér alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design I.

zással foglalkozó és fóliákat forgalmazó vállalkozások vezetőjeként azonnal a megnyíló lehetőségeket kezdtem taglalni a tervezetek alapján. Osztottam-soroztam és közben érdeklődtem a kötelezettség bevezetésének időpontja iránt, mely mellett reálisan próbáltam felmérni a piaci részesedésünket. Fűtött még az irányú félelmem is, hogy egy rosszul bevezetett intézkedés silány kivitelezést és ócska alapanyagokat jelenthet, mely autófólia piacunk szakmai elismertségét és



Ezüst alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design II.



Ezüst alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design II.



Fehér alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design II.



Fehér alapszín, sárga (RAL1023) fóliával Design II.

a lökhárítók matricázása igényli, melyek után a díszlécek, kilincsek, hűtő díszrácso ki- és beszerelése emeli a költségeket.

Érdemes mérlegelni, hogy a kiválasztott elemet „telibe” kell fóliázni, vagy a jelen

helyzetben igényként megjelenő, megkülönböztetést biztosító jelleg elérhető-e egy design elem, pl. csík elhelyezésével. Ha telibe kell fóliázni, akkor az élek előkészítése igényel többletidőt, míg a design elemek használatakor az elem bonyolultsága nehezítheti a feladatot.

A kivitelezéssel kapcsolatos adottságok áttekintése után érdemes megvizsgálni, hogy mit szeretnének a szabályozásban érintett felek. (A következő pár sort nem magamtól találtam ki. Taxisok súgtak.)

Az utasok érdekei

- **Jól azonosítható megjelenés**
- Könnyű felismerhetőség a helyismertetet nélkülözőknek is.
- Beazonosítható autók és sofőrök.
- Megmaradjon a fuvarszervező látvány-eleme, mivel az utas eddig ebben bízott.

A taxisok érdekei

- **A kivitelezési költségek reálisan vállalhatóak legyenek**
- A kivitelezés időtartama ne legyen túl hosszú.
- Az átállás költséghatékonyan legyen időzítve.
- Könnyen legyen tisztítható a felület
- Ne legyen hajlamos a felmelegedésre.
- Ne kelljen félévente újra megcsináltatni a silány minőség miatt.

A főváros érdekei

- **A taxik egységes arculata a város jelképévé váljon**
- A lakosság és a városba látogató turisták számára a szolgáltatást nyújtó gépkocsik különüljenek el a forgalomban részt vevő egyéb járművektől, és egyértelműen beazonosíthatóak legyen.

A fuvarszervezők érdekei

- **Megmaradjanak egyedi arculati motívumai**
- Az egyes társaságok megkülönböztethetőek legyenek, mivel eddig komoly összegeket fordítottak a fogyasztók bizalmának elnyerésére.

Meggyőződésem, hogy a jelenlegi tervezet szerint közel 6000 gépkocsi, teljes felületű, 1 éven belüli, költséghatékony matricázását nem lehet megoldani. Amennyiben ezen elvárások maradnak, abban az esetben a jelenlegi kapacitások gyors növekedése magával fogja vonzani a gyakorlattal nem rendelkező kivitelezőket, és a rossz minőségű alapanyagok használatát. Ezen helyzet elkerülése végett készítettünk 3 tervezetet, melyek kivitelezése 1 év alatt megoldható a jelenleg Budapesten és környékén elérhető műhelyek adottságai alapján, a javasolt alapanyag felhasználásával.

A gépkocsik alapszínének változtatási kötelezettségét a gépkocsik cseréjével egy időben javasoljuk előírni.

Javasolt alapszínek:

- Fehér és ezüst
 - Könnyen tisztítható
 - Világos színek, így nem nyelik el a hőt
- Nagy számban elérhetőek a használatuk piacán, így nem okoz többletköltséget

az új gépkocsi beszerzése.

Új gépkocsiként a fehér szín felár nélkül rendelhető.

– Főliaként is elérhetőek, így hatékony megoldás, ha elkerülhetetlen a teljes felületű fóliázás.

A design szín:

- Javasolt a sárga szín használata
- Könnyen tisztítható
- Világos, így nem nyelik el a hőt
- A javasolt alapszínekhez képest egyértelmű jelzés értékű
- A taxikkal nemzetközileg is jól azonosítható
- Pontosban meg kell határozni a színek kódját. Javasoljuk a RAL 1023-at, mert széles körben elérhető, így nem szükséges egyedi gyártás, ezért költséghatékonyabb. A nem beszerezhető, egyedi gyártású színek akár két-, háromszorosára növelhetik a gyártási költségeket.

Megítélésünk szerint a javasolt design elemek mellett – pl. a taxik ajtóin – megmarthatóak a társaságok megkülönböztetését célzó logók, illetve telefonszámok.

Design I.

- Javasolt a **motorháztető, tető, csomagterfedél** fóliázása, illetve oldalt kocka sor használatát a következő szempontok miatt
- Gyorsabban matricázható felületek.

– Kevesebb szereléssel, így kevesebb hibalehetőséggel jár (díszlécek, kilincsek).

– Jól azonosítható, oldalról kockás design segítségével egyedivé tehető (egyfajta szélesség és egy szín használata megfelelő és nagyságrendekkel csökkenti a kivitelezést, mivel ipari méretekben előre lehet gyártani).

- Megfelelő minőségű alapanyaggal és kivitelezéssel számolva várható költsége nagyságrendileg bruttó 60 000 Ft.

Design II.

- Javasolt a tető fóliázása, illetve oldalt kockasor használata a következő szempontok miatt.

– A 3 tervezetből a legolcsóbb kivitel, viszont ez a tervezet tartalmazza legkisebb felületű megkülönböztetést.

- A matricázandó felületen nincsenek kilincsek, díszlécek stb.

– Közepesen azonosítható, oldalról kockás design segítségével egyedivé tehető (egyfajta szélesség és egy szín használata megfelelő és nagyságrendekkel csökkenti a kivitelezést, mivel ipari méretekben előre lehet gyártani).

- Megfelelő minőségű alapanyaggal és kivitelezéssel számolva várható költsége bruttó 35-40 000 Ft.

Design III.

- Javasolt sárga csík végigfuttatása, hogy minden szögéből látható legyen a kö-

vetkező szempontok miatt.

- Gyorsabb, ezért költséghatékonyabb
- Kevesebb szereléssel, így kevesebb hibalehetőséggel jár. Ezt kihagynám, mert a csomagter ajtó kilincsei általában műanyag házba vannak ágyazva, mely nem fóliázan-



Ezüst alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design III.



Ezüst alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design III.



Fehér alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design III.



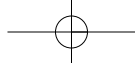
Fehér alapszín sárga (RAL1023) fóliával Design III.

dó, csak körbe kell vágni nullán, ez nem annyira veszélyes, inkább az emblémák leszerelése a bonyolultabb.

– Jól azonosítható, oldalról kockás design segítségével egyedivé tehető (egyfajta szélesség és egy szín használata megfelelő és nagyságrendekkel csökkenti a kivitelezést, mivel ipari méretekben előre lehet gyártani).

- Megfelelő minőségű alapanyaggal és kivitelezéssel számolva várható költsége bruttó 40-50 000 Ft.

A design III. javaslat pontosítása so-



rán érdemes mérlegelni, hogy az elérhető fóliák 152 cm szélesek, melyre tekintettel javasolt, hogy a csík a végleges tervezet szerint ne legyen 75 cm-nél szélesebb. Amennyiben a csík szélesebb mint 75 cm, akkor nem lehet költséghatékony kivitelezést végrehajtani.

A minőségi alapanyagból kivitelezett fóliázás tartós, 3-5 év garanciával kivitelezhető, gyorsan, egyszerűen telepíthető, esetleges sérülések esetén könnyen javítható.

Az egységes megjelenés érdekében szükségesnek tartjuk, hogy a használható

alanyagok engedélyeztetésre kerüljenek, melynek keretén belül gyártói igazolással bizonyítani szükséges az alapanyag alkalmasságát. A meghatározott szint forgalomba hozatal előtt jóvá kell hagyatni, elkerülve a kikötött szintől való eltéréseket. Javasoljuk, hogy hasonlóan az autóüveg fóliákhoz, az alapanyag engedélyeztetését a forgalmazók az NKH-val végeztessék el a garanciális jogok érvényesítésének érdekében.

A kivitelezés szervezésére regisztrált szakemberekből álló kivitelezői hálózatot lehet kialakítani, szabályozni lehet a garancia-

vállalást, illetve a kivitelezés hatékonysága érdekében érdemes on-line bejelentkezési rendszert kialakítani.

Ezúton is köszönöm, ha elolvasták soraimat. Kérem, fogadják el segítő szándékomat. Bármely kérdés esetén állok rendelkezésükre.

Veres Péter
 +36 30 385 7485
peter.veres@kpluszr.hu
www.kpluszr.hu
veres.peter@raxus.hu
www.raxus.hu

Figyeljünk a változásokra a repülőtéren



Ezt a tilalmat fizikailag nem lehet betartani. Nem is ellenőrizi senki...

Legutóbb jeleztük, hogy változások vannak a repülőtéren. Vegyük komolyan ezeket, mert ma még sokan nem figyelnek az új dolgokra!

30-as övezet

Számomra érthetetlenül, a terminálokra és a parkolóba vezető úton egy hosszú szakaszon harmincas övezetet jelöltek ki, így most aki negyvennel megy, az már – esetleg – veheti elő a pénztárcáját...



Itt eddig hatvanas-nyolcvanas tempóval mentünk. Célszerű lesz visszavenni a lendületből!



Figyeljünk az előttünk haladóra, nehogy az utolsó pillanatba leblokkoljon...

Az elmúlt napokban csak egy rendszámfelismerő kamerával felszerelt autó posztolt az út mellett, de érdekes lesz, ha a sebességmérők is felfedezik ezt a szakaszt, hiszen itt mindig „lendületesen” megyünk...

STOP tábla

Ez is egy érthetetlen intézkedés. Oda, ahol lendületesen visszahagytunk a repülőtérre, kihelyeztek egy „Állj, elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát. Az út jól belátható, könnyű a besorolás a kétsávos úttestre. Na, mindegy, így döntöttek. Mire figyeljünk? A többség továbbra is lendületesen, csak lassítva veszi az akadályt. Figyeljünk az előttünk haladóra, mert előfordulhat, hogy váratlanul leblokkol.

10 perc

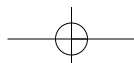
Sokan kérdezik, hogy miért van „5 perc ingyen” kiírva, amikor 10 percig lehet a terminálokra várakozni. Ahogy legutóbb jeleztem, 5 percig ingyen várakozhatunk, és 5 perc türelmi idő van a terminál elhagyására. Ugyanez a helyzet, ha hosszabb a várakozás és fizetni kell. Ekkor a parkolóórától eltávolodva is öt perc a türelmi idő. Öt perc alatt kell eljutni az autóhoz a parkolóórától, és ez alatt ki is kell menni a terminálról. De a tíz perc az tíz perc! Volt olyan kolléga, aki átlépte a határt, mert a kártyaleolvasó negyedszerre sem tudta lehozni a viteldíj összegét. Mit tehetünk? Minden taxiban ott a stopper, ha átléptük a sorompót, akkor indítsuk el. Ha valami gond van, 9 perc után inkább menjünk még egy kört.

Juhász Péter

Egy pasi – gipszelt lábbal – horgászik a folyóparton. Arra megy egy másik horgász, kérdi:
 – Harapnak a halak?

– Áááá, csak elestem...
 * * *
 – Mi az, semmit se lőttél? – kérdezi a feleség a vadászatból hazajövő férjét.

– De, de...
 – Akkor miért nem hoztad haza?
 – Ugyan már, nem vagyunk mi kanibálok...



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

Mercedes W211 E220 cdi
ezüst színű, 2002 6. havj
269.000 km-el eladó.
Automata váltó, gyári
extrák, digit klíma,
bi-xenon, sfb.
Szervizkönyv, törzskönyv.
Garázsban tartott,
6 évig hoteltaxi volt.
Árnyár **2,59 millió Ft.**
30/9270-290. vagy
20/347-8841

**A meghirdetett City
Taxi delegálási
jogok elkeltek.
Naprakész
információkért
kérjük hívjátok
a City Taxi
titkárságát a
+36 70 3838 006
számon.**

DAEWOO CHEVROLET
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 tonnáig Budapesten
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű karúgyintézés,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

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!

előfizetési díjak november 1-től

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

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Merre tartunk?

Abból a tényből kiindulva, hogy a Budapesten taxizók 50%-a már alkalmazott, időszakos feltenni a kérdést: Merre tartunk? Vége az egyéni vállalkozás taxizásnak?

Hogy juthattunk el ideig? Olyan kollégákkal találkozunk bérautókban ülve, akik 20, 30 vagy még több évet húztak le a szakmában saját kocsijukban, saját vállalkozásukban. Ők nagyrészt anyagilag tönkrementek. Mégpedig nem is egyszer. Legalább háromszor...

Először akkor, amikor taxigépkocsijuk olyan állapotba került, hogy elkerülhetetlenné vált a csere – és ezt csak hitelfelvétellel tudták megoldani. Másodszor akkor, amikor egy ismételt autócsere, vagy egyéb ok miatt jelzőalaghitelt voltak kénytelenek felvenni az otthonukra. Harmadszor pedig akkor, amikor már nem csak az új autó beszerzése vált lehetetlenné, hanem a köztartozások is olyan mértéket értek el, amely nem volt kezelhető. Így nem maradt más, mint az alkalmazotti lét, vagy „rendszámbérlés”.

Háromszor tönkremenni, miközben azt hisszük, hogy pénzt keresünk, nagyfokú tájékozatlanságra vall. Igaz, hogy úgy-ahogy dőcög a székér, a napi kiadásokra mindig jut, megélünk valahogy, de létünk folyamatosan veszélyben forog, anyagi helyzetünk borotvaélen táncol. Tudom miről beszélek, jómagam is voltam hasonló helyzetben. (A minap egy koldus így kérelt: - uram, adjon egy százast, mert én szegényebb vagyok, mint ön! Visszakérdeztem: - magának mennyi adóssága van? Semennyi? Nekem több millió! Akkor most ki a szegény...?)

Rabszolgákká váltunk, a hiteleink rabszolgáivá. És saját magunkat lávroztuk ebbe a helyzetbe. Gépkocsihitel, jelzőalaghitel, személyi kölcsön, hitelkártya. Esetleg több is. Napról napra nő azon taxisok száma, akik állandóan döntési helyzetbe kényszerülnek: hiteltörlesztést fizessenek,

vagy járulékaikat? Persze a járulék szorul hátrébb a sorban. Az még „ráér”. Dolgoznak éjt nappallá téve, és ennek eredményeként éppen csak hogy megélnek. Nincs perspektíva, nincs jövőkép. Nagyon szomorú ez!

A világgazdasági válság csak a keret. Okolhatjuk az utasok hiányáért, az üzemanyagok árának emelkedéséért, de ezen belül nekünk magunknak kell megtalálni a megoldást arra, hogy valahogy megéljünk, hogy vállalkozásunk fennmaradjon. Nincs könnyű dolgunk! Várhatóan a feltételek szigorodni fognak. Az üzemanyagok tovább drágulnak. A készpénzes utasok csökkennek, hozzá kell szoknunk, hogy banki szolgáltatásokat vegyünk igénybe. Ellenőrzött csatornákon keresztül jutunk bevételeinkhez és van aki ennek nem örül...

Mégis kívülről, a jogalkotóktól, a hatóságoktól várjuk a megoldást. Legyen kevesebb taxi! Legyen fix tarifa! Legyen bármi, csak végre normálisan kereshessek! Szerintem túlzóak a várakozásaink. Attól, hogy például kevesebb taxi fut az utcán, nem lesz automatikusan több utasunk! Rengeteg tényező befolyásolja még a fuvarhoz jutást, például taxitársaságunk marketingje, teljesítőképessége. Attól, hogy fix lesz a tarifa (jelenleg 240 Ft/km-ről beszélnek) szintén nem lesz rögtön több utasunk. Sőt, lehet, hogy átmenetileg kevesebb lesz! Hosszú távon nyilván lenne értelme egy kiszámítható rögzített tarifának, csak az a baj, hogy mi rövid távon meggyünk tönkre!

E cikk írása közben kaptuk a hírt, hogy a Fővárosi Önkormányzat szeptemberi közgyűlésén nem veszi napirendre a taxis rendelet megtárgyalását. Maradt tehát időnk átgondolni, hogy mit szeretnénk, milyen részletekben tudunk egyeztetett állásponttal állni a döntéshozók elé. Lesz idő ismét átszámolni tarifajavaslatainkat, továbbá az egyéb kéréseket, ötleteket. Mindent feláldoznánk a fix tarifa oltárán? Kell nekünk egységes megjelenés? Kell nekünk kötelező GPS? Műszaki korlátozások? És ami a legfontosabb: biztos hogy kell nekünk mindez most rögtön...?

TAXIVAL LANZAROTÉIG

Hol is van Lanzarote?

Aki már egyszer elolvasta a regényes sorsú ókori görög filozófus, Platón 2500 évvel ezelőtt Atlantiszról, erről a magas kultúrájú szigetről írt „beszámolóját”, az rápillantva az Atlanti-óceán középső részét mutató térképre, rögtön látni véli a régen elsüllyedt hatalmas szigetet, illetve annak széleit.

És valóban! Platón szerint ez a földrészt Hé-
raklész oszlopain, azaz Gibraltáron túl volt, és most ott láthatjuk sarló alakban a vulkánikus eredetű, páratlan szépségű Zöldfoki, Kanári, Madeirai és Azori szigetcsoportokat.

De aki hatodszor is elolvasta, annak gyanús lesz valami. Az írás túlságosan idillikus társadalmi, technikai és városépítészeti képet rajzol nekünk. Lehet, hogy a jó öreg Platón kamuzott és csak egy mintát adott a kortársainak? Mi pedig 2500 éve lázasan keressük Atlantiszt? Talán.

Tehát hol van Lanzarote? Ez a sziget a hét, lakott Kanári-szigetek legészakibb szigete, s talán a legkevésbé látogatott a trópusi napon aszalódnai vágyó turisták tömegei által. Persze, mert a rengeteg látnivalót kínáló nagy Teneriffe a 3800 méteres vulkáni kúpjával, a kör alakú Gran Canaria, vagy a pálmafás, dús növényzetű La Palma szigete előbb ébredt rá a turizmus előnyeire. Csak La Gomorára ne utazzatok, soha! Ott egy böhöm nagy hegyoldal régóta készülődik belecsúszni az Atlanti-óceánba, és ha ez megtörténik, irdatlan nagy cunami fog elindulni az afrikai partok felé, de Európának is jut majd belőle. Bármikor megtörténhet.

Elindulok Lanzarotéra. Pesterzsébetről. Taxit hívok, mert Ferihegyen arcátlanul drága a 10 napos parkolás, inkább a taxisok keressenek. A kocsi tiszta, illatos, a sofőr nem bűzlik a cigitől, barátságos, kellemes beszélgető partner. Ahogy kell. A repülőútról nincs mit mondani, kaját csak pénzért adnak. Attól fapados. Leszállás Madridban, irány a szálloda. Hohó! Előbb ki kellene találni az utcára a gigantikus méretű, 2 kilométer (!) hosszú terminálból. Egy Madridban élő bolgár (!) házaspár segít kikecmeregni, és ott egy általam még soha nem látott nagyságú taxitenger fogad, de nagy a mozgás is. Beülök, elindulunk, egy autópályával párhuzamosan haladunk, néha állunk a dugóban, óra pörög, majd egy felüljárón átmenve a túloldalon elindulunk visszafelé. Már tudom, hogy „sétáltatnak”, de tehetetlen vagyok. Fogcsikorgatva fizetem ki a 16 kilométeres útert a 35 eurót. Másnap ugyanez az út 4,5 kilométer és 10 eurót kóstál, ugyanis a portásfiú beszélt a taxissal. Megtudom, azért trükköznek a taxisok, mert rájöttek, az Európa-szerte kapható nagy Madrid várostérképen nincs rajta a reptér és környéke. Nagy üzlet!

Leszállás Lanzarotén. Gondoljuk el, mindössze 12 beszállóhely van, itt még a vakvezető

kutyák sem tévednek el. Egy patikatiszta, fehér alapszínű, piros tetejű taxiba szállok be, a sofőr feltűnően udvarias, egészséges, még azt is megkérdezi jól ülök-e? Biolégekondi van (lehúzott ablak), mert a 23 Celsius az üvöltő tengeri szélben 16-nak érződik. Pesten 38-at mutat a hőmérő. Elindulunk. Arrecife, a sziget fővároskaja könnyen felejthető település, nem látok semmi érdekeset. A tengerpart



tal párhuzamosan futó út meglehetősen emlékeztet néhány vidéki bekötőutunkra, de ezt legalább imitt-amott javítgatják. Az utakat többnyire pálmák szegélyezik, az elképesztő színeket mutató vulkánikus táj pedig felettebb érdekes látvány a magyar ember szemének. Beszélgetünk. A kolléga jól beszél angolul, középszinten németül, én fordítva. Ja, és tud még három szót oroszul, ebből az egyikről rögtön lebeszélem és mutatom, mit jelent. Sejtetheték. Elmondom, magyar autós újságíró vagyok, erre megígéri, hogy este 8-kor, ha végez, bejön a szállodámba és mesél a helyi dolgokról, főképp a taxizásról. Bejött, mesélt.

A Kanári-szigetek Spanyolország önálló igazgatási területe. Ugyanakkor a szigetek nemcsak földrajzilag térnek el egymástól, hanem bizonyos jogi szabályozásokban is, ami a

helyi önkormányzatok hatáskörébe tartozik. Így a taxizásban is vannak helyi eltérések a szigetek között.

Lanzarote hossza 42 kilométer, szélessége 25 kilométer, lakossága kb. 140 000 fő, akik jobbára a hét nagyobb településen élnek. A XVII. században még mindössze 300 embert számláltak itt össze. Nem könnyű a megélhetés, mert kevés a termőföld, csak az egyre fejlődő turizmusban bíznak. (Azt viszont remekül csinálják.) Persze van kereskedelem, halászat, áramszolgáltatás és egyéb megélhetési forrás is.

A szigeten 400 taxi dolgozik, a számuk limitált, a szakma szinte apáról fiúra öröklődik. Vigyáznak is nagyon a szabályok betartására,

mert akit tiltanak ebből a körből, oda a megélhetése, ugyanis 30%-os munkanélküliség. Minden taxis a saját kocsijával dolgozik, de a helyi önkormányzat tulajdonában lévő taxitársasághoz kell tartozni. Egyéni kalózkodás nincs. A taxik alapszíne fehér, a tető viszont a hét önkormányzat valamelyikének színére van festve és ugyanilyen színű inget visel a sofőr. Kivétel az egy városka, amelynek a taxi színe paprikapiros. A kocsik fele Mercit, a többi egyéb világ-

marca, és mindegyik légekondis. Vannak rámpás minibuszok is taxiüzemben, tehát a mozgássérültek és a csoportos kirándulók sem maradnak taxi nélkül. Egységes és furcsa a taxilámpa. Hátrafelé „TAXI” feliratot mutat, kétoldalt két zöld lámpa ég, ha szabad, elől viszont mutatja, hogy most 1-es, 2-es, vagy 3-as tarifával megy-e a sofőr. Szigorú a rendőri ellenőrzés, ezt is ellenőrzik, és nagyok a büntetések. Minden kocsin van Lanzarote felirat és embléma.

Az 1-es tarifa (városi) 2,15 euró, a 2-es és 3-as (éjszakai és városon kívüli) 3,05 euró per kilométer és van reptéri, valamint kikötői pótdíj. Nem olcsó mulatság!

Most figyeljétek!

Az egyik társaság pár éve a fix tarifa alá ment. Százezer eurós büntetést kapott! (Halljátok, magyarok?)

Érdekes, hogy az üzemanyag olcsóbb, mint az anyaországban, de a taxisnak így is van bőven fizetnivalója. A havi bevételt átszámítva forintra csak pisloghatunk, de ha a kiadást is átszámítjuk, folytathatjuk a pislogást. Csak a saját város drosztján és csak droszton szabad várakozni, érkezéskor a droszt kódját be kell nyomni a társaság dispécserének. Leintésre bárhol felvehetnek utast, de a nem telephelye szerinti városkában ezt nem nézik jó szemmel az odaváló taxisok. A taxizáshoz 40 órás tanfo-



lyamot kell végezni. Gyér a közúti forgalom, és vannak kiváló minőségű utak is. Érdekesek a helyiségnévtáblák, amelyeket nagy, vulkánikus sziklába faragnak bele. Kevés a forgalomirányító lámpa, azok is többnyire villogó sárgára vannak állítva. A sziklák miatt be nem látható kanyarokba bedudálnak, sőt az ismerősök is így köszöntik egymást.

Eddig jutottunk a kollégával, amit nem is mertem tovább kérdezgetni, hiszen 12 órai műszak után meglehetősen gyűrött, fáradt volt már. Ahogy ti is általában.

Tóth I. Gábor



Forgalmirend-változások

Mozgalmasra sikeredett ez a nyár, nagyon sok forgalmirend-változás történt a fővárosban.

II., Varsányi Irén utca



II. Varsányi Irén u. Végre ezt az utcát is letáblázták

Végre „letáblázták” ezt az utcát is, megszűnt a „jobbkezesség”. Halkan jegyzem meg, nemrég emelték meg a kereszteződésekben az útburkolatot, jelezve, hogy ez egy lassított övezet. Most meg jól letáblázták...

XIII., Katona József utca



XIII. Katona József utca. Győzött a józan ész, visszaállt a régi forgalmi rend

Itt nem forgalmirend-változás, hanem forgalmi rend-visszaváltoztatás történt. Mint köztudott, kettévágták az utcát. Egy szakaszának megfordították az egyirányúságát, hogy ne tudjanak az autósok végigszaladni az utcán. Olyan nagy volt a lakosság felháborodása, hogy a „közlekedésszervezők” meghátráltak és mindent visszacsináltak.

VIII., Vas utca

Visszafordult az utca „egyirányúsága”, megszűnt az ideiglenes forgalmi rend. De ez még mindig nem a végleges változat! A közlekedésszervezők tervezik ismét megforgatni az utcát, hogy véglegesen a Rákóczi út felé legyen egyirányú. Jelzőlámpa segítségével lehetőség lesz balra fordulni az Erzsébet-híd irányába, de mindez még tervezés alatt.



VII. Síp u. Gyakoriak az elfáradt járókelők a romkocsmák kerületében

VII., Síp utca

Nem sétálóutca, hanem „lassított övezetű” utca lett ez is, mint a közeli Kazinczy utca. Célszerű betartani a sebességkorlátozást, főleg az esti-éjszakai órákban, gondolva a bukácsoló gyalogosokra...

X., Bihari út

Köztudott, hogy ha a villamos elhagyja a zárt pályát, akkor a közúton közlekedőknek van elsőbbsége. Most Kőbányán gondoltak egy nagyot, és a „vasalónak” lett elsőbbsége, erre időben figyelmeztet jelzőtábla.

VIII., Horánszky utca

Lassított övezet lett a Palota-negyed frekventált utcája is.

X., Kőbánya-Kispest

Megnyitották a bevásárlóközpontból a gyorsforgalmi útra vezető utat. Természetesen elsőbbségünk van, ha a gyorsforgalmi úton haladunk, de azért érdemes figyelni a váratlan, erőszakos becsatlakozókra. Nem be-

szélve arról, hogy ha BKV-autóbusz érkezik, udvariasan segítsük annak a felhaladását a gyorsforgalmi útra, úgyis csak néhány száz métert tesz meg előttünk, a SHELL-kútnál kimegy a „gyorsról”.

XVIII., Gyorsforgalmi út

Tulajdonképpen nem is forgalmirend-, hanem egy nagyon fontos forgalomtechnikai változás történt a repülőtéri gyorsforgalmi úton. A közlekedésszervezők betartották ígéretüket, és „kivezették” a városba vezető forgalmat a gyorsforgalmi útról.

Eddig a négyes út forgalmának belső sávja ment a gyorsforgalmi útra, a külső sávja a Gyömrői útra. Most az előjelző táblák azt sugallják, hogy a „főútvonal” jobbra halad, balra csak azok mehetnek, akik nem esnek a különféle tilalmak alá.



X. Bihari út. Vigyázzunk, ha jön a vasaló, neki van elsőbbsége!

„Mellékesen” végre kihelyeztek olyan magasságkorlátozásra figyelmeztető jelzőtáblákat, amelyeket évek óta mi is szorgalmazunk. Eddig naponta mentek fel kamionok, emeletes buszok, magas járművek a gyorsforgalmira. Az új jelzőtáblák kihelyezése óta összesen egy török kamionos ment fel a gyorsra!

Pedig azóta már hosszú hetek teltek el, reméljük, így is marad a helyzet, és végre elfelejtik a kamionosok a gyorsforgalmi utat.

Juhász Péter



XVIII. Gyorsforgalmi út. Aki ezt a táblát sem veszi észre, attól el kell venni a jogsit!



XVIII. Gyorsforgalmi út. Látványos és egyértelmű az új jelzőtábla

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

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 alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható.

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

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

Korrekciós szorzók:**Városi forgalom**

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

Értéke:

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

Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

Az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolás-ként – alapszabály-átalány is használható.

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

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

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

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

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

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

A BTI kínálata**Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda**

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

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

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

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.000.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés stb.)	2.500.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-tól
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.200.-tól
Tarifátáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2012. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25 – 2011.11.29	6,00%
2011.11.30 – 2011.12.20	6,50%
2011.12.21 – 2012.08.28	7,00%
2012.08.29-től	6,75%

www.mnb.hu

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

Fontos határidők**OKTÓBER 12.**

– Előző havi járulékok bevallása és befizetése

– Harmadik negyedévi személyi jövedelemadó előleg befizetés

OKTÓBER 20.

– Harmadik negyedévi cégautó-adó bevallás és befizetés

A feleség reggel így szól a férjéhez:

– Egész éjszaka engem szídtál álmodban!

Mire a férj:

– Honnan veszed, hogy aludtam?

Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **SZEPTEMBER** 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

– Az esküvő előtt azt mondtad, hogy én vagyok az istennőd – mondja a feleség a férjének.
– Úgy is volt, de azóta ateista lettem.


* * *

– A tengerre emlékeztetsz...
– Miért, romantikus vagyok, vad és izgalmas?
– Nem, beteg leszek tőled...

A korengedményes és előrehozott nyugdíjakat január 1-jétől korhatár alatti ellátásnak nevezik, a tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt még el nem ért vállalkozók rokkantnyugdíját január 1-jétől járadéknak nevezik.

Az ezen ellátások mellett folytatott egyéni és társas vállalkozások – a jogszabályok jelenlegi állapota szerint – **főfoglalkozásnak minősülnek!**

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért) NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: 	6390 Ft/hó Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt <u>akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem!</u> (Kivéve az orvos által igazolt kereséktelelenség 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 főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (utóbbiaknál akkor, ha a tárgyhónapban volt vállalkozói kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

Egy szőke nő hazaér a munkából, és megdöbbenve látja, hogy kirabolták a lakását. Azonnal hívja a rendőrséget, akik megígérik, hogy hamarosan jönnek. Nemsokára meg is áll a ház előtt egy rendőrautó. Kiszáll belőle egy rendőr, pórázon vezetve egy nyomozókutyát. A szőke nő áll a kapuban, s a fejét fogva, zokogni kezd.
– Kiraboltak, mindenemet elvitték, kihívom a rendőrséget, és erre, tessék: kit küldenek? Egy vakot!

* * *

A feleség odabújik a férjhez és azt mondja neki:

– Drágám, sügj valami állati mocskosat a fülembe.
– Konyha...

* * *

A férj veszekszik a nejevel:

– Soha nem voltál hű hozzám!
– Ez nem igaz! Gyakran hű voltam hozzád!

* * *

– Örömmel utazol el?

– Neem, az asszonnyal...

<p>Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda</p> <p>Budapest, V. ker. Bárczy István u. 1-3.</p> <p>Tel.: 411-7000 (központi szám)</p>	<p>Szolgáltatások:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás az-napi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni! 	<p>Ügyfélfogadási idő:</p> <p>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</p> <p>A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás), továbbá a „nullás” igazolás iránti kérelem illetéke 3000 Ft.</p>
---	---	--

<p>Központi Okmányiroda</p> <p>1133 Budapest, Visegrádi u. 110-112. Tel.: 443-5747 Hétvégén is nyitva!</p>	<p>Intézhető ügyek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Járműigazgatás • Személyazonosító igazolvány • Útlevél • Ügyfélkapu • Vezetői engedély 	<p>Ügyfélfogadási idő:</p> <p>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</p>	<p>Mit magyaráz a férj a vérző orrú szőkének? Azt, amit az előbb már kétszer.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>Milyen az ideális nő? A szex után átváltozik egy láda sörré és két haverrá.</p>
---	---	---	---

BTI TAXICENTRUM
1119 Budapest, Vahot u. 6.
Tel.: 06-1-229-3736, mobil: 06-30-989-4279

Szolgáltatások:

- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Adóbevallás magánszemélyeknek is
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellekek 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 „igazolólapp”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel
- igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett.

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

További felvilágosítás:
www.taxiallomas.hu

Fővárosi taxiengedély ügyek
Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest, Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás:
Hétfőtől csütörtökig 08.00–15.00
Pénteken 08.00–12.00

A szőke magyarázza a fiának, hogy mi a negatív szám:
– Fiam, tegyük fel, hogy egy buszon van 13 gyerek, és leszáll 15. Na, akkor még 2-nek kell szállnia a buszra, hogy senki se legyen rajta.

Egy szőke szendviccsel a bal, üdítővel a jobb kezében száll fel az autóbuszra.
– **Hölgyem! – szól rá a vezető. – Ez nem étkezőkocsi!**
– **Tudom, azért hoztam magammal kaját.**

* * *

Szőke nő szeretkezik a barátjával:
– **Sanyi, neked jó?**
– **Igen.**
– **Jó neked...**

* * *

Bemegy a szőzi az illatszerbe.
– **Kérek valami illatosítót a férjemnek.**
– **Golyósat?**

– **Nem, hónaljasat...**

* * *

A szőke nő bemegy az információs irodába.
– **Tessék mondani, ez itt az információ?**
– **Igen, parancsoljon..**
– **Jó a kalapom?**

* * *

Szőke nő a moziban a pasijával.
– **Drágám láttuk mi már ezt a filmet?**
– **Nem.**
– **Hanem?**

* * *

A szőzi fürdőszobájából:
– **95, 96, 97, 98, 99..**
.Segítséééég, százlábúúúú...

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

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

ben kell fizetni először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10.000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

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

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

*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíjba vonulás évében még végig a főállásúakra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámi-

tást alkalmazhatják. Itt is jelezzük, hogy ez évtől nyugdíj melletti vállalkozónak kizárólag a tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt (jelen-

leg 62 év) betöltött vállalkozók számítanak.

Tételes adózóknál a személyi jövedelem-kivét mellett más eleme-

ket is figyelembe kell venni az adóelőleg számítás során, javasoljuk ezért szakképzett könyvelő igény-bevételét.

**Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e.
A harmadik negyedév tekintetében 2012. október 12-e.**

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Az olimpiát megelőzően a Porsche Hungáriánál jártam „szomorú kötelességemet” teljesíteni. Lefelé jövet a liftben beszélgettünk az olimpiáról. Hány arany lesz, hogyan fogunk teljesíteni stb.? A vélemények nagyon pesszimisták voltak. „Max. három arany, kevés pénz, kis teljesítmény, és így tovább” Nem tudtam megállni, ellent mondtam. Nyolc-tíz aranyat jószoltam és bravúros helytállást. Megmosolyogtak! Most örülök és büszke vagyok sportolóinkra. Bebizonyították, hogy a gazdasági nehézségek ellenére is lehet kiválóan teljesíteni. Nem emelek ki senkit, mindenki erejét meghaladóan teljesített. Többször könny szökött a szemembe, fantasztikus élmény, érzés, örömteli meglepetés volt. Megismerve a megérdemelt jutalmakat, azt mondom, bravó! 35 millió az aranyért! Ez pedig az ország részéről volt elismerésre méltó. Sok-sok problémánk van. Gazdasági nehézségeink ellenére vállalta az ország vezetése a magas jutalmak odaítélését. Elismerésem! Remélem, Ti is így gondoljátok! További sikereket kívánok sportolóinknak, és ilyen felemelő élményeket ma-

gunknak, melyek olimpiai sikereink kapcsán értek bennünket.

Gasztronómia

Sanyi bácsi tökök-velős lecsója nokedli-val

Vége a nyárnak, jönnek a kissé hűvösebb esték, újra itt az ideje a kerti főzésnek, sütögetésnek. Ismét egy olyan esetet mesélek el, amikor váratlan vendégeket kellett meglep-nem otthon található alapanyagokból.

Régi haverok toppantak be hozzám hónapok alatt lapuló „meglepetésekkel”. Volt közte buborékos és buborékmentes egyaránt. Ilyenkor valami hamar-hamar ételre lehet csak gondolni. Mi van itthon? Mindenféle zöldség, kolozsvári szalonna, füstölt kolbász, boggyiszlói paprika, a kertben termett tök és paradicsom, és egy fél kiló velőrózsza is.

Ez utóbbit megfőztem sós, borsos, citromos vízben. A megabált velőt a hűtőbe tettem.

A folytatás egy klasszikus lecsó. A kolozsvári szalonnát ropogósra sütöttem, kiszedtem az edényből és félretettem. Ezután összevág-tam a zöldségeket, az újhagymát zölddel együtt megfonnyasztottam 5-6 gerezd fokhagymával együtt a szalonna zsírján, rádobtam a boggyiszlóit és lassan sütni kezdtem. A paradicsomot, a tökököt, a velőrózsát kb. 2/3-t ujjnyi kockákra vágtam, sóztam, borsoztam, és a füstölt kolbászt is összeaprítottam. Sűrűn rázogattuk a bográcsot és amikor a paprika puhulni kezdett rádobtam az édes-nemes paprikát. Rövid kevergetés után jöhet a tök, a paradicsom, a velőkocka és a kolbász. Ezt óvatosan átforgattam és rövid ideig fedő alatt

pároltam, hogy kevés levet engedjen. Végül az egészre kevés nokedlit szaggattunk. Lassú tűzön még egy kicsit rottyogtattuk, rázogattuk, kóstolgattuk. Ez nagyon fontos! Minden kóstolás után száraz vörösbort kortyolgattunk. Volt, aki fröccs formájában. Amikor elkészült, friss félbarna kenyérral tálaltam. A tányérokra szórtam a pirított kolozsvári szalonnát is.

Kellemes este volt, emelgettük poharainkat, gyakran hangzott el: „egészségetekre”! Remélem, ha elkészítitek „Sanyi bácsi tökök-velős lecsója-t”, nektek is ízlik majd!

Üdv:

City 231 Sanyi

Tisztelt kollégák!

Elérkezett ismét az ősz, ahogy látjuk, a nyár mindig gyorsan elszalad. Itt az ideje a betakarításoknak, a szüretnek, s egyéb kerti szezonmunkáknak.

Nos, ennek megfelelően írnék néhány szót az ecetes paprika gyors eltevéséről. Miután a csöves zöldpaprika szépen termett, nemcsak megettük, de üvegebe is került. Lássuk, hogyan: a jól megmosott paprikát tiszta üvegekbe helyezük, mellé teszünk néhány szem fokhagymát, majd felöntjük az előzőleg felforralt, savanyúságtartósító fűszer-keverékkel. Ebbe még adunk előtte egy kis cukrot és a megfelelő mennyiségű ételecetet. Az üvegeket jól lezárjuk, s ha kihűlt, mehet a kamrába.

Következő kerti munkám a szüret volt, valamint a mustkészítés. Igaz, nem volt nagy a szőlőtermés, de 60 liternyi must azért

**A szőke nő verses kötetet lapozgat:
– Te, Gézu, ez a Csonkai lekoppin-
totta az egyik nekem írt versedet.**

* * *

Férfi: – Kövér pingvin!

Nő: – Tessék?

**Férfi: – Hehe, csak mondani akar-
tam valamit, ami megtöri a jeget...**

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Már semmi sem fáj,
 óh szomorú óra!
 Nem gondolok már
 se rosszra, se jóra.”

(Verlaine: Nagy fekete éj.
 Ford.: Babits Mihály)

Hajánál fogva rántja le állapotos kis asszonyát az ágyból a padlóra, üti, ahol éri, kézzel, bottal, majd őrjöngve kiszalad a házból, fut a sötét párizsi utcán, be a kocsmába, zihálva rogygan a székre és reszkét két újját felemelve mutatja a pincérnek, mit akar.

Abszintot akar. Elérájkák a szettet: a 70%-ot is meghaladó fűszeres töményt, kancsóban jéghideg vizet, lyukacsos kanalat, rá a kockacukrot. Mert ezt az ánis ízű világoszöld italt mindenki maga keveri. Legendás nedű, a párizsi művészvilág hozta divatba a XIX. század második felében, hallucinogén hatásúnak vélték, ezért „zöld tündérnek”, „zöld démonnak” nevezték. Valóban démoni, ám csak akkor, ha a méregerősre kevertből sokat isznak.

Sokat iszik. Majd részeg-kábultan hazatántorog, ruhástul, cipőstül ledobja magát az ágyra, nyúlva reszkető asszony felé, ám szerencsére mint akit fejbe vágta, már alszik is horkolva, ájultan... Másnap mintha mi sem történt volna, együtt reggelizik a családdal a legteljesebb békességben, majd munkába igyekszik (vagy ki tudja hova), egy-két napig tart az idill, aztán újra: asszonyverés, hajtépés, fojtogatás (nem folytatjuk). A vége ismét a kocsmá, az abszint.

Pedig nem volt ő mindig ilyen. E havi költőnk, *Paul Verlaine* 1844-ben született Metz-ben, apja katonatiszt, a család tehető, anyját imádja, az anya meg beteges rajongással a fiát. (Oly annyira, hogy később még a legelvetemültebb tetteit is megértéssel fogadja.) Párizsban jogot tanul, jól fizető állást kap a városházán. 1869-ben megismeri és megszereti a teltkarcsú Matilde Mautét, a jó házból való úrilányt, eljegyzés derék polgár módjára, egy évvel később, ahogy illendő, feleségül veszi – a szép szerelem jegyében indul a házasság. Matilde-hoz írja *A jó ének* verseit. Már befutott, ismert költő. És ekkor jön a „zöld démon”, melytől rövid élete végéig megválni nem tud, nem is akar.

Aztán egy nap betoppan hozzá a másik Démona: borzas, gesztenyebarna hajú, lányos arcú suhanc, a 17 éves Arthur Rimbaud, verseket hozott. Igen jókat, és Paul kéri, maradjon náluk. A család viszolyog az ápolatlan, tetves, mocskos szájú bugris költőtől, aki a bugrisságára még rá is játszik, ám Paul megszereti. Szerelmes lesz belé – és ezt szó szerint tessenek érteni, annak minden következményével. Együtt kocsmáznak, részegednek, együtt járnak a bohém költőtársaságba, ám kapcsolatuk és viselkedésük még az erkölcsi elhajlások iránt oly toleráns párizsi művészvilágot is megbotránkoztatja.

Nemsokára eltűnnek Párizsból. Mennek a nagy és gátlástalan szabadságba, Belgiumba, Angliába, hol szakítanak, hol kibékülnek, aztán az ismert jelenet: Paul féltékenységéből rálő Arthurra, csak a kezét találja, de az is öleg ahhoz, hogy a meglőtt bögre rohanjon az első rendőrörsre. Pault letartóztatják, másfél évet tölt egy belgiumi börtönben, Arthur eltűnik, megyen a maga végzete felé (amely egy másik történet).

Verlaine a börtönben roppant barátságos, szórakoztató fickó, börtönőrök kedvence. Ám ez mind semmi: „megtér” – vagyis vallásos lesz. Ekkor születik a *Jóság* kötete, benne a Szűz Mária-himnuszokkal. Kiszabadulása után a sorstól esélyt kap a nyugodt tiszta életre. Angliába megy, ott tanít francia nyelvet, irodalmat, ám egy idő után visszatér Párizsba és visszazuhan az abszint-mámorba.

Egyre híresebb – és egyre lejjebb süllyed. Ördögi élet – anyagi költészet – hogy írjunk valami patetikusát is. De milyen költészet az övé? Olyan, mintha a költő minden szépet-jót, de minden mocskot, szemetet, minden eltéveldést valamiféle megtisztító, megszépítő éteri szűrőn keresztül látna és láttatna. Ám a költő – vélte – ne azt írja, amit lát, hanem amit a látvány nyomán érez, hangulatot, benyomást, és azt sejtetőn, csöndben dalolja el csak úgy magának. „Legyen a vers szárnyas dallam” görcsös, kényszeredett rímek nélkül, s valóban: verssorai finomak, tiszták, könnyedek, mint

egy jóságos lény szeretetteljes sóhajtása.

A vallásos, áhítatos versek kötetete után nemsokára megjelenik az újabb, a *Párhuzamosan* című. No, ezek a versek már egyáltalán nem áhítatosak. Úgy tűnik, eddig tartott csak a „megtérése”. E kötet verseinek egy része erotikus, más része pornográfusnak is mondható. Ám kétségkívül elegánsak, finom dallamúak. Félszegen ideillesztjük az egyik garantáltan szolid erotikus versét mutatóban, *Babits Mihály* fordításában.

SEMMI MÁST!

A kedvedért ma én is, kis tudatlan,
 úgy teszek, mint ki nem tud semmi mást,
 csak simogatni huncut mozdulatban,
 s ily édesen szemtelen lenni, lásd,

ennyi az, amit tudok, kis tudatlan!

Ma bizony jó botrányosak leszünk,
 mint az őzike párjával az erdőn,
 nem szégyelljük magunkat, van eszünk:
 korlátlan, tobzódóan, üzelgőn

ma bizony jó botrányosak leszünk.

Főleg irodalomról ne beszéljünk
 (ördögbe minden szerzők, kiadók!)
 a bátor természethez visszatérünk,
 minden szemérmert vígan tagadók,

s főleg irodalomról nem beszélünk.

Élvezni és aludni: akarod?
 ez lesz ma nekünk első és utolsó,
 legfőbb pihenés, legsürgőbb dolog,
 erény és véték, bölcső és koporsó –

élvezni és aludni: akarod?

Villonhoz hasonlítják. Valóban: életük és költészetük sok hasonlóságot mutat. Ám a két gazfickó között nagy a különbség is. Villon ironikus, önironikus. Verlaine-ből ez teljességgel hiányzik, ő inkább cinikus. Villon megtérése őszinte, Verlaine-é (bár áhítatos versei gyönyörűek) inkább póz. Aztán meg Villon úgyszólván beleszületett a mocskokba, kései költőtársa meg otthagynán a biztos polgári életet önszántából süllyedt a mélységbe. Tetszenek tudni, az ő esetében az még a borzasztó, hogy utánczókra is talált, általa lett divat a „dekadencia”, a szinte kötelező művészi hanyatlás manírija,

gondoljunk csak ennek egyik áldozatára, a mi önsorsrontó Ady Endrére.

Verlaine-ről sok kép maradt ránk. Az 1892-ben készült fotográfián a Café François egyik bokszának mélyén a sarokba húzóda kucorog. Nagy kerek, kopasz koponya, hátul, oldalt ritkás haj, ápolatlan, bozontos bajusz, szakáll, irgalmatlan keskeny szemmel néz maga elé, nem tudjuk, félelmében éppen szűkölve összehúzódik, vagy ellenkezőleg, támadni készül. Előtte az asztalon nyomorult életének kellékei:

kalapja, botja, írószerszám – no és az elmaradhatatlan abszintszett.

Pénzét rendszeresen elissza, két kivénhedt lotyóval él felváltva. Meséli: valaki fölkereste, verset akart kérni tőle. A költő éppen a soros lotyóját püföli az éktelenül koszos odúban. Verlaine barátságosan odaszól a vendégnek, jöjjön vissza egy óra múlva. Az illető visszamegy, és a költő mosolyogva nyújtja át frissen készült gyönyörű versét.

Kocsmá, bordélyház, kórház – ebben a sorrendben „zajlik” maradék élete annak, akit közben az ifjú költők fejedelmükévé választottak.

A kórházat igen megszereti, itt tiszta van, csönd van, és minden fehér. Föl-

soroljuk betegségeit: vérbaj, cukorbetegség, májbetegség, súlyos reuma, a bal lábára sánta – no meg alkoholistá. E kórok közül valamelyik (ki tudja melyik) elvitte. Még 52 éves sem volt.

Temetésén fölvonult a teljes párizsi művészvilág. Azt a társukat kísérték utolsó útjára, aki még életében megjárta a poklok minden mélységét.

Sírja a párizsi gesztenyefás, juharfás Batignoles temetőben van, nagy kőszarkofág, rajta a neve és a 130. szoltár kezdő szava: *De profundis...* A mélységből kiáltok, Uram, hozzád!...

FOCIKUPA 2012

Szeptember 8-án, a BKV ELORE SC sporttelepén rendezték meg a XIII. Országos Taxis Kispályás Focikupát.

A győzelemért 14 csapat indult. Lássuk őket abc szerint: 6x6, City, Eger, Fótaxi, Hétfő éjszaka, Kecskemét, Lapker, Miskolc, Novi Sad, Öreg óra, Taxi2000, TaxiPlus, Volán, Zebra.

Az időnként paprikássá váló játékot végül is a Fótaxi nyerte. Az ezüstérmet a Zebra Kft. által indított társaság, a bronzot a Kecskemét csapata kapta.

A torna gólkirálya Varga Gábor (Fótaxi) lett. A legjobb játékosnak felajánlott díjat Balog József (Zebra) kapta. A legjobb



A legjobb kapus, Bretus János, Kecskemét



A szerb taxis csapatot a többszörös világválogatott Džajić segítette



A bronzérmes kecskeméti csapat



A tornagyőzelemért járó kupát, valamint a vándorkupát a Fótaxi vihette el



A gólkirály, Varga Gábor (Fótaxi)



A torna 2. helyezette a Zebra



A legjobb játékos, Balog József (Zebra)

kapus elismerést Bretus János (Kecskemét) érdemelte ki. A Vándorkupát most már véglegesen a Főtaxi vihette el.

Az ebéd és a kávéfogyasztás közben természetesen már elkezdődött a jövő évi torna szervezése.

A XIV. Focikupa rendezvényről időben értesítjük majd olvasóinkat.

Az elkészített, de terjedelmi okok miatt a lapba be nem férő képek a taxisokvilaga.hu oldalon megtekinthetők.

Az autóbalesetem után a kikerülő rendőrnek elmondtam, hogy azt hiszem, a másik jármű vezetője ittas lehet. Erre ő közli velem, hogy a másik jármű egy tehén volt.

Kisfiú kérdi az anyját:

– Anyu, hogyan születik a kisbaba?

– Jaj, kisfiam, az egy nagyon hosszú történet!

– Anyu, akkor legalább az elejét meséld el!

Egy férfi sorra kerül a bank pénztáránál, de elbizonytalanodik. A pénztáros megszólítja:

– Uram, pénzt szeretne kivenni?

– Igen, azt akartam, de otthon felejtettem a pisztolyt és a harisnyát.



A bronzéremért járó elismerést Lossó Géza (Kecskemét) veszi át



A győztes a Főtaxi lett

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VIII. Rákóczi út 29.



VIII. Rákóczi út: Kötelező az elsőbbségadás a jelzőtábla szerint, de nincs kinek elsőbbséget adni

Sétálóutca lett a Gyulai Pál utca, így feleslegessé vált az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtábla, hiszen nincs kinek elsőbbséget adni.

• Az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla a Gyulai Pál utcából érkező kerékpárosok elsőbbségét biztosítja. A szabályozás módosítását kezdeményezzük a közút forgalomtechnikai kezelőjénél.

VI. Ó utca 13.



VI. Ó utca: Az útburkolati felfestés itt is ellentmond a jelzőtáblának

Jól mutatja az útburkolati jel, hogyan kell „fél keréssel” a járdán várakozni, ugyanakkor a négy (!) méter magasan elhelyezett jelzőtábla tiltja a megállást. Kérjük az útburkolati jeleket eltávolítani, a jelzőtáblát meg lejjebb helyezni.

• A felesleges, fehér színű burkolati jel megszüntetéséről intézkedtünk. A legalsó tábla alsó élének előírás szerint 2,20 méter magasan kell lennie, így lejjebb helyezésére nincs lehetőség.



VII. Kazinczy utca: Elfelejtették visszahelyezni az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát

VII. Kazinczy utca - Dob utca sarok

Elkészült az új útburkolat, jó lenne visszahelyezni a – jelenleg még hiányzó – „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát.

• A Kazinczy utca átépítése még nem fejeződött be. A műszaki átadás-átvételi eljárás megkezdésére a kivitelező intézkedik a még hiányzó jelzőtáblák pótlására.



VI. Király utca: A kerítés miatt a mellékútról nem látni a főút forgalmát

VI. Király utca - Liszt Ferenc tér sarok

Fekete paravánnal vonták be a kerítést az építkezés mellett, így nem látni a mellékútról a főút forgalmát. Kérjük a paraván eltávolítását.

• Az épület felújítását végző kivitelezőt felkérjük a balesetveszélyes állapot megszüntetésére.



XII. Márvány utca: Útburkolati jel, amely engedi a járdán való várakozást, ugyanakkor jelzőtábla, amely tiltja a megállást...

XII. Márvány utca 50.

Jól mutatja az útburkolati jel, hogyan kell megállni a járdán, ugyanakkor jelzőtábla tiltja (!) a megállást a kanyarodó járművek miatt. Célszerű lenne a járdára „Forgalom elől elzárt területet” felfesteni.

• A parkolás szabályozására a terület fizető övezetté történő kialakításakor került sor. A BKV Zrt. kérése alapján – a buszok kanyarodásának biztosítására – „Megállni tilos” jelzőtábla és 10 méteres kiegészítő tábla, valamint a másik oldalon UNICITY elemek kerültek kihelyezésre. A megállási tilalom hatályának jelzésére parkolásgátló oszlop és a járdaszegélyen sárga színű festés létesítésére a terület folyamatos foglaltsága miatt mind ez ideig nem került sor. A forgalmi rend megfelelő kialakítására rendszeresen kísérletet teszünk.

VIII. Blaha Lujza tér

Gyakorlatilag semmit sem látni a Corvin Áruház előtti „Gyalogátkelőhely” útburkolati jel felfestésből. Kérjük pótolni.



VIII. Blaha Lujza tér: Elkopott a „Gyalogátkelőhely” felfestés a Corvin Áruház előtt

• A burkolati jel felújítására irányuló kérését számon tartjuk, a kivitelezésre a 2012. évi útburkolati jel – fenntartási programban elkülönített tartalékkeret terhére intézkedtünk.

II. Tölgyfa utca - Fekete Sas utca sarok



II. Tölgyfa utca: Semmit sem látni az út menti tükörben

Semmit sem látni a falon elhelyezett tükörben, kérjük kicserélni.

• A Tölgyfa utca Bem József utca felé eső ágában a láthatóság biztosított, amióta ez a tömb átépült. A tükör így feleslegessé vált, ezért kezdeményezzük annak megszüntetését.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit a szokásos elérhetőségeken keresztül. Ha valaki be akar jelölni az iwiw-en, vagy a facebook-on – így könnyebb a kapcsolattartás – elég a Lámpafelelőst beírni.

SMS: 06209247645, E-mail: lampafelelos@freemail.hu iwiw , facebook
Juhász Péter

– Miben hasonlít egymásra a kerétesz és a szélmalom?

– ???

– Abban hogy mind a kettő bepörog, ha megfújják a lapátját.

Kedves Olvasók!

2. rész



A fogás egy csendes folyószakaszon

Ahogy ígértem, ismételen írok egy rövid beszámolót, ezúttal a kanadai utazásom során szerzett általános tapasztalatokról. Nagyon izgatottan vártam a júniusi indulást, különösen azért, mert édesanyámat nem láttam már akkor három éve, kizárólag az interneten keresztül tudtuk a kapcsolatot tartani. Arról még csak nem is beszélve, hogy nem ültem még repülőn ezelőtt soha. Mondhatom, első repülésnek szép kis út volt az összesen több mint 13 óra repülés két átszállással. Münchenen keresztül Montrealba érkezve már kellőképpen fáradt lettem, főleg a többórás várakozás viselt meg, illetve a 6 óra időeltolódás. E várakozás során gyűjtöttem a taxira vonatkozó információkat, ahogy arról előző cikkemben is említést tettem, de most ugye általánosabb dolgokról beszélünk. A repülőút során ki kellett tölteni mindenkinek egy egyoldalas kis kérdőívet arra vonatkozóan, hogy mi van a csomagunkban, mi a látogatásunk célja, és így tovább. Meglepő kérdés volt, hogy voltam-e farmon, illetve tervezek-e menni kanadai farmra.

Van-e nálam hűskészítmény? Bi-

zony, a kórokozókról való félelem és a belső piac védelme itt nagyon fontos dolog. Beikszeltem a megfelelő rubrikát és gyanútlanul haladtam át a vámellenőrzés kapuihoz vezető folyosón. Egy nagyon kedves hölgy kérte is a repülőjegyemet és útleveletem, majd a kitöltött papírt. Feltett egy-két kérdést cigarettára vonatkozóan, illetve a látogatásom céljára. Ezen elég sokat időztünk, el kellett magyaráznom az európai módit, miszerint nálunk 19 szál cigaretta van egy dobozban, nem 20. A hűskészítménynél derekasan bevallottam, hogy Pick kolbászt viszek édesanyáméknak, illetve van még nálam egy liter házi pálinka is (köszönöm, Sanyi!). A következő folyosón eltereltek balra, ahol három határőr a táskám vizsgálta. Na, itt buktam el hazánk büszkeségét, a Pick kolbászt. Volt még néhány kérdésük a túró rudira vonatkozóan is, de az megmenekült. Egy csomag kolbással könnyebben feladtam a csomagomat a belföldi szortírozóba, majd kimehettem a váróba. Tehát így megy ez, konstatáltam a helyzetet és átvonsoltam magamat a belföldijáratos terminálhoz. Itt még elkobozták az öngyújtómat, mondván az tölthető és az bizony nem jó. Újabb három és fél óra repülés után éjszaka megérkeztem Winnipegre, ahol édesanyámék vártak könnyek között, egy ropogós házi kiflivel. Akármennyire is fáradt voltam, nem tudtam nem figyelni az utat „hazáig”, az autókat, közlekedési táblákat és házakat sorra kikérdeztem. Megérkezés után gondoltam, hogy nagyjából egy fél évet tudnék aludni, így neki is veselkedtem, majd 4 óra alvás után kipattantak a szemeim és nekiláttam a felfedezésnek. Kirándulni mentünk a Winnipeg tóhoz, a Grand Beachre. Ha jól emlékszem, ez a leghosszabb édesvízi homokkal borított strand. Oda-vissza én vezettem, nagyon kellemes élmény ott a vezetés az érthető jelzőtábláknak és lámpáknak köszönhetően. Az autópályán a sebességkorlát 110 km/óra, bár a mintegy 70 fokos hőmérséklet-különbségben szétrepedő utakon ez is bőven elég volt, így is voltak olyan szakaszok, ahol olyan érzésem volt, mintha terepen mennék. Bizony, télen itt nem meglepő a -30, akár -40 fok sem. Az autók kimonodtan ezért úgy készülnek, hogy a motorháztető alatt egy konnektor is megtalálható, amit a legtöbb parkolóban telepített aljzatba illesztve autónk olaját és vizét melegen tudjuk tartani. Ellátogattunk a

Red River és az Assiniboine folyó torkolatához, a Forks-hoz is, ami kiránduló- és rendezvényhelyszín. Érkezésünkkor pont egy indián törzsi zenélésbe csöppentünk; látványos tolas ruhákba öltözött emberek táncoltak, zenéltek és kántáltak általam eddig csak filmekben hallott rigmusokat. Itt ittam először édesanyám kávéján kívül iható verziót. Kanadában ugyanis kedvelt ital a nagyon híg, vizes



A híres Tim Hortons fánkja és a vizes kávé



Egyharmad fontos húsos burger



Az említett hamburgerek egyike



Átlagos Buick

kávét. A mértékek is erről árulkodnak, van kicsi (úgy 3 dl), közepes (5 dl), nagy (1 liter!). Ízük kicsit olyan, mintha egy nagy adag vízbe tennék kávéesszenciát. Természetesen a vásárlásnál csak a kávé kell kifizetni, ezek után mindenki maga teheti bele a kiegészítőket a pultról egy lépésre található kis tálon fellelhető mintegy 20 tejféle közül, illetve a 4-5 fajta cukorból választva. Megnéztem a Selkirk városában található hajózási kiállítást is. Naná, hogy pont ekkor gyulladt ki egy évek óta veszteglő bárka a kikötőben, ezért lezárásra került a környék. A rendőri intézkedés meglepő volt, a tüzesetet követő 5 percen belül egy komplett mini hadsereg vonult fel, kordonokkal, mentővel, tűzoltóval. Talán ennek is köszönhető, hogy jó a közbiztonság. Néhány évvel ezelőtt még az sem volt elképzelhető, hogy boltbemenetelkor az ember nem zárta be a kocsiját, nem húzta fel az ablakokat. A napfénytetőt így sem szokás bezárni, úgysem bántja senki a másét. Persze itt is van bűnözés, csak inkább más jellegű. Ha már említettem a boltbemenetelt, akkor kicsit mesélnék róla. A kínálat széles, de azért nem volt meglepő a magyar viszonyokhoz képest. Talán inkább a vevőorientált kiszolgálás, a maradéktalanul friss árukban mérhető a különbség. Egy kicsit megbarnult banán már kerül is le a polcra, ahogy egy picit sérült alma sem árválkodik az épek között. Érdekes volt számomra, hogy az árak nettóban vannak kiírva. El is magyarázták nekem, hogy vásárláskor az embereket arról kell tájékoztatni, hogy mennyi a termék ára, nem arról, hogy mennyi az adó rajta, azt ugyanis tudja mindenki. Egyébként Manitobában az adó 12%, mely állami adó és helyi adó eredménye. Mindez azonban nem vonatkozik az alapvető élelmiszerekre, úgymint tojás, tej, kenyér, hús. Ezekre ugyanis nincs adó. Kicsit gondban voltam a vásárláskor, mert fejben hozzá kell számolni ezt a tételt a kiírt összeghez, de ugyebár nem mindig. Végül édesanyám megakasztotta agónizálásomat azzal, hogy közölte: Nem szabad átszámolni semmit forintba, dollárban pedig neked végül is mindegy, mert nem ebben kapod a fizetésed. Iga-za van, magyar árakhoz mérten volt, ami megeddrágának tűnt, volt, ami nevetségesen olcsónak. Így van ez egy jól szabályozott és támogatott belső piac esetén. Autók terén is meglepő volt, hogy kedvező 30-40 000 dolláros árértékű lehet már új autót venni úgy, hogy a legtöbb kereskedés kamatmentes részletre kínálja portékáját. A cél itt a termék eladása, nem a nyereszkesedés a részleteken. Ennyi

A hajókiállítás Selkirk városban



utazgatás közben megéhezik az ember, így célul tűztem ki, hogy legalább háromféle hamburgert meg fogok kóstolni. Túl is teljesítettem a kvótát, ha jól emlékszem, úgy hetet próbáltam ki, köztük otthon sütitet is. Az adagok hatalmasak, a hús kiváló minőségű (kizárólag kanadai marhából) és izletes, azonban roppant drága, még kanadai mércével mérve is. Hárman ettünk egy-egy szendvicset egy nagy krumplival és egy-egy üdítővel, mindezt úgy 10 000 Ft értékű dollárért. Nem volt olcsóbb a kínai étterem sem, illetve híres Tim Horton hokijátékos nevét viselő fánkösztület sem. Megállapítottam, hogy ami nagyon egészségtelen, az bizony roppant drága. Ilyen többek között a cigaretták is, dobozonkénti 13 dolláros árával, illetve az italok, például egy hatos pakk sör 12 dollárért. Hozzá kell tennem, itt a sörök 3 decisek. Általános megvetésben részesül, aki cigit kér a boltban, míg italt csak a külön engedéllyel rendelkező helyeken lehet vásárolni. Voltam horgászni is, ahol szerettem volna elfogyasztani egy dobozka sört, de sajnos erről le kellett mondanom, mert nagyon szigorúan veszik ott a „közterületen alkoholfogyasztás” vétségét, így nem reszkiroztam. A látogatásra szánt időm nagyon gyorsan elrepült, a rengeteg élménynek most pedig csak töredékét tudtam papírra vetni. Egy részét egy könyv terjedelmében sem tudnám leírni, egy másik részét pedig megtartom magamnak, illetve azoknak, akik ellátogatnak Kanadába, és saját szemükkel győződnek meg az itt általánosan jellemző nyugalomról, természeti szépségekről és harmonikus életviteléről.

Megtanultam egy kifejezést is... CanadaEh! Általánosságban határfokozásra, töltelékszóval használják, de beavattak a titokba, hogy egy igazi kanadai bizony használja ezt a kifejezést számos dologra. Lemondó beleegyezés hangjaként, öröm kifejezésére, valamint kérdésre is. Remélem, jövőre ismét ki tudok utazni és újabb beszámolókat írhatok, mondjuk amerikai területekről is.

Köszönöm szépen a figyelmeteket!

Kocsis Péter (City taxi)



Csak kanadai sörök és egy kis nasi



Montreal füstölt marhahúsos szendvics

Winnipeg tó – Grand Beach





Pilla jelenti

amit mondanak, azaz ha emlegetik a mamát...

Ki kezd? Természetesen a „zöldfülű”, hogy érezze a törődést...

Fogalmam sincs, mi hol van, szerencsére a gáz és a fékpedálók a helyükön. Automata minden, tempomat meg ilyenek, még a kapcsolók és a különféle kutyúk is ismeretlenek, de hát indulni kell, nincs mese. Nemtörődöm-arccal, pókerpillantásokkal nézek körül, felmászok és máris ketten ülünk a bal elson – én és a majré –, de gyerünk, mert baj lesz, egyszer úgyis el kell indulni.

Húúú! Elindultam! És megyek is!!! Hurrá, nem lesz itt semmi baj, irány a felrakó, gyere, te gipszkarton, mi az nekem, megy itt minden, hurrá, kamionsofőr vagyok!

Autópálya, Németország, irányban a felrakóra, 86-88 km-es sebességgel ballagok, amikor balról egy rendőrautó. Megelőz és kint a sorból. Kivezet a parkolóba... Jesz-szusom, hogyan fogok én itt leparkolni a többiek közé, ráadásul zsúfolt a parkoló, rengeteg a nép, meg autók, meg kamionok, meg minden... meg a Halszalkába kelene beállni, jajistenem mi lesz itt?!

István segít, sűg, most lassíts, most kicsit húzd előrébb, most minden alá, remek, mindenki életben, a parkolás sikeresen megtörtént, a rendőr is kiszáll, jön felém.

– Guten Tag, meine Frau. Bitte FHüreshein (vagy valami ilyesmi volt). Átadom a még meleg jogsit, kéri az Eurolicencet – ez bizonyítja, hogy az autó is jogosult európai munkavégzésre –, és körbejárja az autót. Én leugrom, nyitnám a raktérajtót, bontanám a ponyvát, csak észre ne vegye a két nullás gumit a póton, mert akkor... A csel sikerült, folyamatosan mosolyogva dicsérem a német tájat és a remek autópályákat. Jogsit visszakapom, kölcsönös mosolygások és viszontlátásra (nekem nem hiányozna...) után megpróbálok profi módon eltakarodni még a látószögéből is. Esemény semmi, irány a Brenner. Az csak „természetes”, hogy a fenséges Brenneren felfelé én viszem a kocsit – akit itáliai születése és fehér ruhája miatt Ginára kereszteltem –, de csak felfelé!!! Lefelé még talán korai lenne, tapasztalatlan vagyok, tudom, nem is merném, nem is merem.

De a felfelé utazás is csodálatos... Előttünk az égbenyúló hegyek, ragyog a Nap, és fent a csúcok tetején ölelkeznek a felhők. A messziségben az örök hó. Szemünk előtt születik az eső, majd a szivárvány karcsú íve a láthatáron. Átme gyünk alatta. Gyönyörű. Elmondhatatlan és leírhatatlan.

Álmodásaimból Ist-

Taxiból kamionba 2. rész

Az első út, de már kamionnal

Hát nem volt egyszerű az élet, már a kezdet kezdetén sem, az biztos. Kétnapi várokozás után kaptuk meg az első igazi megbízást: gipszkartonokat szállítunk. Nem súly, nem tétel, irány Olaszország, azon belül is Milánó. Rőgtön jobban éreztem magam, miután megtudtam, hogy olasz tájakra evezünk, mert itt legalább értem

ván ébreszt és kaján mosollyal mutat előre: ott a fizetőkapu, oda kellene belátoznom, lehetőleg úgy, hogy a tükrök mindkét oldalán megmaradjanak! Remek. A manóver sikerül, csak derékig ki kell hajolnom az ablakon, hogy elérjem az automatát. Kicsit ráhagytam – úgy fél métert –, közelebb kellett volna mennem, de annyi baj legyen, a festék még annyi, amennyivel indulunk... Legközelebb jobban megy. Átértünk a határon, innen István vezet, lefelé megyünk. Gina megkönnyebbülve konstatálja a változást, ő is érzi a profizmust, most már haladunk. Olyannyira, hogy a tachograf gyorsajtást regisztrál. Aztán megint. És újból. Ránézek a km-órára, 128. Nem semmi!!! Kicsit irigykedek (kicsit???), jó lenne már ilyen biztosan kezelni mindent. De addig még nagyon sok minden mást is meg kell tanulnom. Többek között az okmányok kezelését, a tachografban a kártyák cseréjének módját (jó, az már majdnem megy), az útvonal megválasztását, a takarékos vezetési stílust stb.

Ostoba fejfel hagyatkoznék a GPS-re, de nem jó ötlet. Félrevezet és

igyekszik a maga feje után járni (biztosan ő is nőből van!!). Nem biztos társ. Megbízhatóbb és hosszú távon is előnyösebb a jó öreg térkép. Már-mint annak, aki jobban van vele. Én is azt hittem, hogy ismerem a térképet, azaz teljesen kiigazodom rajta. Hát kiderült, hogy egy kamionos még a térképet is másképpen nézi, mint egy átlag-autós. Beleértve a volt taxist is...

Tudni kell felismeri, hogy az út felett vagy alatt megy-e a másik út, el-férünk-e, az alagutak, hidak, alkalmasak-e kamionforgalom lebonyolítására, merre vannak a városokat elkerülő utak stb. Nem egészséges dolog kamionnak a Marienplatzon parkolni, mondjuk 24 tonnával. Mert a GPS oda vezetne, ha hagynánk. Ajjaj! Volna gondom elég, ha mondjuk egy hasonló „zöldfülű” lenne a társam, vagy egy

olyan valaki, aki már tíz-tizenkét éve nem kamionozik.

Nagyon sok minden megváltozott. Számítógép nélkül ma már szinte lehetetlen a navigáció, a expedícióval a kapcsolattartás, sőt a lerakó-felrakó helyek megkeresésében is elengedhetetlen segítség. A megbízó sokszor rossz irányítószámot ad meg, vagy rossz az utcanév stb. Ilyenkor ott a számítógép. Csak beírjuk a megrendelő céget, még azt is megtudhatjuk, milyen színű a titkárnő haja...

Mire ezeket a sorokat leírom, Istvánom már mondja fejből az útvonalat, az utak számával kiegészítve. Itt nem írom le (meg különben is elfelejtettem a számokat is, meg a városokat is sorban, csak meg ne hallja István), mert felesleges lenne. Egyébként is megérkeztünk, el kell kezdeni a ponyvát bontani.

És a pihenés után folytatódik a nap, feketén száll alá már az est.

Az utak mocskos lihegése kapaszkodik utánam, a magam mögött hagyott utat már felejtve, csak előre tekintek. Sötétség és fekete út, csak az éjszaka vándorai járnak megállíthatatlan konoksággal, elhivatottan. A Távoltság még mindig éltető erő és a legyőzött kilométerek mámorra, a gépek dübörgése maga az életöröm. Száz és száz kilométer messzeség, zúgó motor zaja, gázolaj illata és a sebesség mámorra kábít, alárendelem egész életem ennek a gyönyörnek.

Társam alszik, arcán meggyőzött álmok nyoma, karja feje alatt pihen és talán az Otthonról álmodik. Az Otthonról, mely oly messze van.

Szemem az Úton, kezem gépiesen nyúl – megszokott helyen minden – a kávé után, oda sem nézek és két térdem közé szorítva az üveget lecsavarom a kupakot, majd nagyot nyelek a már előre elkészített, de már hideg italból. Egyhangú út áll előttem, a pálya érdektelen, a hajnal még messze, sötét árnyak és eseménytelen órák következnek. Még messze a Cél, a Feladat, az ismeretlenség, az új, a szép, még előttünk, de ezt szeretem, ez lett az életem. Távolra nézek, a feketeséget egy-

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszéorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvizsgáig.

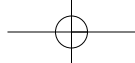
Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményvel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal

Ildikót

061/788-7991, 0670/371-4240

**vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu
e-mail címen is.**



egy előttem haladó halvány fénye töri, a rádió halk zenéje kellemes, gondolkodom. A műszerek tökéletesen teszik dolgukat, néha kell igazítani elképzelésükön, kicsit meglódulok, és gyorsan törlöm a figyelmeztetést a gyorsajtásról. Gyönyörűen duruzsol a motor, imádtott hangja büszkeséggel tölt el, nekem énekel. Előttem egy lassabban haladó kamion, megrakva, nehezen szusszan felfelé a dombon. Figyelmeztető villantásom után mellé érek, kedvesen int, az üdvözlés már a barátság kezdete, és érezzük az összetartozás melegét. Az út simán és engedelmesen adja meg magát, szép az élet.

Ébred a hajnal. Az Éj megadóan hajtja álmos fejét párnájára, nyújtózva távolodik a messzeségben. Korán kelő kismadár röppenésére figyelek, a vöröslő nap most kel, sugara még nincs, álmosan



ébredő. De a Hajnal már nevetve köszönti az utak vándorait, szétfújja a sötétség bizonytalanságát. A műszerek figyelmeztetnek, meg kell állnom. Lejárt az idő, pihennem kell. Tekintetem parkolóhelyet keres, információk tömege az úton, megállási lehetőséget kutatok. Időm rövid, sietnem kell, meg kell már állnom! Nagy parkoló, kamionok szabályos halszálla alakban, megfelel, gyerünk, gyerünk, megállni hamar. Megkönnyebbülten állítom le a motort, Barátom, a DAF is megpihenhet. Nyitom az ajtót, leugrok a fülkéből és nagyot nyújtózom. Társam mocorog, felébred, álmosan bújjik elő, majd lekaszálódik és összekapva holmiját a zuhanyozó felé indul. Magamra maradvra körbejárom a kamiont, megsimogatom egy kicsit gondolatban és megköszönöm megbízhatóságát. Szeretettel áttörölöm ablakait és a tükröket, kitakarítom a fülkét, és már eldőlnek az ágyon, mikor rám kopognak. Mérgeesen nyitok ajtót, ijedt, sápadt arc tekint rám, az országúton üdvözölt útitárs ijedt arca. Baj van? – kérem kézzel-lábbal nemzetközi nyelven. Baj van. Segítség kellene.

Társam után futok, ki elhalasztva a zuhanyozás élményét, szalad. A parkoló megelégnül, a bajban egyesül a csapat és a hirtelen barátságok szülte segítséggel újraindul a köhécseelő, betegeskedő, öregedő kamion szíve. Hangos nevetés és a jókedv hullámai szállnak, repülnek a hangok a bábeli nyelvzavarban. Útjára indul egyik, érkezik a másik, de a Barátság gyémántját mindegyikünk magával viszi öklébe szorítva, könnyedén.

(A következő számban folytatom.)

Internetes hirdetési reklámkupon: Ha kivágja innen ezt a kupont, vehet egy új komputermonitort!

**Két foga van és száz lába. Mi az?
– Veresegyházi asszonykórus.**

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. Ha az úttest menetirány szerinti jobb oldalán kerékpársávot jelöltek ki, a jobbra bekanyarodásra – a kerékpárforgalom akadályozása nélkül, és ha burkolati jel ezt lehetővé teszi – a kerékpársáv igénybevételel lehet felkészülni.

2. Helyes a „B” válasz. A tábla az ún. turbókörforgalmat jelez. Az ilyen körforgalmú csomópontba belépő autósoknak az útirány-előjelzés figyelembevételével kellő időben abba a forgalmi sávba kell besorolnia, amely lehetővé teszi számára az akadálytalan és szabályos kihajtást.

3. Helyes a „C” válasz. Az „Egyéb veszély” jelzőtábla alatt elhelyezett esőzésre utaló kiegészítő tábla, a megjelölt időjárási körülmények esetében jelentkező fokozott baleseti veszélyre utal.

4. Helyes a „C” válasz. A képen látható helyen a jelzőtáblák a gyalog- és kerékpárúton közlekedő biciklisek számára jeleznek kötelezettséget. A gyalogos táblák jelzésétől függetlenül a reá vonatkozó szabályokat megtartva léphet le a járdáról és haladhat át a részére elsőbbséget biztosító zebrán.

5. Helyes a „B” válasz. Autópályán kialakult forgalmi torlódás esetében a forgalmat ellenőrző, az útfenntartást, úttisztítást, a továbbhaladásra képtelen jármű elszállítását, a műszaki meghibásodásának elhárítását végző, valamint a

megkülönböztető jelzést adó berendezését működtető gépjárművek részére a biztonságos elhaladáshoz a többi közlekedőnek szabad folyosót kell biztosítani.

6. Helyes az „A” válasz. A járművezetés személyi feltételeinek egyik fő szabálya, hogy a minden vezetőnek a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban kell lennie.

7. Helyes a „C” válasz. A főútvonalon való kerékpározás kivételével a biciklista akkor is vezetheti kerékpárját, ha szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohollal van. Természetesen a biciklistának ilyen esetben is a kerékpár biztonságos vezetésére képes állapotban kell lennie.

8. Helyes az „A” válasz. Az adott útburkolati jel az egy-egy gépkocsi részére szolgáló várakozóhelyet jelöli meg, folyamatos haladásra nem kell igénybe venni.

9. Helyes a „B” válasz. Tilos várakozni az olyan helyen, ahol a jármű az útmenti ingatlanra való behajtást vagy onnan történő kihajtást – az ingatlanal rendelkezni jogosult hozzájárulása nélkül – akadályozza.

10. Helyes az „A” válasz. Személyesrülést okozó baleset esetében a balesettel nem érintett járművek vezetői is kötelesek a tőlük elvárható segítséget nyújtani. A jármű vezetője a járművön

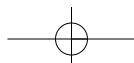
készenlétben tartott elsősegélynyújtó felszerelést köteles a segítségnyújtó rendelkezésére bocsátani.

11. Helyes az „A” válasz. Az elsősegélynyújtó felszerelésnek a járművekben való készenlétben tartási kötelezettsége nem szűnt meg!

12. Helyes az „A” válasz. Amennyiben a gépjármű kizárólag a megkülönböztető fényjelzést használja, akkor a vezetője a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti.

13. Helyes az „A” válasz. A kerékpárral éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni, ha a kerékpáron vagy a kerékpáron előre fehér, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el, és lakott területen kívül kerékpáros fényvisszaverő mellényt is visel.

14. Helyes a „B” válasz. A pénzügyi szolgáltatást végző szervezet által üzemeltetett pénz- és értékszállítást végző jármű, ha tevékenységének a végzése érdekében elkerülhetetlen, akkor olyan helyen is megállhat, ahol ez egyébként tilos, és behajthat olyan helyre vagy övezetbe ahova általában másoknak tilos.



TaxiPlus®

8-888-0000

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

HAGYJA A GONDJAIT MAGA MÖGÖTT...

VIDauto2 szerviz - a gyors, biztonságos, és hatékony szolgáltatás

nyitva tartás:

Hétfőtől - Péntekig

7.00 - 18.00-ig



60km-es körzetben ingyenes autómentés

Karosszéria javítás

Fényezés

Biztosítási ügyintézés

Műszaki vizsgabázis

Ingyenes csereautó

ÓRBOTYÁN, Kvassay telep 27.

06-30-940-1082

www.vidauto2.hu

FELHÍVÁS!

Elromlott az autód?
Köztartozásod van?
Kézpénzre van szükséged?

A megoldás egyszerű:

Vedd ki a kauciód és old meg belőle a problémád!

Ha megszűnt a problémád várunk szeretettel.

NÁLUNK NINCS KAUCIÓ!!!

TAXI⁴®

Tel.: 4-444-444

Amit a **TAXI**⁴
biztosít számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

Ha családban valaki taxizni adja a fejét Őt is várjuk szeretettel,
mert 10 éve folyamatosan vesszük fel a kezdő taxisokat.

Nálunk nem az a lényeg mióta taxizik valaki,
hanem az, hogy hogyan teszi azt!

**Kezdő taxisoknak a beilleszkedési időszakra
1 hónap tagdíjmentesség!**

**Jelentkezés minden kedden 9 órakor, Bp., XIV. Németpróna u. 35.
Bővebb információ: 06-20-911-4720 (hétköznap 9-17 óráig)**