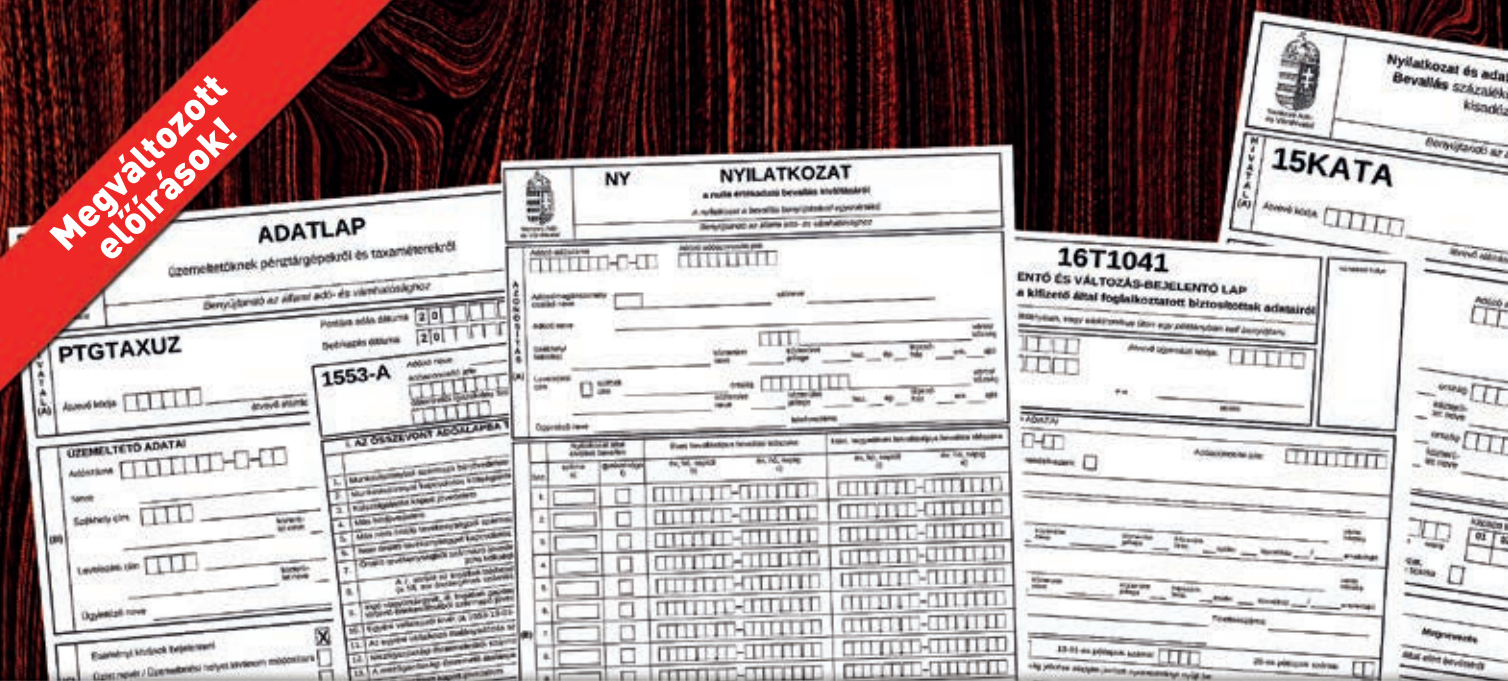


# taxisok világa

Megváltozott  
előírások!



## ELIGAZODSZ RAJTA?

Adóbevallás \* Adómemória kiolvasás

Könyvelés \* Elektronikus bevallások \* Iparüzési adó \* Cégautó adó

Járuléknylvántartás \* Táppénz- és nyugdíj ügyek \* Teljeskörű vállalkozói ügyvitel

[bti@taxicentrum.hu](mailto:bti@taxicentrum.hu)

1119 Budapest, Vahot u. 6. \* Tel.: 06-1-229-3736

Mobil: 06-30-989-4279 \* Nagy Zoltán \* Nyitva tartás: H-Cs 10-16, P 10-14-ig

BTI **TAXI** CENTRUM



XXVI. évf. 2. sz.

2016.

Február

**MOST MÉG  
OLCSÓBB!**

# VÁLASSZA TAXIS PROGRAMUNKAT



## VIASZOS 3-AS PROGRAM PLUSZ PORSZÍVÓ HASZNÁLAT

**TÖBB MINT 40%  
KEDVEZMÉNNYEL**

**690 Ft**

A SZOLGÁLTATÁS IGÉNYBEVÉTELÉHEZ KÜLDJE EL A **TAXI** SZÓT **SMS**-BEN  
A **+36 70 717 7203** SZÁMRA VAGY REGISZTRÁLJON A MOSÓBAN.



**A kapott kódot bármelyik,  
budapesti és környéki  
IMO autómosóban felhasználhatja.  
A PROGRAM AZ ÖSSZES BUDAPESTI  
ÉS KÖRNYÉKI MOSÓBAN ELÉRHETŐ**

**AZ SMS  
ÜZENETEKRE  
NORMÁL  
DÍJSZABÁS  
VONATKOZIK**



## TARTALOM

Hummer taxik az amerikai piacon	4.
Teljes a káosz a budapesti személyszállításban	4.
Haltenberger Samu-díjat kaptak (2. rész)	5.
Nemzetközi Uber-ellenes hangulat	6.
Fizetésre kötelezték az Ubert	7.
Sajtóanyag	8.
Mekkora kárt okoz az Uber?	13.
Taxi vs. Uber	14.
Személygépkocsis személyszállítóként UBER-ezni?	16.
Forgalmirend-változások	16.
Engedéllyel rendelkező fuvarszervezők a fővárosban	17.
10 éve történt, 20 éve történt	17.
Nyugdíj előtt egyeztessük biztosítási adatainkat	18.
TB-változások 2016	18.
Taxisok kontra közlekedésszervezők	19.
Főtaxi 2016	20.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Tüntettek és petíciót adtak át a taxisok az UBER miatt	24.
Továbbra is szedik a parkolási díjakat	28.
Toronyházi gondolatok	29.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	34.
Pilla jelenti 26. rész - Pótcseré	38.
130 éves az autómobil	39.
Hódítanak a környezetkímélő autók	41.
Továbbra sem lehet kamera a taxikban	42.
Átalányadó és minimálbér	43.
Kenguru kontra Mercedes	43.
Az elektromos cigaretta is tilos a taxikban!	43.
Eltűntek a matricák a rendszámról	44.
Lakásbérbeadás adója	45.
Az új CITROËN SpaceTourer	46.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Berkó Károly

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben

és a BTI-ben

A kiadó a lapban megjelenő hirdetések tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Alkohol és drog hatása alatt támadott

## A vád: emberölési kísérlet

**Akár húszévi fegyházbüntetést is kaphat az a tettes, aki fél liter vodka, öt üveg sör, némi amfetamin és marihuána elfogyasztása után döntött az ingyen taxis mellett: fizetés helyett kalapáccsal tört az öt szállító fuvarozó életére 2015 januárjában Monor külterületén – derült ki a Budapest Környéki Törvényszéken, ahol előre kitervelten, aljas indokból elkövetett emberölés kísérlete miatt folytatnak eljárást a támadó ellen.**

A 43 éves budapesti taxis 2015. január 10-én 21 óra 20 perckor hívta a 107-et azzal, hogy életére tört egy utas Monor külterületén. Mint arról magazinunkban is beszámoltunk: egy rákospalotai plázánál szállt be a taxis mellé a munkásruhát viselő férfi, túrazsákját a hátsó ülésre rakta. Útközben családjáról, munkáról beszélgetett a sofőrrel. Mindeközben Monor külterületén olyan helyre vitette magát, ahol a taxisnak meg kellett állnia a rossz minőségű út miatt. Ekkor elővett egy ácskalapácsot, és lesújtott a sofőr fejére. A taxis kiugrott a kocsiból, a támadó követte.

„Meg fogsz dögleni!” – ordította, mire a sofőr egy szempillantás alatt visszaült a volán mögé, lezárta az ajtókat, majd elhajtott, meg sem állt Gyömrőig. Vérző fejsérüléssel onnan szállították kórházba a mentők. Sérülése arra utalt, hogy a taxi utasterében talált ácskalapács szögkíhúzó részével ütötték meg.

A rendőrség büntető eljárást indított a támadó ellen, aki menekülése közben a taxi hátsó ülésén hagyta hátizsákját, amelyben azonosítására alkalmas dokumentumokat találtak az egyenruhások.

Az elfogása napjáig gyógyszereken, alkoholon és kábítószereken, illetve fedél nélkül élt fiatal férfit azzal vádolja az ügyészség, hogy pénz nélkül vitette magát ismerőséhez a taxissal, majd megpróbálta megvalósítani húsz éve dédelgetett álmát: kioltani egy ember életét. Az ügyészi vádirat szerint az emberölési kísérlet sértette a halántékára mért ütés után nem vesztette el eszméletét, így el tudott menekülni a helyszínről, és vérző fejjel kórházba sietett. A vádhatóság kiemelte: azzal, hogy életveszély okozására alkalmas eszközt használt a bedrogozott férfi, megvalósult az emberölési kísérlet. A vádirat ugyanakkor kitért arra is, hogy a tettes függőségben nem szenved, intellektuális képessége azonban gyenge.

P. Attila Ottó, aki román állampolgárként egy szebb élet reményében nyolc éve érkezett Magyarországra, vallomásaiban mindvégig azt hangsúlyozta: az elfogyasztott bódítószerek hatása alatt követte el szörnyű tettét, amit megbánt. Az emberölési kísérlet előtt alkalmi munkákból, illetve guberálásból tengődő férfi a bírói tanács előtt elmondta, nem akarta megölni a ta-

xist és sosem voltak gyilkos gondolatai. A vádlott szerint nem igaz az ügyészség azon állítása sem, hogy azért akarta megölni az öt szállító férfit, mert nem tudta kifizetni a számlát: éppen aznap kapta meg a fizetését, amiből azonnal „spanglit és

**Havi aforizma**  
Az 1990-es taxis blokádot nem lehet uberelni...

gyógyszert”

vett, de maradt elég pénze az utazási költsége fedezésére. Az állította, hogy a bűncselekmény elkövetését beismerő vallomását drog és alkohol hatása alatt tette. Vallomásaiban az ügyben eljáró nyomozóknak kifejtette: a taxis elmenekülése után vonattal utazott vissza Budapestre, ahol egy elhanyagolt csepeli épületben „gondolkozott azon, hogy feladja-e magát a rendőrségnek”, amit az egy héttel későbbi elfogásáig nem tett meg.

Az előre kitervelt, aljas indokból elkövetett emberölési kísérletet a büntető törvénykönyv tiztől húsz évig, illetve életfogytiglan terjedő szabadságvesztéssel büntel-

# ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

**0.-Ft**

kezdőbefizetéssel, vagy

**110.000.-Ft**

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve, hitelesítve, üzembiztosan elvihető!

„Néma” – alapidjiban foglalt – km kezelés!

**+36 20 9344 529**

Ecometer Kft. 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel./Fax: +36 1 240 9479

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

ti. A vádlott szerencséje, hogy a taxis élve megúszta a támadást, így a tettes a leg súlyosabb felelősségre vonást elkerülheti, ám így

is minimum tíz évet rács mögött tölthet. Az első fokú ítéletig azonban még pár hetet várni kell, ugyanis a bűnjelek egyelőre nem ér

keztek meg a Budapest Környéki Törvényszékre – derül ki a hírügynökségi jelentésből. **k.z.t.**

**3,5 millió forintért beszerezhető az autómonstrum**

## Hummer taxik az amerikai piacon

**New Yorkban a Nissan NV200-ast választották hivatalos taxinak, és ennek megfelelően ezt a típust támogatja a városvezetés árban is, ám az egyik amerikai gyártó, egy támogatási lehetőséget kihasználva, mégis olcsóbb alternatívát kínál a japán kisbusznál. Az AM General egyik legismertebb terméke a Hummer. Taxi-konceptióját már 2012-ben bemutatták, az MV-1 Empire névre keresztelt járművet csak most dobják piacra.**

Az autómonstrum nem egy kifejezetten kellemes vizuális látvány, azonban rendkívül praktikus, és ami a lényeg, relatíve olcsó. Az MV-1 alapvetően 33 ezer dollárba kerül, ami 3-4 ezerral több, mint a Nissané, azonban az AM által gyártott kocsik alkalmas kerekeszék befogadására is. A taxit az alapoktól úgy tervezték és fejlesztették, hogy a mozgássérültek mindenféle korlátozás nélkül használhassák, míg hagyományos taxi esetében egy ilyen átépítés 10-20 ezer dollárba is kerülhet. New York állam ezt azonban támogatja, autónként 14 ezerrel, ami az átépítés költségeit nagyjából fedezi is. Az MV-1 esetében azonban erre nincs szükség, viszont ugyanúgy jár támogatás, tehát az autó ára máris csak 19 ezer, ezzel pedig jóval olcsóbb, mint a Nissan. New York City önkormányzata továbbá 50 centtel támogat minden egyes fuvart, ha a taxis mozgássérültet szállít, ami első hallásra ugyan nem sok, azonban egy év alatt komoly összeg gyűjthető belőle. Az AM General további 50 centtel toldja meg az első 25 vásárló támogatását. A gyártó szerint ebből az első év-

ben, akár 7800 dollár is begyűjthető. Ha ezt is levonjuk a vételárból, akkor 11800 dollárba kerül csak a cég első taxija, ami több mint versenyképes. Az összeg nagyjából 3,4 millió forint, ami egy ilyen járműért nemcsak az USA-ban számít méltányos árnak. A gyártónak természetesen ehhez szüksége van a támogatási rendszerre is, éppen ezért már t ö b b



nagyvárosban, többek között Washingtonban is tárgyalnak a helyi városvezetéssel a részletekről. A városvezetők – úgy tűnik – hajlanak a hazai gyártmányú gépkocsik támogatására. Ha ez széles körben elterjed, a Nissan komoly piaci részesedévesztést könyvelhet el e területen. **Cash**

## Teljes a káosz a budapesti személyszállításban

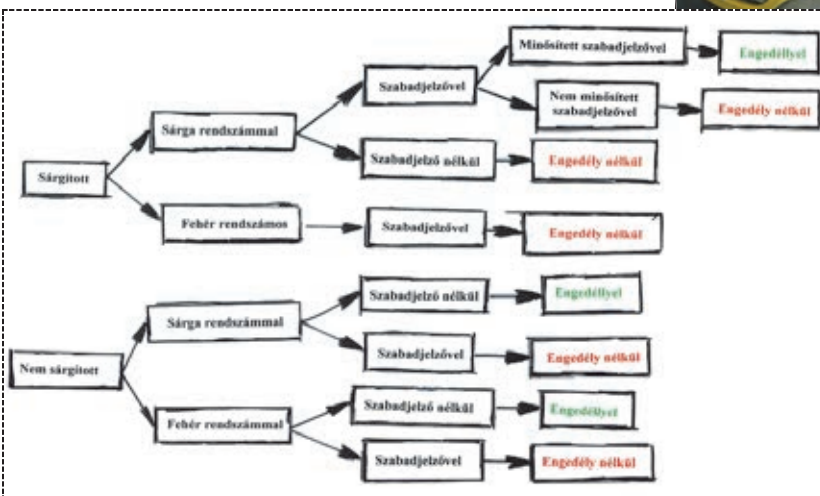
A pesti taxisok többsége nagy örömmel vette tudomásul a majd három évvel ezelőtt bevezetett taxirendeletet, miszerint minden pesti taxi sárga, minősített szabadjelzővel van ellátva. Ezzel szemben – napjainkban – teljes a káosz a budapesti sze-

mélyszállításban. Sárgított, nem sárgított, szabadjelzővel, szabadjelző nélküli autók szolgálnak a fővárosban.

Megpróbáltam táblázatban összefoglalni a jelenlegi helyzetet. Ki kell



**A taxi oldalán a Minősített budapesti taxi szerepel. Ám a szabadjelző nem engedélyezett, így viszont nem szolgáltatathatna a fővárosban. Hab a tortán, hogy az autó sérült**



emelni, hogy az engedéllyel rendelkező és az engedéllyel nem rendelkező sárgított, sárga rendszámos taxik mellett vannak ér-

vényes személyszállítási engedéllyel rendelkező sárga rendszámos, nem sárgított és fehér rendszámos, nem sárgított személyszállító vállalkozók.

**Tóth Tibor**



# Haltenberger Samu-díjat kaptak

## (2. rész)

**A tavaly Haltenberger Samu-díjjal ki-tüntetett Ádám Józsefet és Csepregi Tamást követően, ragaszkodva az abc-sorrendhez, e havi számunkban Forgó Bélát mutatjuk be olvasóink-nak.**

### Forgó Béla TaxiPlus

• A honvédség után egy darabig teherautót vezettem, ám nagyon nem tetszettek a körülmények, így változtatni akartam. A '80-as években slágerszakma volt a taxizás, ezért ide bekerülni sem volt túl egyszerű. Én azért megpróbáltam, és '81 április elsején fuvarozni kezdtem a Volán Taxinál. Amikor erről az időszakról beszélek, azt szoktam mondani, hogy ezt én áprilisi tréfának szántam, ám idővel ez lett belőle.

• *Akkoriban a Volánhoz bekerülni csak nagyon nagy protekcióval lehetett...*

• Nekem volt, ezért sikerült. A Volán Taxinál egy speciális gebin-rendszerben üzemeltek az autók. Az előforduló hosszabb javítások idejére – törés, motorgenerál stb. – a cég segített a taxisoknak abban is, hogy ne maradjanak jövedelem nélkül az ilyen időszakban. Ezt azért mondtam el, mert talán egy fél év telt el belépésemet követően, amikor összetörték a kocscinkat. Én pedig az előbb említettek okán, felkerültem a diszpécserközpontba, ahol meg is ragadtam. Párhuzamosan új munkámmal, persze taxiztam is. Ahogy telt az évek, sok minden egyébbe is foglalkoztam. Oktattam, továbbá marketinggel és egyébekkel is próbálkoztam.

• *Meddig voltál a Volánnál?*

• Egészen addig, amíg a magántaxit 1982-ben meg nem engedték. Ekkor váltottam, és elmentem maszeknak. Miután a privát szektorban, az első években a forgalmazás CB-rádióval zajlott, egy barátommal kimentünk Münchenbe, ahonnan behoztam egy Stalker IX-est. Amikor megvolt a rádió, nem sokkal később beléptem a Budába. Nem voltam alapító, de azért már az elején ott voltam. Miután fejlődött a cég, nőtt a hívásszám is. Ezért egy pár hónap múltán, itt is beültem a központba, diszpécserkedni.

• *Akkoriban ez még önkéntes alapon ment. Mindenki vállalt bizonyos mennyiségű szolgáltatást ingyen, a közösség érdekében.*

• Igen, de a gyakorlatban, ha valakinek ehhez nem volt kedve, én bementem helyette. Egy idő után ezek a cserék állandósultak, és többnyire fix emberek dolgoztak a központokban. Volt egy-két olyan kolléga, talán szabadnap-felváltónak lehetne őket nevezni, akik beültek olyankor, ha nem volt más megoldás. Aztán így nyomtuk.

• *Éjszakáztál?*

• Nem, többnyire nappalos voltam.

• *Annak idején a nappalosok többnyire citysnek mentek, az éjszakások meg budásnak.*

• A címekben is így volt. A citysek voltak a „hangyszorgalmúak”, a budások a „vagányabb éjszakások”. Aztán jöttek a különféle változások, a rendeletek, az új cégek, és egyre javult a helyzet. Én mindig olyan központban dolgoztam, ahol nagyon ment. '82-től '87-ig a Budában voltam, majd a Főtaxi következett '92-ig. Az egy más világ volt, más szokásokkal kellett megismerkedni. Mikor beleszóppentem úgymond a sűrűbe, azt el sem tudom mondani. Órákig ment el egy-egy cím, papíralapon.

'92-ben megalakult az „eredeti” Tele5 Taxi. Amit a Szenci Szabó Jani alapított és a Balogh Tibi volt a manager. Szép időszak volt ez is, ám amikor megtörtént az ún. „rendszer-váltás” – talán minden akkor taxizó tudja, mit nevezek ennek –, akkor eljöttem, és következett a Rádió Taxi. Ott 2009-ig voltam. Majd ismét végigéltem egy rendszerváltást. Vettem a kalapom, és 2009 júliusától dolgozom a TaxiPlusnál. Itt szintén az alapokról kellett indulni. Egyébként 2009. június 28-at tekintette az azóta sajnos elhunyt Oláh Attila cége születésnapjának, mert ekkor jegyezték be a TaxiPlus-t. Attila egy nagyon pörgős, tehetséges ember volt. Sokszor mindössze 3 órát aludt az irodában, mert annyi dolog volt. Ezt sokan nem tudták róla. Hétfé-ken, ünnepnapokon is bent volt, mindenre figyelt. Ha jött egy probléma, teljesen mindegy, hogy technikai, nem technikai, azt azonnal megoldotta. Egy jól pörgő céget hozott létre, és virágoztatott fel a semmiből. Sajnos fiatalon győzte le a betegség.

• *Mennyiben változott maga a taxizás a Volános idősztől a mai napig? Volt URH, majd CB, majd ismét URH, és jelenleg tablet. Változtak a megrendelések, a szokások taxis részről, utas részről.*

• Amikor én kezdtem '81-ben, akkor fix tarifa volt. Mert az állami Főtaxi és a Volán ugye fix áron dolgozott. Akkor bátran integettek az emberek az utcán, mert mindenki ugyanannyiért közlekedett. Később megjelentek a magántaxik, és néhány évet követően kezdtek elcsúszni a tarifák. A szervezett, központokhoz tartozó fuvarosoknál – a társaságok döntése alapján – sajnálatos módon, egymáshoz képest egyre lejjebb mentek. Sorra jöttek az „okosságok”, melyekkel a fuvarszervezők magukhoz kötötték megrendelőiket. Elsősorban két dologban „versengtek”: az egymás alá vitt tarifával, és a különféle „kézpénzkímélő fizetési módok” bevezetésével. Ezek célja az volt, hogy csak velük utazzanak, és csak az ő telefonszámukat hívják. Ez egy darabig el is ment, ám a '90-es évekre borzasztó nagy túlkínálat lett taxiból.

A következmény a két szélsőség lett. Vagyis a többség nyomott áron, veszteséget termel-



Forgó Béla

ve dolgozott, míg a kisebbség kaszált, ha úgy jobban tetszik: „hiénáskodott”. Az utasok közül, pont a kiszámíthatatlanság miatt volt, aki egyáltalán nem szállt be „mezitlábás” taxiba. Vagyis, a szabadúszó hiába volt becsületes, alig akadt utasa. Tehát rá volt kényszerítve, hogy valamelyik céghez belépjen. A cégek közötti verseny gyakorlatilag arról szólt, hogy nyomjuk le az árakat. Igen ám, de a nyomott ár költségei is a taxist terheltek. Az ő zsebükre engedtek a fuvarszervezők áraikból. Ami ebben a szakmában állandó, hogy mindig, mindent a taxis fizet és fizetett. Akármelyik cégről beszélünk, azt a taxisok tartják fent. Szintén a taxis pénzből megy és ment a „pacsi”, amivel hasonlóképpen elszaladt a ló. Mert ha az érintett szállodások, panzió-

Újabb légitársaságokat  
köszönthetünk  
a Liszt Ferenc  
Nemzetközi repülőtéren

Air Corsica	B terminál
Balkan Holidays	B terminál
Go2Sky Airline	A terminál
Privilege Style	A terminál
Thomas Cook Airlines	A terminál
WDL Aviation	A terminál

sok, éntermesek, stb. 100 forint helyett fuvaronként kaphatnak 300-at is, akkor azt a telefonszámot fogják hívni, ahonnan ezt a magasabb ajánlatot kapták. Az ilyen nagyobb „pacsipénzt” kínáló cég büszkélkedhet, hogy lám milyen ügyes a managere, ám a számlát ez esetben is a taxis fizeti a tagdíjban, vagy másképp...

• *Eltűntek a '80-as években még természetesnek tartott kiállási díjak is. A taxis „üres” órával megy a megrendelőért, és hosszú perceket vár, szintén ingyen...*

• A taxis plusz-szolgáltatást nyújt az utasnak azzal, hogy nem kell kimennie az utcára taxit vadászni, vagy elsétálni a legközelebbi drosztig. Ezért – ha egy maximált összeget is, de – fizetni kellene. Én e mellett lennék, de erre már nincs esély. A dolog az ingyenes kiállással ment el, ami jó ötletnek tűnt arra, hogy ez vagy az a cég elhozza a megrendelőt a másiktól, ezzel az „okos” ajánlat. A marketing-ötlet mára kőbe vésett, változtathatatlan utasjog lett.

• *Mi lenne például azzal a szállodával, melynél nem adnának „pacsit” a taxisok, sőt oda sem mennének? Előbb utóbb a londoner bármit megadna azért, hogy a vendégek igényét ki tudja szolgálni. Még a végén ők „pacsiznának”...*

• Az lenne az ideális, ha senki sem adna. De ez sem kivitelezhető, mert rivalizálnak egymás között a társaságok. A pacsit, a visszapörgetést, a honorálást, amivel a megrendelőt jutalmazzuk, ha tőlünk rendel taxit, csak egységesen lehetne megszüntetni. Ez a taxisoknak is jól jönne, mert mint mondtam, ezt is ők fizetik ki.

• *Tavaly ősszel bizonyos időszakokban nagyon nehéz volt taxit hívni. Úgy tűnt, visszajön a '70-es évek taxis aranykora. Ugyanakkor nem jó, ha a megrendelő egyáltalán nem kap autót, vagy túl sokat kell várnia rá.*

• Hogy nem volt taxi, az szerintem két nagyobb okra vezethető vissza. Az egyik, a szigorítások miatt kiesett sok autó. A másik, hogy a jelenlegi tarifával magasabb bevételhez jutnak a kollégák, és többet tudnak hazavinni. Innentől kezdve nem kell 12-15 órát a kocsi ülni, csak mondjuk nyolcat, tizet. Ezek az okok összeadódhattak.

• *Korábban, a múlt század '70-es, '80-as éveiben, az volt az elvárás a taxisokkal szemben, hogy nappalosként, vagy éjszakaiként legalább egy csúcsot csináljanak végig. Aki valamilyen okból egyedül volt az autón, az sok esetben csak ekkor jött ki. Közben haza, vagy strandra ment. Megváltoztak a szokások...*

• Meg. A délutáni csúcsot, amikor viszonylag több a megrendelés is, szerintem inkább a közlekedés lassulása okozza. Az éjszaka pedig teljesen megváltozott. De ezen belül is más a péntek-szombat, vagy a többi nap. A kedd a leggyengébb. Aztán az is kérdés, mit nevezünk csúcsnak? Mert ugye a megrendelések számát és a kint lévő taxisokat kell valahogy arányba hozni.

• *Van változás egyéb is. Például a címkérés. A fiatalabb kollégák lassan nem tudják a térképet használni, mert ugye minek, ott a GPS.*

• Néhány éve még, amit nem tudtunk, azt kitérkepeztük. Meg se mertük kérdezni a csövön, hogy hol van ez, vagy az. A taxisokkal kapcsolatos minőségi romlás kezdetét arra az időre teszem, amikor a '90-es évek elején a munkanélkülieket elküldték taxisnak. Budapesten volt időszak, amikor 20 ezer fölött volt az ebből a foglalkozásból élők száma. Most ott tartunk, hogy nincs képzés, ami meg van, az nem az. A jelölt nem tud igazán taxizni, csak dolgozik, mert pénzt akar keresni. Ez a minőség rovására megy, és ebből aztán vannak gondok. Az

utcákat, tereket, intézményeket sokan nem ismerik. Az új technikai eszközök csak butítják az embereket. Hasznosak, de előzetesen megszerzett tudás nélkül nem fogják az új kollégák jól használni őket. Egyszer egy kollégának elromlott a GPS-e. Én melléguultam és azt láttam, hogy forgatja az ölében a térképet abba az irányba, amerre menni szeretne. Mint ahogy azt a GPS-től megszokta. Ha nem látom, nem hiszem el.

• *Régebben a telefonos és a diszpécser is ismerte a várost, mint a tenyerét. Úgy vették fel, és úgy adták ki a problémásabb címeiket, hogy tudták, hol a csapda benne. Most meg néhány helyen olcsó, sok esetben kölcsönzött munkaerőt alkalmaznak, akik a szakmát nem ismerik...*

• Ez régebben, és most is csapatmunka. Ahogy azt meséltem, a kezdetekben papíralapon dolgoztunk. Csak jeleket írtunk rá, mert félszavakból is értettük egymást. Aki felvette a telefont, és aki kiadta a címet, tudta miről beszél. Mivel gondolatban együtt voltunk teljesen, az utas bizonytalanságát is eloszlattuk. Ez az, ami most egy kicsit hiányzik. A technikai fejlődés abba az irányba viszi a központokat és a taxisokat, hogy nem is kell gondolkodni, nem kell megtanulni dolgokat. Ezek a rendszerek már fel vannak töltve nagyon komoly adatbázissal, és amikor te kérsz egy autót mondjuk a Műcsarnok oldalához, amit ugye nem lehet utca-hátszám szerint megadni, a gép erre is talál megoldásokat, helyetted is. Ugyanis, ha egyetlen egyszer is kértek olyan helyre taxit, amelyet pontos cím szerint nem lehet meghatározni, akkor azt rögzítjük a rendszerben. Így, ha bármikor kérnek autót még egyszer oda, azt a gép „feladja”.

• *Ez nem azt jelenti, hogy előbb-utóbb rátok nem is lesz szükség? Egy ideig még volt munkanélküliekkel meg lehet oldani a*

## Négy földrészen tiltakoztak az új szolgáltató ellen

# NEMZETKÖZI UBER-ELLENES HANGULAT

**Az Uber Amerikában indította el a személyi fuvarozás konkurenseként szolgáltatását, mára azonban ezt több földrészen kiterjesztette. Ahol megjelennek, a taxisok kivétel nélkül tiltakoznak, s ennek egyre durvább módon adnak hangot. Legutóbb már Afrikában és Ázsiában is felléptek ellenük, hogy az európai, köztük hazai tiltakozásokat se feledjük. Úgy tűnik, az Uber mindenhol ellenérzéseket generál, ahol csak megjelenik.**

A Tanú című film egyik elhíresült mondása, miszerint: „*Pelikán elváltárs! A nemzetközi helyzet fokozódik!*” – igaznak tűnik az Uber fuvarszervező szolgáltatással szemben is. Az Amerikai Egyesült Államokból induló kezdeményezés ma már az egész világon jelen van, s ahol

megkezdte működését, ott előbb-utóbb heves ellenérzést vált ki a hagyományos személyi fuvarozást végzőkből. Edddig a tengerentúlról és az öreg kontinensről lehetett tiltakozásokról, demonstrációkról hallani, azonban az újesztendő első heteiben Afrika és Ázsia is hangját hallatta.

Kenyai taxisofőrök azt kérték február elején a kormánytól, hogy tiltsa be az Uber közösségi személyszállító szolgáltatást, amely olcsó fuvardíjai miatt az afrikai országban is egyre népszerűbb. Josphat Olila, a kenyai taxisok egyesületének elnöke azt mondta: amennyiben a kormány nem tesz semmit a helyzet megváltoztatására, sofőrjeik és a taxi-tulajdonosok demonstrálnak az Uber ellen. Mwangi Mubia, az egyesület szóvivője kifejtette: az Uber olcsó viteldíjai miatt csaknem négyezer taxis veszítheti el megélhetését.

Néhány hete több tucat taxi tüntetett a Costa Rica-i főváros, San José különböző pontjain, és a közép-

TAXIFÓLIÁZÁS

06 70/387 01 22

Budapest (Zugló) Szönyi út 30-34  
www.taxifoliazo.com.



-Tíz éves tapasztalat.

-Csúcsmínőségű német öntött fóliát használunk.

-A fólia anyagára 5 év garanciát vállalunk!

-Megvásárolható nálunk a BKK által előírt összes kiegészítő matrica (pepitasáv, engedély szám, tarifiatáblázat)!





szellemi erőfeszítést nem igénylő gombnyomkodást, de aztán nem az applikációk kora következik?

• Bizonyos értelemben ez a jövő, ez így valószínűleg egy kihalóban lévő foglalkozás. De szerintem mindig lesznek olyan emberi szituációk, melyet a gépek nem tudnak majd megoldani. Tovább megyek, mindig lesznek kezdők, satöbbi. De jelen pillanatban, ha megnézel egy igazi diszpécser, ne ki komoly helyismerettel kell rendelkezni, ismernie kell a vonatkozó jogszabályokat, a cég belső szabályait, specialitásait. Ismernie kell a KRESZ-t. és a pénzügyi szabályokat, vagy akár a talált-tárgyak kezelését is. Tehát nagyon sok mindent. Ezt teljesen nem lehet technikával kiváltani.

• Az új kormányrendelet ismeretfelújító képzést és vizsgát ír elő a taxisoknak KRESZ-ből. Am sem a telefonosoknak, sem a diszpécsereknek nem kell számot adni pillanatnyi tudásáról. Őket ki képzí?

• Ez általában úgy működik, hogy a tapasztaltabb kolléga pártfogása alá veszi a kezdőt, de ezen a pályán elhelyezkedni kívánó munkaerőt. Kiderül pár nap alatt, hogy egyáltalán alkalmas-e erre, vagy nem. Nyilván kommunikációs képességekkel és egyebekkel is rendelkeznie kell a jelentkezőnek. Én azt gondolom, hogy aki egyáltalán bejön, és kipróbál egy ilyen jellegű munkát, annak a 80-90%-a önmagától elmegy a feladat összetettsége miatt. Így, bár ezt nem szép dolog kimondani, és senkit sem akarok megbántani, de a maradékkal kell gazdálkodni. Ami azt jelenti: lehet, hogy egy-két hét múlva még nem fog önállóan dolgozni, hanem csak egy hónap múlva. Lehet, hogy sűrűbben fog segítséget kérni a tapasztaltabb munkatársaktól, de azért már dolgozik. Ez, ahogy azt az előbb már mondtam, csapatmunka. Tehát például, ha átkiabálnak neked

a túloldalról, hogy árajánlatot kérek innen-oda, akkor muszáj segíteni. Azért azt nem tehetem meg, hogy az utast annyi ideig tartsa a telefonos vonalban, amíg egy számítógépes program kalkulációját megnyitja, és az elkezd a tervezést. Az utast nem lehet ennyi ideig a vonalban tartani. A speciális kérésekre ugyanez vonatkozik, nem tudják a rendszerek mindegyiket kezelni. Vagyis összedolgozunk, attól függetlenül, hogy ki milyen feladattal ül a központban.

• Amikor diszpécser lettél, cetlikre irták a megrendeléseket, melyeket a telefonosok odadoztak a cső végén ülőknek. Akkor a csúszda „feltalálása” is forradalmi megoldás volt. De talán lazább időszak volt...

• Igen, de akkor a taxisok szakmailag képzetebbek voltak. Én például feldobtam egy címet, mondjuk vegyünk egy egyszerűbbet, Erzsébet tér, a Kempinski. Nem kellett hozzatennem házszámot, már nyomtak rá. De a bonyolultabb címek is azonnal elmentek, magyarázat nélkül. Aztán, az idő múlásával elkényelmesedtek a taxisok, és a korábbi szöveghez egyre többet kellett hozzátenni. Ma pedig még több infót kell adni, mert a felkészültsége a kollégáknak kopik. Korábban, azért, hogy egy adott időintervallumon belül minél több címet ki lehessen adni, rövidítettem. Amin lehetett derülni is. Például, ha azt mondtam: „Vörösmalom”, tudták rögtön, hogy a Moulen Rouge-hoz rendezek. Vagy a Volán Taxinál volt kollégám, aki a Fehér Galambot mindig „Weiss-tubi”-ként dobta fel. A Márványenyasszony nagyon hosszú szó, időigényes kimondani, és ha el voltam havazva, mert sok címet kell kimondani a hagyományos rendszerben, akkor e helyett a „Kórához” kerestem autót. Amit azért minden taxis értett korábban. Éveken keresztül a VIII. kerület, „Anyós” utcát dobáltam, ami ugye rendes névén a Sárkány

utca. A taxisok ez esetben is tudták, hova szól a megrendelés valójában.

• Ez is megszűnt a tabletek korával. Most nincs humor, a taxis csendben várja jó sorát...

• Az, hogy nem lehet beszélni, jó is meg nem is. Mert a fuvaros többnyire egyedül ül a kocsiban. A régi rendszerben érezte, hallotta a környezetét. Tudta hol van fuvarigény, dugó, vagy baleset. Értesült a kollégáktól mindenről, ami a városban történt. Rész volt a pillanatoknak. Most pedig a nagy némaság veszi körül. Nem tud az utasforgalomról semmit. (Kiöntött az Opera, integetnek a reptéren stb.) Nem hallja azt sem, ha egy baleset miatt érdemes kerülni. Am ezeknél szerintem fontosabb, hogy nem tanul a taxis menet közben. Például egy éjszaka kiadok mondjuk négyezer címet. Ez nem kevés, de csináltam már többet is. Tegyük fel, te végigdolgozod azt a 12 órát. Hallod és tanulsz belőle. Amikor nem tudtam eladni például egy címet és esetleg másképp kerestem oda, azt is megtanultam. Mert óhatatlanul hallottad. Azt szoktam mondani, hogy a diszpécserközpont minden cégnek a lelke. Hozhatsz akármennyi címet, vagy taxist, ha nem hangolod össze ezt a két dolgot, akkor baj van, vagy lesz. Ha szimbolikusan akarjuk mondani, akkor én azt mondom, egy élére állított fémpénz tetején áll a diszpécser, és tartja a balanszt. Ha ez eldőlt az egyik oldalra, agyonüti az utast, ha másik oldalra, agyonüti a taxist. Egyik se jó. A taxisok közül egyiket se bántom. Én is voltam kezdő, én is térképeztem, csak nálam három hónap alatt szétment a térkép, mert használtam. Belátható időn belül, a vezető nélküli autók korában ez utóbbit már érteni sem fogják, mert se taxis, se diszpécser nem lesz...

• Köszönöm a beszélgetést!

-kó-

amerikai országban szerintük illegálisan működő Uber cég közlekedési szolgáltatásának felfüggesztését követelték.

A La Prensa Libre újság szerint fennakadások voltak a közúti közlekedésben, különösen az elnöki hivatal közelében lévő Zapotéban, mivel az utakat hosszú sorokban taxisok foglalták el. A demonstrációval kapcsolatban a Taxisofőrök Országos Szakszervezetének elnöke, Rubén Vargas azt nyilatkozta, hogy ennek a fontos akciónak a célja nem a közúti közlekedés megbénítása, hanem az Uber vállalat elleni békés tiltakozás. A szakszervezet ragaszkodik hozzá, hogy a kormányzat blokkolja az Uber digitális platformját, amin keresztül kapcsolatba léphetnek a taxisofőrök és az utasok, és büntessék meg azokat az alkalmazottakat, akik a vállalat közlekedési szolgáltatását bonyolítják.

Az Uber több éve jelen van Izraelben, de nem közösségi szolgáltatóként működik, hanem hagyományos taxikat üzemeltet. A cég az utóbbi időszakban politikusoknál lobbizott, hogy módosítsák az izraeli jogszabályokat. A hatályos jog ugyanis tiltja, hogy magánszemélyek személyszállításért pénzt kérjenek, sőt még az utazás költségeinek részleges megtérítése is tilos. Ez gátolja több, közösségi közlekedéssel foglalkozó internetes szolgáltatás megjelenését is. Mindez komoly vitát váltott ki még a kormányülésen is. Mint érzékelhető, egyre erősebb befolyással bír e területen is az Uber.

Ázsiában négy ország, hat taxitársasága fogott össze, hogy egységesen lépjen föl az internetes konkurencia ellen, mivel elégedetlenek a jogszabályokkal. A személyszállítók egyidejű forgalomkorláto-

## FIZETÉSRE KÖTELEZTÉK AZ UBERT

A párizsi döntőbíróság 1,2 millió eurós büntetést szabott ki az internetes fuvarmegosztó szolgáltatást nyújtó Uber franciaországi leányvállalatára, az UberFrance-ra a sofőrjeivel való kommunikáció hiányossága miatt. Az egyik taxis szakszervezet, a Taxisok Nemzeti Szövetsége (UNT) nyújtott be panaszt a döntőbíróságnál azt állítva, hogy az Uber nem foglalt egyértelműen állást abban, hogy sofőrjei parkolhatnak-e nyilvános helyen utasra várakozva, miközben nincs megrendelésük.

A francia legfelsőbb bíróság tavaly májusban megerősítette azt a 2014 decemberében kimondott ítéletet, miszerint a közösségi személyszállító szolgáltatást nyújtó autóknek két utazás között garázsba kell vonulniuk, ha nincsen előre megrendelt fuvar, azaz nem körözhetnek utas után kutatva, az kizárólag a taxisok joga.

Az UNT a párizsi döntőbíróságon bebizonyította, hogy az Uber France és a másik alperes, a Hollandiában bejegyzett Uber BV a két ítélet között eltelt hónapokban – 2015 januárjától 2015 áprilisáig – nem tett egyértelmű ajánlásokat sofőrjeinek a körözést illetően, éppen ellenkezőleg, arra ösztönözte a sofőröket, hogy a nagyobb kereslettel bíró övezetekben várakozzanak, és vegyenek fel utasokat úgy, hogy két út között nem vonultak garázsba. A döntőbíróság ezért arra kötelezte az Uber France-ot, hogy fizessen 1,2 millió eurót az UNT-nek.

zó demonstrációkat is kilátásba helyeztek, amennyiben a helyzet nem változik.

Dühös taxisok az új típusú, és jellemzően olcsóbb fuvarmegosztó szolgáltatások ellen tiltakoztak, és a tavaly júniusi, akkor még kifejezetten az amerikai Uber ellen irányuló megmozduláshoz hasonlóan ezúttal is incidensek robbantak ki a párizsi régióban több helyen. A rendőrség szerint mintegy 1500 taxis vett részt a különböző megmozdulásokban, amelyekhez olasz, spanyol, belga és svájci taxisok is csatlakoztak a szolidaritás jegyében.

Január 26-án a reggeli órákban az egyik párizsi körgyűrűn mindkét irányba eltorlasztották az utat és gumiabroncsokat égettek a taxisok. A forgalom helyreállításán és az akadályok felszámolásán dolgozó rendőröket kövekkel hajgálták a tüntetők. A sűrű fekete füstfelhőbe burkolódzó helyszínről végül tizenkilenc embert vittek be a rendőrök a kerületi kórházra.

Egy repülőtéren transzforszolgáltatást ellátó mikrobusz elűtött egy taxist a párizsi Orlynál. A rendőröknek azzal magyarázta tettét, hogy megijedt és a pánik hatására gyorsítani kezdett. Az incidens után helyreállt a nyugalom, de a taxisok folytatták a forgalomlassító megmozdulást mindkét párizsi repülőtérenél, az Orlynál és a Roissynél is.

Manuel Valls francia miniszterelnök, aki napközben fogadta a taxisok delegációját, elfogadhatatlannak nevezte és elítélte az erőszakos cselekményeket.

Párizsban a gazdasági minisztérium épületével szemben mintegy 140 taxi sorakozott fel, hogy tiltakozzon a szerintük tisztességtelen versenyt folytató új vetélytársak megjelenése és Emmanuel Macron gazdasági miniszter piaci deregulációt támogató politikája ellen.

„Gazdasági terrorizmus”, „Macron-Uber cinkostársak”, „Állítsátok le a deregulációt!” – egyebek között ilyen feliratokkal vonultak fel a taxisok, akik úgy fogalmaztak: a túlélésért küzdenek. A taxisok szakszervezetei, amelyek szerint az új versenytársak letörlik az árakat és nem tartják be a törvényeket, kompenzációt követelnek a működési engedély értékének jelentős csökkenése és tevékenységük zsugorodása miatt.

Franciaországban tavaly ősszel betiltották az UberPop nevű mobiltelefonos alkalmazást, amelyen keresztül a közösségi személyszállító szolgáltatást nyújtó legismertebb cég, az amerikai központú Uber a legolcsóbb lehetőségeket kínálja a leendő utasoknak. Az UberPop betiltásának dacára nem tért vissza a nyugalom a szektorba, Párizsban például a hivatásos taxisok forgalma 20-30 százalékkal csökkent.

A szakszervezetek közös felhívására ugyancsak tüntetések voltak a közalkalmazotti szférában, amelynek 5,6 millió alkalmazottját 2010 júliusa óta sújtja a költségvetési szigor. A béremelésért küzdő hivatalnokokhoz csatlakoztak a középfokú oktatás tervezett reformját bíráló tanárok, valamint a légi irányítók is. Nemcsak a bérek vásárlóerejének csökkenését, hanem a munkahelyek megszűnését is kifogásolják az érdekvédők, különös tekintettel az oktatási és az egészségügyi szférára. A párizsi repülőtereken a járatok egyötödét törölték a sztrájk miatt.

Franciaország több nagyvárosában is tiltakoztak a taxisok, így Marseille-ben és Toulonban is. A szakszervezeti vezetők további tiltakozásokat is kilátásba helyeztek, amennyiben a kormány nem tesz megfelelő lépéseket az Uber és hasonló szolgáltatók megregulálására – derül ki a hírügynökségi jelentésből. **k.z.t.**

**A BKIK székházában tartott sajtótájékoztatón az alábbi írásos anyaggal egészítették ki a szóban elhangzottakat:**

## Sajtóanyag

2015 májusában a taxis szakmai –, és érdekképviseltek levélben fordultak a Miniszterelnökhöz és kérték a segítségét, arra vonatkozóan, hogy közel 6 éves egyeztetés után, két évvel a 31/2013.(IV.18.) Főv. Kgy. taxirendelet elfogadása után, a Kormány egy korszerű rendelettel teremtsen meg a személyszállítási szolgáltatás szigorú feltételrendszerét, amely valamennyi piaci szereplőre egyaránt vonatkozik.

A Fidesz frakció támogatásával két hónapon belül megszületett a 176/2015. Kormányrendelet, ami 2015. augusztus 7-től jelenleg is hatályos. A tisztességes vállalkozók azt hitték, hogy a Rendelet hatályba lépése után mindenki komolyan veszi Magyarország Kormányának a döntését. Nem így történt.

Az eltelt közel fél év alatt kiderült, hogy vannak olyan piaci szereplők, mint az UBER applikációt működtető szolgáltató, és azt használó sofőrök, akik nem tartják be Magyarország törvényeit! A tevékenységük végzéséhez szükséges engedélyeket nem váltják ki!

A szakmai szervezetek az elmúlt 6 hónapban folyamatosan jelezték a hatóságok számára

az egyre érzékelhetőbb jogsértéseket, és az engedély nélkül tevékenykedők egyre nagyobb térnyerését, de érdemi válaszokat nem kaptak. Határozott lépések nem történtek az illegális szolgáltatók visszaszorítására. Ellenkezőleg, az UBER egyre bátrabb, a gyanútlan médiát használja fel sikereinek szócsovéül.

Elfogyott a türelme azoknak a taxis vállalkozásoknak, akik azt hitték, hogy a magyar hatóságok érvényt is tudnak szerezni a Magyar Kormány döntéseinek.

Elfogyott a türelme azoknak az igazukért jelenleg is demonstráló taxisoknak, akik

már a taxis szakmai szervezetekben sem bíznak. Ők vannak most az utcán. Ők, így a saját lehetőségeikhez mérten tiltakoznak, mert megelégtették a tesze-tosza bürokráciát, valamint a hatóságok lanyha és érdektelen magatartását.

A Kamarák, az érdekképviseltek, és a nagyobb fuvarszervező társaságok az utcai demonstráció helyett továbbra is a folyamatos egyeztetést és a problémák közös megoldását szorgalmazzák, ezért egy újabb levélben tettek javaslatot Miniszterelnök úrnak arra, hogy jelöljön ki egy konkrét hatóságot, akik megfelelő hatáskörrel véget vethetnek a törvényteleneknek.

### Az UBER tevékenysége

– Az UBER és a sofőrök nem fizetnek a végzett szolgáltatásuk után adót! Így egy éven több mint 1 milliárd forint kárt okoznak

## Tarlós István: A taxisok továbbra is számíthatnak a Főváros támogatására Uber-ügyben

2016. január 18.

Az adófizető, jogszabályokat betartó magyar taxisok a továbbiakban is számíthatnak a Főváros támogatására Uber-ügyben. A taxirendeletet a Főváros korábban azért módosította, hogy a városban megszűnjön az azt megelőző 15 évre jellemző felfordulás, másrészt azért, hogy békésebbek legyenek a taxisok munkakörülményei.

Az Uber-sofőrök a fővárosi taxirendelet előírásainak nem felelnek meg. A Főváros célja – a Kormánnyal együttműködve – a jogszerűség érvényesítése; az, hogy a taxirendeletet mindenki betartsa. A Fővárosnak azonban nincs hatósági eszköze és fizikai lehetősége arra, hogy az Ubert betiltás vagy lekapcsolja, a szabályokat be nem tartó „vadtaxisokat” kiszorítsa.

**Tarlós István**  
főpolgármester





**NEM TE VAGY ÉRTÜNK,  
MI VAGYUNK ÉRTED!**

.....**ÉRTED?**

**SZÖVETKEZETI  
TAGOKNAK**

**62000  
BRUTTÓ**

**ALVÁLLALKOZÓKNAK**

**74000  
BRUTTÓ**

A FIZETENDŐ TAGDÍJ TARTALMAZZA A POS TERMINÁL BÉRLETI ÉS ÜZEMELTETÉSI DÍJÁT, ILLETVE A TABLET ÉS A POS TERMINÁL ADATÁTVITELI DÍJÁT IS.

A TAGDÍJFIZETÉSI KÖTELEZETTSÉGNEK - A LEDOLGOZOTT HÓNA-POT KÖVETŐEN - UTÓLAGOSAN KELL ELEGET TENNI.

JELENTKEZZ TOYOTA PRIUSSAL ÉS HA MEGFELELSZ A FELTÉTELEKNEK, CITY TAXIS LEHETSZ TE IS!

ÉRDEKLŐDNI LEHET BARTALIS LÁSZLÓNÁL A NAPPALI ÓRÁKBAN, A 06-70/3838-009 SZÁMON.



Minősített budapesti taxi



Folytatás a 8. oldalról

a költségvetésnek.  
(UBER által közzétett éves adatok alapján.)

– Az UBER Hungary Kft., és a velük szerződött sofőrök nem rendelkeznek tevékenységi engedélyekkel.

– Nagyüzemi költségvetési csalást követnek el. (Föv. Ügyészség, NGM, NAV, Média Hatóság bejelentések)

– Az UBER új munkahelyek megteremtését hirdeti, miközben illegális tevékenysége nyomán taxis vállalkozások ezrei fognak tönkremenni.

– Lassan nekünk is választanunk kell! Adót fizessünk, vagy válasszuk a szürke-fekete gazdaság okos applikációs megoldásait?



**Tamás Miklós, BKIK Taxis Szakmai Kollégium elnök**



**Dudás Zoltán, BKIK VI-os osztály elnök**



**A BKIK székházban tartott tájékoztatón a sajtó képviselői megtöltötték a nagytermet**



**Peredi Péter, FUVOSZ főtitkár**



**Metál Zoltán, OTSZ elnök**

**Magyarország Kormánya  
Orbán Viktor  
Miniszterelnök úr  
részére**

**Tárgy: A személygépkocsival, díj ellenében végzett, a közúti személyszállításról szóló 176/2015. Kormányrendeletet sértő piaci szereplők jelenléte, mely súlyos gazdasági és erkölcsi károkat okoz a magyar vállalkozásoknak és a magyar költségvetésnek**

**Tisztelt Miniszterelnök Úr!**

Örömmel fogadtuk a Magyar Kormány 2015. évi nyári döntését, mely a 176/2015. Korm. rendeletében szabályozta a személygépkocsival díj ellenében, valamint a diszpécsterszolgálatokat (fuvarközvetítő irodákat) szabályozó rendeletét.

A magyar piaci szereplők többsége most is és eddig is jogkövető módon megfelelt a jogszabályi feltételeknek és kötelezettségeknek.

Vannak azonban olyan kivételek, mint az Uber és társai, akik az elmúlt közel 2 évben és a 176/2015. Korm. rendelet 2015. augusztus 7.-i hatályba lépése óta sem kívántak megfelelni a nemzeti szabályozásnak. Folytatják – hatósági engedélyek kiváltása nélkül – a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítási tevékenységüket, illetve folytatják a diszpécsterszolgálati (fuvarszervezői) tevékenységüket.

Ezen szolgáltatók nem tartják be és nem is akarják betartani Magyarország törvényeit.

Ez a mintegy 500 – főként budapesti gépkocsivezető és jármű – nem rendelkezik azokkal a hatályos jogszabályoknak megfelelő eszközökkel és engedélyekkel, amivel velük ellentétben a jogszabályokat betartó közel 4700 fővárosi taxi-gépkocsivezető és jármű rendelkezik.

A fővárosi fuvarszervezők (diszpécsterszolgálatok) megfelelnek a rendeleti előírásoknak és az utasok védelmében megfogalmazott jogszabályban előírt fogyasztóvédelmi garanciáknak, az Uber nem.

Akik nem rendelkeznek tevékenységi engedéllyel, így pl.. nyugtázós pénztárgéppel-taxiórával, azok költségvetési csalást is elkövetnek, hiszen ezek a bevételek, semmilyen módon és sehol nem láthatók.

A Magyar Hatóságok és rendészeti szervezetek (NAV, Kormányhivatal Közlekedési Felügyelőség, NKH, Fogyasztóvédelem, GVH, Média Hatóság, Rendőrség, FÖRI, Ügyészség) jelenleg tétlenül és tanácstalanul szemlélik a törvényt sértő folyamatot, annak ellenére, hogy a média naponta ad újabb és újabb híreket az Uber tevékenységéről.

Ezt kihasználva, az Uber folyamatos és agresszív kampányt és reklámokat alkalmaz.

Ezt kihasználva, az Uber folyamatos és agresszív kampányt és reklámokat alkalmaz.

Folytatás a 13. oldalon



# MI A JÖVŐ FELÉ TEKINTÜNK...



**TAXI 2000**

**+36 1 2000 000**



**+36-1-6-666-666**



Taxi 2000  
rendelés



Available on the iPhone

App Store



ANDROID APP ON

Google play



Available for  
Windows Phone



6x6 Taxi  
rendelés



**Információ:**  
taxi-üzletág vezetőnél  
– Fárbás Tibor  
Telefon: +36 70 376 9997  
[www.taxi2000.hu](http://www.taxi2000.hu) • [www.6x6taxi.hu](http://www.6x6taxi.hu)



# TAX4<sup>®</sup>

Tel.: 4-444-444

Válaszd te is a  
**MINŐSÍTETT  
TAXITÁRSASÁG**-ot!

## "Spanos" kollégák figyelem!

Rendkívüli lehetőség a **TAX4**-nél!

Amennyiben ketten jöttök egy autóval, a tagdíj nettó

# 51.200,-Ft/fő!!!

címfelvételi korlát nélkül!



Ne késlekedj, keress váltótársat,  
vagy add ki autód amíg alszol.

**A TAX4<sup>®</sup>**  
térítésmentesen  
biztosít számodra:

- URH rádiót
- Szabadjelzőt
- POS terminált



## Nálunk nincs kaució!!!!!!!!!!!!

### MINŐSÉG ÉS ÁRGARANCIA



[www.taxi4.hu](http://www.taxi4.hu)

Információ: 06 20 91 14 720  
06 20 44 44 123

Jelentkezés és felvétel minden kedden 9 órakor,  
Budapest XIV. Németpróna u. 35.



Folytatás a 10. oldalról

## Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Abban kérjük és várjuk a segítségét, hogy jelöljön meg egy olyan konkrét Hatóságot, amely koordinálja a hatósági szerepeket és rendelkezik minden olyan hatósági jogkörrel, amellyel meg tudja akadályozni, ill. fel tudja számolni az Uber és társai által elkövetett törvénytársításokat.

Véleményünk szerint – ahogy erre már volt példa a világban – egyszerűen be kell tiltani az internetes elérését az adott országban a törvénytelenül működő szolgáltatóknak, addig amíg azok nem felelnek meg a hatályos szabályozásnak.

Az NGM-től kapott információink szerint a Kormányzat legkésőbb 2017-ig tervezi a személyszállítási szektorban is az on-line pénztárgépek bevezetését. Ha nem tudjuk megállítani az UBER és társai „szolgáltatását”, akkor az on-line pénztárgépekre, nyugtaadó taxiokra, a „taxi-jellegű” megjelenésre és a mintegy 10.000, jelenleg még adót és járulékokat fizető kisvállalkozóra sem lesz már szükség Magyarországon.

Ha közösen nem tudjuk felszámolni a jelenlegi állapotokat – a jogkövetkezmények hiányára hivatkozva –, egyre többen fogják választani a szürke gazdaság nyújtotta pénzkereset „Uber jellegű” lehetőségét.

Levelünk mellékleteként csatoljuk azoknak a személygépkocsival díj ellenében szolgáltató vállalkozók támogató aláírását is, akik a Hatóságok gyors és hatékony fellépését sürgetik a törvénytársítással szemben.

Ahogy eddig is, úgy ezután is készséggel segítjük a Hatóságok munkáját.

Tisztelettel:

2016. január 14.

**Takács László** elnök  
Fuvarozó Vállalkozók  
Országos Szövetsége

**Zengő Zoltán**  
ügyvezető igazgató  
6x6 Taxi Kft.

**Tamás Miklós** elnök  
City Taxi  
Fuvarszervező Szövetkezet

**Dani Zoltán**  
ügyvezető igazgató  
Luxury Limusin Service Kft.

**Pásztor Gábor**  
ügyvezető igazgató  
Taxi 4 Kft.

**Tóth Brigitta**  
ügyvezető igazgató  
Taxi Plusz Europe Kft.  
Budapest

**Pásztor György**  
ügyvezető igazgató  
Tele 5 Taxi Hungary Kft.

**Metál Zoltán**  
elnök  
Országos Taxis Szövetség

**Horváth Csaba**  
ügyvezető igazgató  
Budapest Taxi Kft.

**Szunomár Tibor**  
vezérigazgató  
Főtaxi Zrt.

**Bobkó Attila**  
ügyvezető  
RádióTaxi 3 Szeged

**Zengő Zoltán**  
ügyvezető igazgató  
Taxi 2000 Kft.

**Pólya Sándor**  
cégvezető  
Taxi Plusz Europe Kft.  
Győr

## Mekkora kárt okoz az Uber?

Először is megpróbáltam megbecsülni az Uber forgalmát. Állításuk szerint 80 ezer regisztrált felhasználójuk van. Ha havonta csak kétszer utaznak, akkor 160 000 megrendelést feltételezhetünk. Átlagos 2500 forintos fuvardíjjal kalkulálva ez havi 400 milliós árbevétel, ami évente 4 milliárd 800 millió forint.

Másik oldalról is megpróbáltam megbecsülni a bevételeket. 1200 szerződött partnerük (sofőrjük) van, akik átlagosan havonta 400 ezer forint bevételt szereznek. Ez havi 480 millió, évi 5 milliárd 760 millió forint.

Ezek alapján bátran számolhatunk évi 5 milliárdos árbevétellel. Ekkora bevétel után 1 milliárd 250 millió jutalékot tesz zsebre a vállalkozás.

Mennyivel gyarapítaná az államkasszát az Uber, ha legálisan végezné a tevékenységét?

**Áfa:** 266 millió

**Társasági adó:** Költségei levonása után is kb. 750 millió nyeresége marad, ez után 97,5 millió társasági adót kéne megfizetnie.

**Sofőrök járuléka:** ha csak a minimálbér utáni járulékot és adót fizetnék meg a sofőrök, havi 68 820 forinttal számolva havi 82, évi 991 millió forint.

**Az államot így összesen 1 milliárd 354 millióval rövidíti meg az illegális vállalkozás.**

Ki jár még rosszul?

A fővárosnak 100 millió **iparüzési adót** kellene megfizetnie.

A BKK 99 millió **drosztdíj-bevételtől** esik el.

Az NKH a be nem folyt **vizsgadíjak** miatt 48 milliót bukik.

A biztosító társaságok 60 millióval kevesebb **kötelező biztosítási díjat** szednek be az Uberes autók után, mivel a hivatalos munkaeszköz után magasabb a kgfb díja.

A felsorolt tételek **összesen 1 milliárd 661 millió forintot** tesznek ki, de még nem esett szó a taxifóliázó műhelyek, taxiárszervezetek bevétel-kieséséről. Nem beszélünk az Uber miatt megszűnő munkahelyekről (kevesebb fuvarhoz kevesebb telefonos, diszpécser kell) és az innen befolyt adó és járulékos bevételekről.

Végül az utasok: a legális taxisok a fuvarszámcsökkenés miatt el lehetetlenülnek, vállalkozásukat be kell fejezniük. A taxik számának csökkenésével egyenes arányban emelkedik az Uber ára. Ez is a cél. A taxisok tönkretétele, piac megszerzése, utána a jutalékok kiszivattyúzása a „gyarmatokról”. Láttuk, szilveszterkor akár az alaptarifájuk 6.7 szorosát is képesek voltak elkérni, így négyszer voltak drágábbak a taxinál. Ha ez a folyamat folytatódik, az utasok vissza fogják sirni a „drága” taxit.

Kell-e egy ilyen vállalkozás, amelyik Magyarországnak több kárt okoz, mint nyereséget?

P g

A körzeti megbízott lakásának ajtaján csöngetnek. A kislátó, Pistike nyit ajtót. A látogató kérdezi:

– Kisfiam, itthon van édesapád?

A gyerek udvariasan válaszol:

– Igen, hátul van a disznók között. Meg tetszik majd ismerni, sapka van rajta...

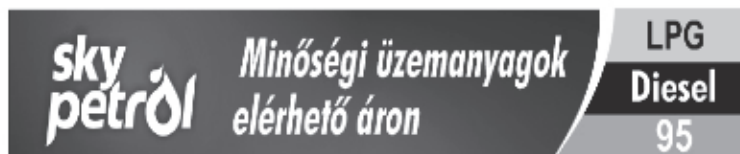
\*\*\*

Rendőrök újságolvasás közben beszélgetnek:

– Mondd, lehetséges hogy egy rágcáló állat bicskázik?

– Kizárt dolog!

– Pedig itt az újságban az áll, hogy leszúrta a menyét.



Budapest, Köér utca 3/c. Gyömrői és Ferihegyi úttól 500 méterre!  
Taxis kedvezmény 5 Ft!

# Taxi vs. Uber

Néhány hete a csapból is az folyik, hogy a taxisok tiltakoznak az Uber, és egyéb hasonló tevékenységet végzők ellen. A háttérben pedig folyamatosak a tárgyalások, ígéret ígéret hátán, aztán nem sok minden történik a valóságban. Az Uber továbbra is szállítja az utasokat. A taxisok utasait.

Az Uber szinte berobbant a piacra a múlt évben. A hozzá csatlakozott sofőrök száma és az utazások mennyisége már elérte azt a határt, ami a taxisoknak érezhető fuvarszámcsökkenést okozott. De vajon mitől ez a hirtelen jött népszerűség? Véleményem szerint két dologra vezethető vissza. Egyrészt el kell ismernünk, hogy pusztán technikailag és logisztikailag valóban újszerű, innovatív megoldásról van szó. És alaphelyzetben még olcsóbb is, mint a taxi. Másrészt maguk a taxisok is megosztottak. Túlnyomó többségük tisztességesen végzi munkáját napról napra, és van egy nem több mint 5 százalék, aki nem való ebbe a szakmába.

Családilag a mai napig emlegetjük azt az esetet, amikor egy üzletben a pénztáros rosszul adott vissza (természetesen a mi kárunkra), és amikor ezt szóvá tettük, még neki állt felljebb. Dühöngött, csapkodta a fiókot, csak úgy odalökte a „tévesen” elszámolt többletet. Szóval bunkó volt, na! Aztán elgondolkodtam: mióta ez az esemény történt, azóta valószínűleg már több százszor vásároltunk ugyanabban a boltban, minden probléma nélkül. Ezt természetesen vesszük, nem is fordítunk rá figyelmet. Bezzeg az a néhány évvel ezelőtti jelenet...!

Attól tartok, a taxisokkal és a róluk kialakult képpel hasonló a helyzet. Hiába dolgozik tisztességesen a 95 százalék napról napra, ha a szakmát arról a bizonyos 5 százalékról ítéli meg a közvélemény, aki átveri, becsapja, egyáltalán: bunkó módon viselkedik.

Tudomásul kell vennünk, hogy nem va-

gyunk népszerűek a lakosság körében. A Deák téren a közelmúltban lezajlott demonstráció pedig erre a rossz véleményre csak rátett egy lapáttal (arról már nem is beszélve, hogy hatalmas ingyenreklámt biztosított az Ubernek...). Meggyőződésem, hogy a taxis szakma gondjait ma már nem lehet útelzárásokkal és egyéb demonstrációkkal megoldani. Ma már nem áll mellettünk a nép. E havi aforizmánkban is jeleztük: az 1990-es taxis blokádot nem lehet „uberelni”...

Mióta kipattant ez az ügy, az Uber megpróbál több mindent, hogy legalizálja a tevékenységet. Kiváltatta a sofőrjeivel az adószámot, és számlát is nyújt a szolgáltatásról. De vajon elegendő ennyi? Egy dolgot szerintem nem lehet elvitatni: a taxi is, az Uber is személyeket szállít személygépkocsival, díj ellenében. Ha ezt nem egyenlő feltételek mellett teszi, vagy köteles tenni, akkor ott komoly baj van

TAXI	UBER (és hasonló tevékenységek)
Kötelező nyugtaadós taxaméter, évente jelentés az adómemóriáról, kétfévente hitelesítés	GPS alapú útvonalmeghatározás és számlázás
Fix 280 Ft-os kilométerdíj, határsebesség alatt 70 forintos percdíj (Budapesten)	Nincs fix tarifa. A kilométerdíjat és a percdíjat is felszámítják. A kereslettől függően akár 6-7 szeres szorzó alkalmazható. 2015. szilveszter napján volt olyan időszak, amikor 1 Uber kilométer több mint ezer forintba került. Taxisberkekben ezt már hiénatarifának nevezik...
Nyugtaadási kötelezettség taxaméterrel, számlaadási kötelezettség, ha az utas kéri	Nyugtaadás nincs, február 1-jétől már állítólag minden utazásról elektronikus számlát állít ki az UBER a sofőr nevében
Droszthasználati díj évente már több mint nyolcvanezer forint	Nincs
Kötelező biztosítás taxis felárral	Nincs
Taxis kezesi biztosítás min. 5000 Ft/év	Nincs
Kamarai regisztrációs díj	Nincs. Pedig ha vállalkozásban csinálja a sofőr, akkor ez is kötelező lenne...
Szigorított, feláras évenkénti műszaki vizsga	Nincs
Évenkénti taxi minősítés, ahol még színaranyalati eltérés sem lehet (Budapesten)	Bármilyen színű és állapotú autóval végezhető
Taxi szabadjelző meghatározott forma és méret	Nincs
Társasági tagdíj csapattagoknál 60-100 ezer forint/hó	A központ minden fuvardíjból automatikusan levesz 20 százalékot
Kötelező POS-terminál	Nincs, a bankszámláról a központ incassóval veszi le a viteldíjat
Szigorú műszaki feltételek, tengelytáv, csomagtartóméret, teljesítmény, évjárat stb.	Nincsenek részletes előírások
Taxivezetői tanfolyam és vizsga	Legyen jogsí
Taxivállalkozói tanfolyam és vizsga	Legyen jogsí
PÁV2-es minősítés	Legyen jogsí
Szigorú, mindenre kiterjedő, időnként szinte zaklatásszámba menő ellenőrzések	Nincs
Taxiengedélyhez adóigazolás beszerzése	Nincs
Taxiengedélyhez TB-igazolás beszerzése	Nincs
Taxiengedélyhez VÁM-igazolás beszerzése	Nincs
Taxiengedélyhez fővárosi iparüzési adó igazolás (Budapesten végzett vállalkozás esetén)	Nincs
Taxiengedélyhez kerületi adóigazolás (Budapesti vállalkozás esetén)	Nincs



Igyekeztünk utánajárni, hogy van-e bármely lehetőség taxis tevékenységre úgy, hogy sem a személyi, sem a tárgyi feltételek nem felelnek meg a vonatkozó jogszabályokban leírtaknak, de minden kérdésre nem kaptunk választ. Különös tekintettel arra, hogy Budapesten még egyéb, az országosnál is szigorúbb és részletesebb előírások vannak érvényben.

Az adóhatóság ugyan választ adott néhány kérdésre az uberezéssel kapcsolatban, például hogy milyen tevékenységre kell a vállalkozóit kiváltani, miről kell számlát adni, továbbá hogy minek alapján döntsék el az Uber-sofőrök, hogy azzal, hogy a nevükben számlázik az Uber, adójogilag valóban elrendezett-e minden. Ennek kapcsán a NAV honlapján részletes tájékoztatót tett közzé.

([http://nav.gov.hu/nav/ado/szja/Uber\\_so\\_for\\_vagyok\\_ho20160122.html](http://nav.gov.hu/nav/ado/szja/Uber_so_for_vagyok_ho20160122.html))

Az Uber ezek után közleményben adta hírül: jelezték az autós partnerek felé, hogy január 31-ig töltsék fel a rendszerünkbe vállalkozásuk adatait és adószámukat, valamint nemzetközi adószámukat. Ezek alapján az Uber rendszere minden utat követően számlát állít ki a nevükben az utasok részére. E mellett szerződésben írták alá minden Uber-sofőrrel, hogy a magyar adókövetelményeknek eleget tesznek.

A számlázás kapcsán persze rögtön felmerül a kérdés: milyen szolgáltatást írhat az Uber-sofőr, ill. nevében maga az Uber a számlára? Milyen tevékenységi körre kell kiváltani a vállalkozóit? Indíthat-e vállalkozást olyan tevékenységre, illetve adhat-e olyan szolgáltatásról számlát az Uber-sofőr, amelyhez egyébként nincs engedélye?

Az adóhatóság szerint az Uber-sofőrök személytaxi-szolgáltatást nyújtanak, így a tevékenység bejelentéskor az ÖVTJ 4932 – Taxis személyszállítás tevékenységi kört kell megjelölni. Hogy az Uber-sofőr egyéni vállalkozóként való nyilvántartásba vétele tevékenységi engedély hiányában megvalósulhat-e vagy nem, arra nem a NAV az illetékes, közölte a hivatal. Tovább nyomoztunk.

A Kormányhivatal információs vonalán megtudtuk, hogy tevékenységi engedély nélkül is megvalósulhat az egyéni vállalkozás bejegyzése, ám utólag, a bejelentéstől számított 30 napon belül ellenőrizhetik a szükséges dokumentumok meglétét. Ha kiderül, hogy a bejelentett, egyébiránt engedélyhez kötött tevékenységhez nincs meg a megfelelő jogosultság, akkor a vállalkozást a hivatal megszünteti. Mivel a tevékenységi engedély ellenőrzése feltételes módban van („ellenőrizhetik”), sajnos közel sem biztos, hogy kiderül a tevékenység illegális végzése. Manapság egy egyéni vállalkozást a Webes Ügysegéden keresztül gyakorlatilag percekben belül el lehet indítani. Itt ugyan nyilatkozni kell, hogy a leendő vállalkozó rendelkezik a tevékenységhez szükséges engedéllyel, de a jelek szerint ezt senki nem vizsgálja kötelező jelleggel.

Ismerőseim közül néhányan mostanság váltottak taxi egyéni vállalkozásra, eddig alkalmazottak voltak. Sem a vállalkozás bejelentésekor, sem később nem kérte tőlük senki azokat az igazolásokat, bizonyítványokat, amelyek jogosítanak taxiszigorlatásra. Vélelmezhető, hogy az uber sofőröktől sem kértek ilyesmit...

Ezen a ponton tehát érdemes egy pillanatra megállni és elgondolkodni: mennyire érdemes kiváltani a vállalkozói engedélyt egy olyan tevékenységre, amelyhez nincs meg a szükséges végzettség, ezért a vállalkozást akár meg is szüntethetik. Az engedély nélkül végzett tevékenységért a Nemzeti Közlekedési Hatóság bírságot (megint a feltételes móddal). Tehát amíg az uberező vállalkozása létezik és szabályszerűen számlákat ad, addig adójogi szempontból minden rendben lehet. Am ez az állapot – reményeink szerint – engedélyek nélkül tartósan nem állhat fenn.

Menjünk végig képzeletben a vállalkozóvá válás stádiumain. A legelső teendő, hogy vállalkozói igazolványt (ami ma már virtuális) kell kiváltani. Ez egy számítógéphez felhasználói szinten értőnek gyerekkjáték. Elindítja a Webes Ügysegéd nevű programot, és bejelentkezik Ügyfélkapuja kódjával. A program azonnal közli vele, hogy nem szerepel az egyéni vállalkozók nyilvántartásában. Persze, hogy nem szerepel, most akarja elkezdeni! Kitérít a megfelelő személyes adatokat, továbbá nyilatkozik arról, hogy milyen adózási módot választ, és az áfa körbe lép-e. További nyilatkozatokat is be kell jelölnie, például hogy nem kiskorú, nincs büntetve stb. Na ez után jön a lényeg, így ezt a pontot teljes egészében ide másolom: „*II. Az általam választott főtevékenység és egyéb tevékenységi körök gyakorlásának feltételeit, így különösen annak/azoknak bejelentéshez, illetve engedélyhez kötöttségét megismertem.*

*Tudomásul veszem, hogy amennyiben az általam választott főtevékenység és egyéb tevékenységi körök gyakorlása engedély(ek)hez vagy bejelentés(ek)hez kötött, úgy ezen tevékenységek(ek)et kizárólag az en-*

*gedély(ek) birtokában, illetőleg a bejelentés(ek) megtételét követően végezhetem.”*

E fentiekről büntetőjogi felelőssége tudatában nyilatkozik a vállalkozó. Tétélezzük fel, hogy ezt a pontot is jóváhagytuk, ezután már csak egy-két gombnyomás, és a program némi vacillálás után elküldi a bejelentkezés visszaigazolását gyönyörű, címeres, fejléces papíron. Szerepel rajta a vállalkozó neve, címe, adószáma, nyilvántartási száma és a választott tevékenység kódja is. A kiállító a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala. Ime, ennyi ideig tartott, hogy a jelentkező vállalkozóvá váljon.

Na, ezt követően válik ketté a taxis és az uber sofőr sorsa. A taxis ugyanis elkezd nullás papírokért rohangálni, előbányássza az évekkel ezelőtti elvégzett tanfolyamai vizsgaigazolásait, és ezekkel együtt bevonul a Nemzeti Közlekedési Hatóság illetékes irodájába, hogy taxiengedélyért folyamodjon. Időközben már bejelentkezett a kamarába (mert kötelező a regisztráció), ott befizetett ötezeret. Túl van már a taxis kezesi biztosításon is, ahol szintén levették ötezerre.

Ezt a nagy halom igazolást meg bizonyítványt odaadja az ügyintézőnek, aki ezeket nagyon részletesen és szisztematikusan átvizsgálja. Ha mindent rendben talál, akkor a vállalkozónak már tényleg csak néhányszor kell a Központi Okmányiroda és a közlekedési hatóság között ingáznia, hogy megkapja a hön áhított Taxiengedélyt. Persze, ha budapesti taxis szeretne lenni, akkor még a fővárosi minősítő vizsgán is részt kell vennie, ahol nagyítóval vizsgálják át a kocsiját. Ha nem megfelelő árnyalatú a sárga szín, vagy ha csak a sarka felkunkorodott valamelyik matricájának, már mehet is el kijavítani ezeket a hibákat. Addig nincs drosztengedély, ha nincs drosztengedély akkor előbb-utóbb a taxiengedély is visszavonásra kerül.

Az uber sofőr nem megy át ezen a tortúrán. Az uber sofőr ehelyett inkább szállítja az utasokat és azt mondja: jól van ez így. Valóban jól van ez így...?

-oli-

**Bemegy egy férfi a pszichológushoz, és azt mondja:**

– Doktor úr, segítenie kell! Teljesen kikészít a feleségem. Tudja, ő egy nagyon dekoratív fiatal asszony, de minden este elmegy Larry kocsmájába, felszed valami pasit és lefekszik vele. Már nem tudom, mit csináljak!

**Az orvos nyugtatólag:**

– Semmi baj. Feküdjön le ide a díványra, csukja be a szemét és lazítson. Így ni... És most szépen, lassan mondja el, pontosan hol is található Larry kocsmája?

\* \* \*

**A parancsnok hivatja az őrmestert:**

– Kovács! Ellenőrizze Szabó újonc előéletét!

– Igenis, uram! Megkérdezhetem, hogy miért?

– Mert a lögyakorlatnál minden lövés után letörölte a fegyverről az ujjlenyomatokat.

\* \* \*

**Állatkereskedésben:**

– Uram, ezt a kutyát vegye meg! Akkorát tud ugrani, mint a Gellérthegy.

A vevő megveszi, majd másnap dühösen viszi vissza:

– Uram! Ez a kutya egyáltalán nem tud ugrani!

– Miért? A Gellérthegy tud...?

## AZ OTSZ LEVELEZÉSÉBŐL

# Személygépkocsis személyszállítóként UBER-ezni?

Ahogy az egy jó ideje szinte napról napra elhangzik a sajtóban, az UBER szerződéses taxisai (őket az anyacég még véletlenül sem így hívja) február 1-jétől csak adószámmal taxizhatnak (ezt sem így hívják). A cég ettől a naptól számlát küld az utasoknak a fuvardíjról (vagy miről). Akkor így minden rendben? Nem. Semmi sincs rendben ez ügyben, de nézzünk egyet a sok rendezetlen kérdés közül. A tapasztalatok szerint sokan, akik korábban taxiztak, most személygépkocsis személyszállításra váltanak át, és így csatlakoznak az UBER-hez. Még többen – akik nem taxisok, de pénzt akarnak keresni – ebben a tavaly újraszabályozott megoldásban látják a kivezető utat. Az OTSZ levélben fordult az illetékes hatósághoz, mert bár ezt a hatályos kormányrendelet nem teszi lehetővé, az utcán, az ilyen engedélyek kiadásának megsokszorozódásáról szólnak a hírek. A választ alább olvashatják:

### Tisztelt Metál Zoltán Úr!

Hivatkozással Budapest Főváros Kormányhivatala Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály, Forgalmi Osztályhoz 2016. január 25-én érkezett elektronikus levelére, az alábbiakról tájékoztatom.

Hatósági nyilvántartásom alapján sem személygépkocsis személyszállító tevékenységi engedély, sem személygépkocsis személyszállító vezetői igazolvány kiváltására irányuló kérelmek számában jelentős emelkedés nem történt, így az Ön által feltett kérdés valóságtartalmát nem tudom megerősíteni.

Továbbá tájékoztatom, hogy a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló 176/2015. (VII. 7.) Korm. rendelet 22.§ (2) értelmében:

„Személygépkocsis **személyszállító szolgáltatás kizárólag**

**a) szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális vagy oktatási, rendezvény szervezési tevékenységhez (a továbbiakban együtt: főszolgáltatás), vagy**

**b) autóbusszal végzett vagy vasúti, vízi, légi utas-szállításhoz**

**közvetlenül kapcsolódó szolgáltatásként, vagy külön díj megállapítása nélkül a főszolgáltatás részeként – a főszolgáltatást nyújtó, az utasok vagy megbízottjuk által adott előzetes megrendelés alapján – végezhető.”**

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

Üdvözlettel:

**Ipolyi-Keller Imre**  
**főosztályvezető-helyettes távollétében**  
**Katona Gábor**  
**osztályvezető megbízásából**  
**Osztrozics Anna**  
**titkársági asszisztens**  
**Budapest Főváros Kormányhivatala**  
**Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály**

## Forgalmirend-változások

### II. Zsigmond tér



**II. Zsigmond tér: Megszűnt egy balesetveszélyes útszakasz**

Megszüntettek egy nagyon balesetveszélyes útszakaszt, amelyik az Árpád fejedelem útról felvezetett az Ürömi útra. A baj az volt, hogy sokan egyenesen elindultak a tilosban, mert a jobb oldali – szabad jelzést – figyelték, ahol a járművek továbbhaladtak az Árpád fejedelem útról a Lajos utca felé.

### II. Árpád fejedelem útja

Jelzőlámpával védett, balra kanyarodó sávot alakítottak ki a Komjádi Béla utca felé. Korábban már volt egy jelzőlámpa nélküli balra kanyarodási lehetőség a közelben, de azt megszüntették a rendszeres balesetek miatt.



**II. Árpád fejedelem útja: A jelzőlámpák beüzemlése után biztonságos lesz a balra fordulás**

**Két német rendőr beszélget:**

- *Maga hol töltötte a szabadságát? – kérdi az egyik.*
- *Baden Badenben*
- *Miért modja kétszer, nem vagyok én süket...*

\* \* \*

**A kocsmában két férfival beszélget a rendőr:**

- *Aztán ha tüntetni kezdünk – kérdi az egyik –, löni fogsz ránk?*
- *Én aztán soha – válaszol a rendőr.*
- *Remek ember vagy! Aztán még hány ilyen rendes rendőr van nálatok?*
- *Az egész zenekar – válaszol a rendőr. – Én vagyok a dobos.*



**II. Lajos utca: Biztonságosan lehet balra fordulni jelzőlámpa segítségével**



### II. Lajos utca

A Zsigmond tér után egy jelzőlámpával védett biztonságos balra kanyarodási lehetőséget alakítottak ki.

**VI. Lehel tér: Egy balesetveszélyes helyszínnel kevesebb, mert csak egy sáv megy tovább egyenesen**



### VI. Lehel tér

Itt is megszüntettek egy balesetveszélyes útszakaszt. A korábbi időszakban két sáv ment egyenesen a Victor Hugo utca irányába, de az útszakasz kezdetén rögtön egy sávra szűkült az utca, megkezdődhettek a „lökődősődések”. Az új rendszerben két sáv fordul a Váci útra a belváros irányába és egy sáv vezet a Victor Hugó út felé.

Juhász Péter

## ENGEDÉLLEL RENDELKEZŐ FUVARSZERVEZŐK A FŐVÁROSBAN

Az utóbbi hetekben több téves híresztelés is elterjedt szakmán belül arról, kinek van, kinek nincs engedélye taxi fuvarszervezésre a fővárosban. Nos, a BKK honlapján is megtalálható táblázat szerint február 1-jei adatok alapján:

### s.sz. Szolgáltatók

s.sz.	Szolgáltatók	Megfelelőségi igazolás kiadásának dátuma
1.	Főtaxi Autóközlekedési és Szolgáltató Zrt.	2015.08.07.
2.	Taxi Plus Europe Kft.	2015.10.13.
3.	Maxtaxi Magyarország Zrt.	2015.11.23.
4.	Tele 5 Taxi Hungary Kft.	2015.11.23.
5.	RT5 Taxi Holding Kft.	2015.09.18.
6.	Taxi 4 Kft.	2015.09.25.
7.	City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet	2015.11.13.
8.	6X6 Taxi Közlekedési szolgáltató és Kereskedelmi Kft.	2015.09.25.
9.	TOP Taxi-2000000 Kft.	2015.09.25.
10.	Centrum Taxi Kft.	2015.11.19.
11.	Green Lite Taxi Kft.	2015.11.23.
12.	Budapest Taxi Kft.	2015.11.26.

**A fogorvoshoz új beteg érkezik. A doki ismerősnek találja. Figyelmesebben megnézi, majd felvidulva mondja:**  
– Örvendek! Ön volt az a rendőr, aki tegnap megbírságot a parkolóban, ugye?

\* \* \*

**Egy férfi beül egy taxiba. Elindulnak, később az utasnak eszébe jut valami, előrenyúl, megfogja a sofőr vállát. A sofőr hatalmasat ordít, majd reszketve mondja:**  
– Ne haragudjon, tudja csak nemrégóta taxizom, előtte halottszállító voltam...

Erről írt a Taxisok Világa 2006 februárjában

## 10 éve történt

### Kétüléses taxik?

A Magyar Taxis Szövetséghez 2006. január 24-én érkezett a megkeresés, hogy véleményezzük a szakminisztériumhoz érkezett beadványt, amelyben Smart típusú kétüléses, kétajtós gépkocsival történő taxisolgáltatás engedélyezését, így a kapcsolódó hatályos jogszabály módosítását kérték. Az indoklás szerint az ebbe a járműbe épített korszerű, kis hengerűrtartalmú motoroknál rendkívül alacsony a környezetszennyezés. Üzemeltetése kifejezetten gazdaságos, amely az utazóközönség eddigieknél olcsóbb kiszolgálását tenné lehetővé. Méghozzá nagy biztonsággal, mert ez a típus a törésteszteken kimagaslóan pozitív eredménnyel szerepel. Mindamellet a statisztikák szerint az esetek nagy százalékában a taxikban csak egy utas utazik.

A javaslatot a minisztérium nem támogatta.

Erről írt a Taxisok Világa 1996 februárjában

## 20 éve történt

### Felszólalás Szegeden

Pontosan 20 éve, 1996 februárjában a szegedi fuvarozói konferencián hangzott el az a beszéd, melynek egy rövid részletét idézzük az alábbiakban azzal a megjegyzéssel, hogy kísértetiesen illik mai helyzetünkre...

„Bizony először is magunk között kellene rendet csinálnunk, egyeztetnünk, megállapodnunk és közös álláspontra jutnunk. A hatóságok, minisztériumok felé pedig az így kialakult közös nézetet könnyebb lenne képviselni. Sajnos az elmúlt időszakban többször is előfordult, hogy az érdekképviselők öngólt rúgtak. Meg kell tanulnunk azt, hogy hogyan képviseljük érdekeinket a leghatékonyabban. E téren nagyon sok a tennivalónk!”

# Nyugdíj előtt egyeztessük biztosítási adatainkat

**A nyugdíjazás közeledtével mindenki szeretné tudni, hogy az élete során végzett keresőtevékenységei alapján valójában mennyi elismerhető szolgálati időt szerzett. Ennek megállapítására a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló törvény alapján, ún. adategyeztetési eljárás keretében kerül sor.**

Az adategyeztetési eljárás ma már nem csak a biztosított által benyújtott kérelem alapján indulhat, hanem a törvény rendelkezéseinek megfelelően külön korcsoportokra lebontva, a nyugdíjbiztosítási szervek hivatalból indítják az eljárást. Erre első ízben 2014. évben került sor, ekkor az 1955 és 1959 között született személyeket értesítették, illetve folyamatosan értesítik ki a nyugdíjbiztosítási szervek a nyilvántartásban található adataikról. Az 1954-ben, vagy az előtt születetteknek – ha még nincsenek nyugdíjban – érdemes saját maguknak kezdeményezniük ezt az adategyeztetési eljárást, már csak annak okán is, hogy ne a nyugdíjbemenetelkor derüljenek ki az esetleges hiányosságok.

Adategyeztetés kezdeményezésére az

érintett személynek kizárólag elektronikus ügyintézés keretében nyílik lehetősége, ezzel szemben a hivatali eljárás papír alapon postai úton indul.

Az adategyeztetési eljárásban az érintettek tájékoztatást kapnak a hatósági nyilvántartásban szereplő jogviszonyaikra vonatkozó adatokról. A lakóhely szerint illetékes nyugdíjbiztosítási szerv az érintett személyt végzéssel értesíti az adategyeztetési eljárás megindításáról – akár hivatalból, akár saját kezdeményezés alapján került erre sor -, és annak mellékleteként egy kimutatásban részletes tájékoztatást nyújt a nyugdíjbiztosítási hatósági nyilvántartásban szereplő adatairól.

A végzésben felhívják az ügyfél figyelmét, hogy a kimutatás kézhezvételét követő 60 napon belül tehet nyilatkozatot arról, hogy egyetért a kimutatásban foglaltakkal, és elfogadja azt, vagy nem ért egyet, mert azok a jogviszonyait nem teljesen körűen, vagy tévesen tartalmazzák.

A kimutatásban az alábbi adatok szerepelnek:

- biztosításban töltött időszak, ezen belül a munkáltató neve, az alkalmazás minősége, az adott időszakra elismerhető szolgálati idő tartama napokban

- az 1987. december 31-ét követő, a munkáltatók által igazolt jövedelmi adatok, továbbá az adott időszakra levont és befizetett nyugdíjjárlék összege – egyéni vállalkozóknál is

- az 1987. december 31-ét követő, egyéb munkavégzésre irányuló jogviszonyokból – például megbízási jogviszony, választott tisztviselői tiszteletdíj – származó kereseti adatok, a tevékenység időtartama, a levont és megfizetett nyugdíjjárlék összege,

- az 1987. december 31-ét követő táppénzes napok száma, fizetés nélküli időtartamok ideje.

Ha a kimutatásban foglaltakkal az adott személy egyetért és 60 napon belül az erről szóló nyilatkozatát visszaküldi, vagy 60 napon belül nem reagál az abban foglaltakra, a nyugdíjbiztosítási szerv az eljárást határozattal lezárja azzal, hogy az adott személyre vonatkozóan a kimutatásban foglaltak kerülnek a hatósági nyilvántartásba bejegyzésre.

A fent említett nyilatkozatban kell észrevételezni a kimutatásban nem szereplő, vagy csak részben, ill. tévesen szereplő adatokat, itt nyílik lehetőség például a já-

Hasonlóan fogalmazhatunk, mint az előző számunkban megjelent adóváltozások kapcsán: lényegi változás nincs! A járulékok mértéke és az alkalmazandó szorzók megegyeznek az előző évvel. A konkrét összegek persze emelkedtek (minimálbérések-

- kiskorú magyar állampolgárok
- szociális intézetben elhelyezettek
- fogvatartottak
  - a szociálisan rászoruló
  - korhatár előtti-, vagy szolgálati járandóságban részesülők
- balettművészeti életjáradékban részesülők
- megváltozott munkaképességű személyek, bányászok járadékában részesülők
  - hajléktalanok

Az egészségügyi szolgáltatásra nem jogosultak – vagyis akik nem járulékfizetők és a fenti felsorolásban sem szerepelnek – a természetbeni egészségügyi ellátások fedezetéül havi 7050 forintot fizetnek (tavaly 6930 Ft volt). Az egészségügyi szolgáltatási járulékat csak természetbeni ellátásra jogosít (pl. orvosi, kórházi ellátás, gyógyszer-támogatás), táppénz azonban nem jár vele. Valamilyen rejtélyes okból ugyanezt az összeget kell fizetniük a nyugdíj melletti vállalkozóknak is, holott ők nyugdíjasok lévén egyébként is biztosítottak minősülnek.

KATA alapján adózó vállalkozóknak a továbbiakban nem kell külön bejelentést tenniük az egészségügyi járulékokról – jogosultságukat a KATA választásakor kitöltött T101E adatlapon kell jelölniük. A KATA-adózást választó vállalkozók az adó megfizetésével a tb összes ellátására és munkanélküli ellátásra is jogosultak, azzal a kiegészítéssel, hogy a táppénzellátás alapja havi 81 300 Ft. A nyugdíj szempontjából a katás időszak teljes egészében szolgálati időnek minősül, de a majdani nyugdíj összegét a 81 300 forint és a minimálbér arányában fogják meghatározni.

A járulékokat továbbra is a tárgy hónapot követő hó 12-ig kell bevallani és befizetni. Tényleges öregségi nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat (és adóelőlegüket) negyedévenként, a tárgy negyedévet követő hó 12-ig rendezhetik.

**Gerhardt Sándor**

## TB-változások 2016

nél), hiszen a minimálbér ismét nőtt: a 2015-ös 105 000 forintról 111 000 forintra.

Továbbra is levonható az egészségbiztosítási és nyugdíjjárlékból a személyi jövedelemadóban – kellő jövedelem hiányában – nem érvényesített családi kedvezmény. Összegénél fogva ez a három- és több gyermeket nevelőket érinti. A családi kedvezményt a házastársak, élettársak megosztva is érvényesíthetik. Ettől az évtől a kétgyermekesek magasabb összegű kedvezményt számolhatnak el. A családi járulékkedvezmény érvényesítése nem befolyásolja az azt igénybe vevők ellátásainak összegét, vagyis ezáltal nem lesz kevesebb a táppénz vagy a nyugdíj.

Főfoglalkozású egyéni vállalkozó továbbra is havonta legalább a minimálbér után köteles megfizetni a nyugdíjjárlékat, és a minimálbér másfélszerese után az egészségbiztosítási és munkaerőpiaci járulékat. A szociális hozzájárulási adó szorzója 1,125 (részletesen lásd a táblázatoknál).

Nem fizetnek járulékat, ill. járulékaikat az állam átvállalja az ún. „nemzeti kockázatközösség”-hez tartozók:

- nyugdíjasok
- gyesen, gyedben részesülők
- időskorúak járadékában, ápolási díjban részesülők
- gyermeknevelési támogatásban, álláskeresési juttatásban részesülők
  - közép- vagy felsőfokú oktatási intézmények nappali tagozatos tanulói



lulékkel nem fedezett – de szolgálati időbe beszámító – időtartamok tisztázására. (Pl. sorkatonai szolgálat, felsőfokú tanulmányok, szakmunkás tanulmányok időtartama stb.) Észrevétel esetén a nyugdíjbiztosítási szerv bizonyítási eljárás során fogja tisztázni a vitatott jogviszonyokat és jövedelmi adatokat.

Az adategyeztetés lezárásáról rendelkező határozat ellen biztosított a jogorvoslati lehetőség, azaz a határozat ellen a kérelmező annak közlésétől számított tizenöt napon belül fellebbezést nyújthat be (abban az esetben, ha még a módosított adatokkal sem ért egyet).

A biztosítási idő fennállásának bizonyítására több szinten van lehetőség:

- a foglalkoztató által kiállított eredeti okirat

- a foglalkoztató eredeti nyilvántartása alapján kiállított igazolás.

- havi fizetési jegyzék

- tagnyilvántartó könyv (egyéni vállalkozóknak KIOSZ könyv)

- munkakönyv

- ipari tanulói lecke-könyv

- katonakönyv

- felsőfokú tanulmányokat igazoló bizonyítvány

A társadalombiztosítási nyilvántartásban nem, vagy csak részben szereplő, okmánnyal, okirattal nem igazolt biztosítási időket bizonyos korlátozott esetekben tanúk nyilatkozatával is lehet bizonyítani.

A törvény vonatkozó paragrafusára meg-

határozza, hogy az 1997. december 31-ét követően fennállt biztosítási jogviszony kizárólag abban az esetben vehető szolgálati időként figyelembe, ha erre az időszakra a biztosítottól az előírt nyugdíjjárulékot levonták, illetve egyéni és társas vállalkozók esetében azt megfizették. Nagyon fontos szempont ez! Biztosítja, hogy az alkalmazotként dolgozó munkavállaló jogai ne sérüljenek abban az esetben, ha az őt alkalmazó cég esetleg nem fizeti a járulékokat. Egyéni vállalkozók azonban kizárólag akkor szereznek jogosultságot, ha az adott időszakra a járulékaikat ténylegesen megfizették! Nyugdíjjogosultsági idő szempontjából nem csak a nyugdíjjárulék, hanem a szociális hozzájárulási adó megfizetése is követelmény!

## A taxiállomásokkal kapcsolatban

# Taxisok kontra közlekedésszervezők

VIII., II. János Pál pápa tér és XI., Október 23. utca (MOL székház)



**VIII. János Pál pápa tér: Teljesen elkoptak az útburkolati jelek**

Mindkét taxiállomáson lekoptak az útburkolati jelek, kérjük azokat újrafesteni.

A taxiállomások útburkolati jeleit a korábbi felújítási tervben is szerepeltettük, de a kivitelező sajnos a kért időre nem tudta teljesíteni az időjárási viszonyok miatt. A technológiai előírások szerint az útburkolati jelek felújítását száraz időben és csak +5 fok felett lehet végezni. Jelenleg a téli időszakban a hideg időjárás miatt március – áprilisig szünetel az útburkolati jelek felújítása, ezért szíves türelmüket kérjük.

**BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT**

Végül ismét egy köszönet:

Taxiállomást kértünk az Alkotmány utca elejére, a Kossuth tér közelébe, egy turisztikai központba. A BKK megígérte a taxiállomás kialakítását. Az ígéret szép szó, ha megtartják, úgy jó. Megígérték, megcsinálták. Köszönet érte!

**Juhász Péter**

XI. Október 23. utca: Hiába van 7 taxi feltüntetve a kiegészítő táblán. Itt csak 5 autó fér el



**V. Alkotmány utca: Kértünk ide egy taxiállomást. Kialakították, köszönet érte**

- Nos, uram, önt meg kell műteni.
- Azt nem. Inkább meghalok.
- Az egyik nem zárja ki a másikat!

## Emelkedik a fuvarszám, nő a taxis létszám

# FÓTAXI 2016

**Szunomár Tibor 2012-ben került a Fótaxi élére. Frissen ki-nevezett vezérigazgatóként óriási tervekről számolt be akkor a Taxisok Világának. Most 2016-ban újból megkeres-tem, mert – a Fótaxi piaci fejlődését látva – kíváncsi voltam mit sikerült megvalósítani az akkori tervekből.**

• Az elért sikerek nem csupán a vezérigazgató érdemei. Munkatársaink és taxisaink lelkiismeretes munkájának köszönhető az, ahol most tartunk. Az elmúlt években erősítettük az értékesítést. Ennek eredményeként nagymértékben emelkedett szerződött partnereink száma, aminek természetes velejárója a megnövekedett fuvarszám és a dinamikus növekvő taxis létszám. Míg 2012-ben 680 franchise partnerünk volt, mostanra ez a szám majd 1100 fő. Igen fontos azonban, hogy a Fótaxihoz jelentkező taxisok számára folyamatosan biztosítani tudjuk a megélhetésükhöz szükséges fuvarszámot. Tíz évre visszamenőleg minden eddiginél magasabb számokat látunk, de a legfontosabb, hogy emelkedett az egy taxisra eső havi átlag-fuvarszám is!

2012-ben már egy kész csapat fogadott, akiktől minden segítséget megkaptam ahhoz, hogy megismerjem ezt a számomra új világot. Nagyjából 2-2,5 hónappal a cég átvilágítása után, az Igazgatósággal együttműködve, született meg a cég rövid és hosszú távú stratégiája, melyet igyekeztem, és azóta is igyekszem konzekvensen véghezvinni.

• **A fejlesztés látványos eredményeket hozó része lett a címkiadó rendszer átalakítása.**

• A fejlődés útján az első lépés az informatikai rendszer fejlesztése volt, annak érdekében, hogy a Fótaxinak legyen ERP rendszere – támogatva és gyorsítva a folyamatokat – amellyel egy időben megtörtént a hardver oldal korszerűsítése is. Ezek a fejlesztések, bár jelentős költségekkel jártak, elengedhetetlenek voltak a Fótaxi sikeres működésének érdekében.

Az URH címkiadás hátránya az volt – az elemzések alapján –, hogy rendkívüli idő- és humán-erőforrás-igényt támasztott a diszpécserközpontnak. A „hagyományos” címkiadás időigényével szemben a csendes címkiadással drasztikusan lehet növelni a hatékonyságot!

Ezt felismertük, és ennek köszönhetően fejlesztőink már a 31/2013. Fővárosi Közgazdasági Rendelet előtt dolgoztak a megoldáson, így mire a rendelet kötelezővé tette ennek használatát, már rendelkezésünkre állt a kész rendszer. Ebből a szempontból talán jobb pozícióba kerültünk, mint a versenytársaink.

• **A bevezetéskor a taxisok nem értették, mitől előnyösebb az új címkiadási forma a korábbinál. Nagyon nem szerették a tabletet meg a kiszámíthatatlanságot. Most viszont úgy tűnik, változott a helyzet.**

• Az URH címkiadás időszakában egy címkiadás 2,5 és 5,5 percig tartott, amikor is a teljes fuvarszámnak a 90%-át, 20 perces címkiadási idővel tudtuk lefedni. Ezzel szemben a jelenlegi állapot szerint, a teljes városi címállományunknak a 94%-át elérjük 7-7,5 perces címelérési idővel. Az ún. csendes címkiadásnál a telefon felvételétől a címkiadásig eltelt idő gyakorlatilag 15-25 másodperc között van.

A „csendes” címkiadási rendszer – mint minden újítás – bevezetése természetesen nem aratott osztatlan sikert. A taxisok nehezen fogadták el az új irányt, hiszen az évtizedek óta megszokott URH-t felváltotta a térinformatikai alapon működő címkiadás. Szerencsére, tudtuk kezelni a kialakult helyzetet, és a használat során a taxisaink is

megértették, megismerték és elfogadták az új rendszer előnyeit.

• **Az utasoktól milyen visszajelzések érkeztek? Ők egyáltalán érzékelik a változtatásokat?**

• A fejlesztéseket követően nagyobb lett a kapacitásunk, több fuvar tudunk elvállalni, melynek eredményeként a taxisoknak is több fuvarjuk volt, jobban érezték magukat, és ennek híre ment a szakmában. De híre ment az utazóközönség körében is, hogy ha a Fótaxit hívják, akkor mindig időben megérkezik az autó.

Növeltük a média-megjelenéseink számát és hatékonyságát, hogy minél jobban ismertté legyünk a megújult Fótaxit, a Fótaxi szolgáltatásának a minőségét.

• **Még az öltözködésben is szokatlanul komoly elvárások vannak a taxisokkal szemben...**

• Taxis partnereink és dolgozóink megértették, és elfogadták azt, hogy ebből a „nagy sárga masszából” csak a szolgáltatás minőségének javításával lehet kitűnni, és vallom, hogy ebben a Fótaxi továbbra is élen jár. Nem csak a gépjárműparkunk a legfitalabb, hanem a szolgáltatás minősége is a legmagasabb szintű. Csak a Fótaxinál kötelező a sötét nadrág, fehér ing, nyakendő és zakó viselése. Kezdetben ugyan kicsit idegenkedtek a fótaxisok, de aztán belátták – az utazóközönségtől kapott pozitív visszajelzések alapján –, hogy ennek valóban megvannak az előnyei.

A szolgáltatási színvonalunk megtartására és folyamatos újítása érdekében szerződöttünk egy független piackutató céggel, aki minden hónapban próbatapasztásokat végez. Ennek eredményei nagyban segítik a fejlesztendő területek felderítését.

• **A Fótaxit az okostelefonokra telepíthető applikáció keresztül is el lehet érni. Használják ezt a lehetőséget a megrendelők?**

• A mobil applikációnk – amelynek megoldása iránymutató volt a taxis piacon – egyre növekvő számban fogadja a rendeléseket, amivel nem csak tehermentesítjük a diszpécserközpontot, hanem élményt adunk a felhasználóknak és a taxisoknak egyaránt!

• **Nem lehet 2016. év elején úgy beszélgetni a taxiról,**

**hogy ne kerülne szóba az UBER és az ellene tüntetők kérdése.**

• Valóban nem mehetünk el szó nélkül a taxis piacot lábban tartó „Uber-jelenség” mellett. Természetesen megértjük a demonstráció célját, azonban mi a békés megoldások hívei vagyunk. Véleményünk szerint célravezetőbb a felmerült problémákat tárgyalással mellett megbeszélni.

Annyit még ezzel kapcsolatban szeretnék megemlíteni, hogy az Uber-applikáció jelenlegi egyetlen előnye a készpénzkímélő fizetés lehetősége. Tekintettel arra, hogy a 31/2013. Főv.Kgy. rendelet értelmében valamennyi Fótaxiban van POS terminál, a készpénzkímélő fizetés lehetősége nálunk is adott. Ráadásul a taxikban nem „okos applikáció”, hanem a hitelesített taxaméter mutatja, ellenőrzött módon a fuvardíjat!

• **A Fótaxihoz kapcsolódó taxisok száma rekordnagyságú. Vagyis a taxisok nagyon jó véleménnyel vannak a cégről.**

• A fentiek alapján is látszik, hogy a Fótaxi „halad a korrall” és minden téren igyekszik az utasok és taxisok érdekeit és igényeit messzemenően kiszolgálni. Mi sem bizonyítja jobban sikerességünket, hogy a felvételi napokon nem ritka, hogy akár 15-20 fő akar belépni hozzánk! A Fótaxi csapatába csak és kizárólag a legjobbak kerülhetnek be, illetve a felvétel során kiemelt figyelmet fordítunk arra, hogy az a bizonyos egy főre eső átlagos fuvarmennyiség, vagyis a taxisok érdeke ne sérüljön!

• **Nagyon régen, még a magántaxi megjelenése előtt, rendszeres és kötelező továbbképzésen vettek részt a fótaxisok. Az új Kormányrendelet is tartalmaz erre vonatkozó előírásokat. Mi lesz a megoldás?**

• Rövid távú terveink között szerepel, hogy továbbképzéseket indítsunk meglévő taxisaink számára a KRESZ és szolgáltatási ismeretek témakörökben. Emellett új taxisok képzését is szeretnénk is beindítani, valamint a Kormányrendeletben előírt kötelező oktatást, szintén belső körben szeretnénk végezni, valamint a Kormányrendelet által meghatározott kötelező vizsgát is „házon belül” tartanánk a Fótaxisoknak.

• **A repülőtéren a következő**

**Az irodalmi folyóirat szerkesztője nézegeti a kéziratot, és megkérdi a szerzőt:**

– Miért Bumeráng a címe?

– Mert eddig minden szerkesztőségtől visszajött hozzám.



# AKCIÓ!

DIGITAXI-07 taxióra, bruttó 70 ezer forintért,  
beszerelve, hitelesítve, 2-év garanciával.

Amíg a készlet tart!

**DIGITAXI** mindig szem előtt...



Digitaxi - egy megbízható társ a munkában...

Részletek a [www.eordogh.hu](http://www.eordogh.hu) weboldalon, vagy a 061/282-4280-as számon a 101-es melléken, vagy a 0620/959-0098-as mobilszámon...

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



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

**Nyitvatartás:**

(Budapesten)

Hétfőtől csütörtökig:

7:00 - 12:00

és 12:30 - 16:00

Pénteken:

7:00 - 13:00

**Szunomár Tibor: Eredményeinket munkatársainkkal közösen értük el**



**ciklusban is a Főtaxi a hivatalos szállító, ami komoly elismerés a repülőtéri üzemeltetője részéről...**

• Igen, ezért végezetül, de nem utolsósorban szeretném megemlíteni, hogy a Főtaxi 2010-ben megnyerte a repülőtéri pályázatot, és az elmúlt 5 év alatt sikerült bizonyítanunk mind a színvonalal, mind a repülőtéri alkalmazott megoldásainkkal, hogy magas színvonalú minőségi szolgáltatást nyújtunk. A 2015 végén kiírt újabb pályázaton is

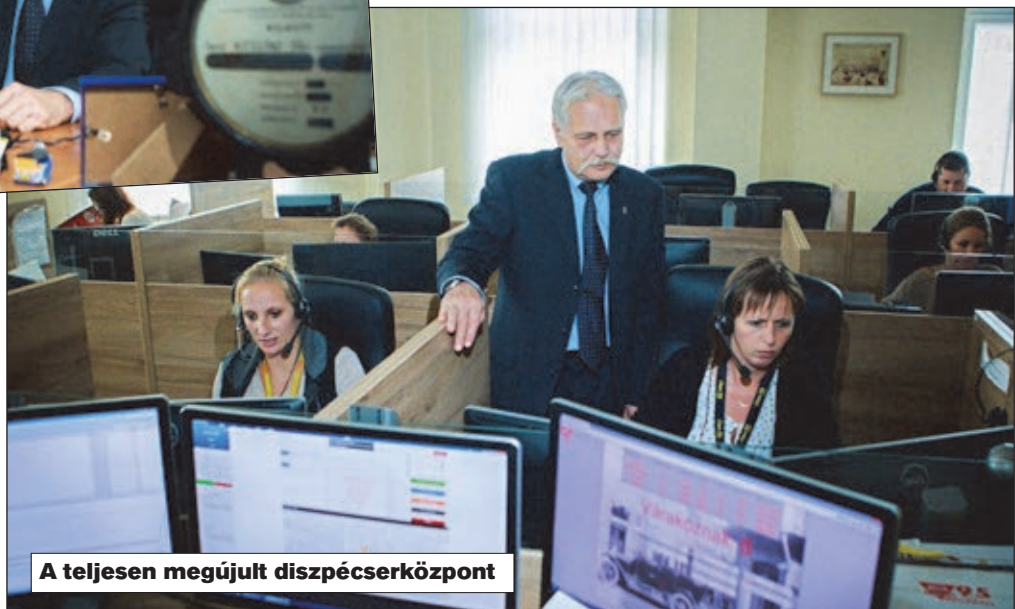
nyertünk. Meggyőződésem, hogy nem ok nélkül kapott a következő 5 évre is bizalmat a Főtaxi. Cégünk munkatársainak nagyon sok munkája van benne.

Azt hiszem, hogy az elmúlt pár év a piac minden szereplője számára nagyon kemény volt. De ahogy már mondtam,

a munkatársaink és taxisaink felelősségteljes munkájának és kitartásának köszönhetően jutottunk el oda, ahol jelenleg is tartunk. Ezt csak közösen tudtuk elérni, nélkülük nem sikerülhetett volna!

Köszönjük, Főtaxisok!

• **Köszönöm a beszélgetést!**  
-kó-



**A teljesen megújult diszpécserközpont**





# TERVEZZEN VELÜNK!

Ha szeretne Ön is csatlakozni a budapesti taxitársaságok között piacvezető Főtaxi csapatához, várjuk jelentkezését!

Elsősorban továbbra is éjszakai munkavégzésre keresünk kollégákat. Előnyben részesítjük a **hibrid gépjárművel**, vagy **Mercedes E-osztály, 212-es modellel** rendelkező sofőröket.

**Részükre kedvezményes belépési feltételeket biztosítunk!**



A Reptér hivatalos szállítópartnere



A Mahart PassNave partnere



Növekvő ügyfélszám



Elsőként minősített taxitársaság



Budapest legismertebb taxitársasága



Taxirendelő applikáció



Minőségi gépkocsi flotta



Saját pozíció megjelenítése a térkép szoftveren



Prepaid, postpaid kártya



Címkiadás a valós, aktuális forgalmi viszonyok alapján



## Tudod vagy tippelsz?

### KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

**1. Mi a teendőjük a balesetben érintett autók vezetőinek, ha a balesetnél személyi sérülés nem történt?**



- a) Kölcsönösen igazolniuk kell egymásnak a kötelező felelősségbiztosításuk fennállását.
- b) Kölcsönösen igazolni kell egymás számára a személyazonosságukat és megnevezni azt a biztosítót, amellyel a járműre felelősségbiztosítási szerződést kötöttek.
- c) Intézkedés céljából haladéktalanul értesíteniük kell a rendőrséget (a legközelebbi rendőrt).

**2. Egy közúti balesetet szenvedett teherautó rakománya az úttestre borult. Eltávolíthatja-e az akadályt képező megsérült rakományt, ha a jármű elején és hátulján ilyen táblát helyeztek el?**



- a) Igen.
- b) Nem.

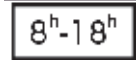
**3. Szabályosan várakoznak a parkoló közepén álló gépkocsik?**



- a) Igen.
- b) Nem.

**4. Kell-e működtetni a vontatott gépkocsi irányjelző berendezését?**

- a) Igen, minden esetben.
- b) Az emelve vontatás esetét kivéve igen.
- c) Nem.



**5. Taxijával reggel 7 órakor hajt be a táblakombinációval jelzett övezetbe. Hogyan kell itt közlekednie?**

- a) A gyalogosok zavarása nélkül – legfeljebb 20 km/h sebességgel.
- b) A gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel.
- c) Fokozottan ügyelnie kell a gyermekek és a kerékpárosok biztonságára, és átlagsebessége nem haladhatja meg a 25 km/h-t.

**6. A képen látható kerékpáros szabálysértést követ el, mert...**



- a) utánfutót kapcsolt a biciklijéhez,
- b) az utánfutóban kutyát szállít,
- c) biciklijével a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen keresztezi az úttestet.

**7. Megszünteti-e a tábla hatályát a vasúti átjáró?**

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a táblát a vasúti átjárót jelző háromszög alakú veszélyt jelző táblával együtt helyezték ki.
- c) Nem.



**8. Hogyan illetve hol kell haladni a képen látható úton?**



- a) Az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva.
- b) Az út- és forgalmi viszonyok által indokolt mértékben jobbra tartva.
- c) Azonos oldaltávolságot tartva a felezővonaltól, illetve az úttest szélétől, vagyis a menetirány szerinti jobb oldal közepén.

**9. Hol adhat hangjelzést balesetveszély esetében?**

- a) Lakott területen kívül és belül egyaránt.

- b) Csak lakott területen.
- c) Csak lakott területen kívül.

**10. Szabályosan soroltak előre a forgalmi ökből álló autók között a kerékpárosok?**



- a) Igen.
- b) Nem.

**11. Mikor kell a gépkocsi vezetőjének a hátramenethez irányító személy közreműködéséről gondoskodnia?**



- a) Ha a jármű zárt kocsiszekrényű.
- b) Éjszaka és korlátozott látási viszonyok között.
- c) Ha egymaga nem képes a manővert veszélytelenül lebonyolítani.

**12. Megengedett-e, hogy a jármű eleje vagy hátulja a gyalog- és kerékpárút fölé nyúl-jék?**

- a) Igen.
- b) Nem.



Virágh Sándor

**A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.**



## Tüntettek és petíciót adtak át a taxisok az UBER miatt

Betelt a pohár az UBER személyszállítási szolgáltatás miatt a budapesti taxisoknál. Egymástól függetlenül három nap alatt három esemény történt a fővárosban. Az első nap forgalomlassító demonstrációt kezdett a taxisok egy csoportja, amely érhetően nagy sajtónyilvánosságot kapott. A



következő nap – korábban egyeztetettek alapján – a főpolgármester fogadta az egyik taxis érdekképviselőt küldöttségét. A harmadik nap pedig sajtótájékoztatót tartottak,

szintén korábban egyeztetett időpontban, az UBER ellen.

Sajnos sokan nem tudják mi az alapprobléma, csak azt látják, hogy az UBER olcsó, tehát jó. Fél évvel ezelőtt a kormány hozott egy rendeletet miszerint az UBER szolgáltatható, de oly módon, hogy mindenhol betartja a helyi taxirendeletet. Ez a fővárosban azt jelenti, be kell/ene/ sárgítani az autót, szabadjelző és taxióra kell/ene/, továbbá az autót taxinak kell/ene/ vezetni.

Miután az előírásokat nem teljesítik, érhetően olcsóbbak. Gondoljunk bele, van valahol egy zöldségesüzlet. A zöldséges adja a portékáját egy adott áron. Ekkor megjelenik a





Már a fater is RASE órával nyomta!



facebook/RASE Taxióra  
KÖVESS MINKET (TOVÁBBRA IS) A FACEBOOK-ON!

VENTUS-953 KFT.

H-1151 BUDAPEST, KOSSUTH U. 55. Tel/fax: (36-1) 304-7577; 307-5200

bolt előtt egy bácsika és elkezdí árulni az otthon, a kertben termelt portékát. Nem kell a zöldségesboltért bérletet fizetni, nem kell fizetni az áramért, gázért, nem kell fizetni az alkalmazottat. Persze hogy féláron tudja árulni a portékáját...

További szöveg helyett beszéljenek a képek a demonstrációról és a petíció átadásáról.

*Juhász Péter*













Szombaton is

# TOVÁBBRA IS SZEDIK A PARKOLÁSI DÍJAKAT

**A jelzőtábla egyértelmű, hétfőtől péntekig kell fizetni. Szombat-vasárnap ebből következően nem**



**A jóhiszemű járművezető leparkol...**



Szomorúan látom, ha törvénytisztelő, jogkövető magatartást tanúsító állampolgárokat megbüntetnek. Közismert, hogy munkanap-áthelyezések esetén, szombaton is kell fizetni a

parkolásért, ezt mi tudjuk. De nem tudják a turisták, a külföldiek, a helyismerettel nem rendelkezők. Ők megérkeznek, annyit látnak a közlekedési jelzőtáblán, hogy hétfőtől – péntekig kell fizetni a parkolásért, szombaton és vasárnap ingyenes a parkolás. Látom a büntetőcédulákat, amelyeket ilyenkor kihelelyeznek a parkolóőrök.

Kértem Budapest vezetését, hogy ne szedjenek szombati munkanapokon parkolási díjat, hiszen nem korrekt, mert a jelzőtáblák szerint nem kell fizetni a hétvégeken! Úgyis dobnak be elég parkolási pénzt azokon a hétköznapokon a turisták, külföldiek, amikor meg nem is kellene...

(A válasz rövidítve, szerkesztve, kiemelés tőlem. J. P.)

**Budapest területén a közterületi várakozóhelyek üzemeltetése a Főváros Közgyűlés rendelete Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozása**

alapján történik. E rendeletet számos tényezőt figyelembe vevő tanulmányok, hosszas előkészítések alapján hozták meg.



**...majd mégis megbüntetik**

**SOKAN ANNYIRA VÁRJÁK A HÉTVEGÉT, MINT MEGKÖTÖZÖTT ROBINSON:**



És az észrevételeknek, tapasztalatoknak, valamint a változásoknak megfelelően módosítják.

Az tény, hogy a kihelyezett jelzőtáblákon szereplő információk a területek többségén hétfőtől péntekig terjedő időszakokra vonatkoznak, és a szombati napokon szedett „parkolási díj” az áthelyezett munkanapokon történik, de ez évente csak néhány alkalom. Az ilyen alkalmakat több információs/kommunikációs csatornán (rádió, televízió, internetes oldalakon stb.) is több napon keresztül folyamatosan hirdetik, a félreértések elkerülése érdekében.

Mint várakozóhelyek üzemeltetője az a tapasztalatunk, hogy a külföldiek is odafigyelnek a helyi sajtóságokra, így a vonatkozó rendeletek betartására. Számos esetben már az utazás előtt informálódnak, tájékoztatást kérnek e-mailben, levélben, vagy a területen keresik meg kollégáinkat, közelítik meg a jegykiadó automatákat, így elenyésző a külföldi gépjárművekre kihelyezett pótdíjak száma még az áthelyezett munkanapokon is.

**BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT**

Köszönjük a választ.

**Juhász Péter**

# Toronyházi gondolatok

Drávucz István szerkesztésében

## Sándor vitéz

Nézem a tévét: hét-nyolc év körüli kínai kisiskolás leányka verset mond. Fényes fekete haját szorosan hátrafésülve, hátul összefogva, áll fehér ünnepi blúzban, fekete szoknyában, élénk fekete mandulaszeme mosolyog, látom, nem csak érti, amit mond, hanem átérzi, huncut mimikával, vékonyka karja lendületével.

Azt szavalja, hogy Petőfi Sándor: Anyám tyúkjá. Magyarul. *Ej, mia kó túkano* – így, és mutatja, hogy csodálkozik, ...*még a ládára is felszáll*, – ekkor arcához kapja kis kezét, mint-ha jaj! ijedezne, majd amikor az következik, hogy *dehod verik, dehod verik*, lendül a kislánykéz, jelezve, hogy erről végképp szó sem lehet, és még szélesebb a mosoly, mert ugye inkább, *mint a galambot etetik*...

Végtelen tágas mongol sztyeppe. Lovak, tevék, jurták, ahogy kell. Magyar stáb közeledik a jurtához, abból kilép a mongol lótenyésztő, még nem tudja, kik az érkezettek, de mosolyogva megy felénk, bemutatkozás, meghallja, hogy „magyar”, még szélesebb a mosoly, lendíti ujját, mond valamit, ami úgy hangzik, hogy *moment pliz*, sarkon fordul, visszaszalad a jurtához, bemegy. A *moment pliz* után a zömök, cserzett bőrű sztyeppe(pusztá)lakó barnásvörös kötésű könyvet hoz magával, mutatja, nézik, a borítón érdekes mongol betűk, aki tud mongolul, olvashatja, és belül ott látható Petőfi Sándor arcképe.

Igen-igen, bólogat a mongol – kedves költő –, fordítja a tolmács, és a látogatók elhiszik, mert egy könyvről rögvést, az első pillantásra látni lehet, forgatják-e, vagy csak polcdisz.

A mongol sztyeppe és a magyar pusztá maga a tágasság, a határtalanság. Itt, ha a tekintet és a lélek körülnéz, nem ütökzik semmi akadályba. Csak majd a látóhatár végén, ahol az ég a földdel összeér, ámbár még az sem a világ vége, illúzió az, a szabadság illúziója. Ebben az illúzióban találhattak egymásra a rokonlelkek, a mongol verskedvelő és a magyar költő. „*Hej mostan pusztá ám igazán a pusztá*” – ez valóság volt akkoriban, különösképp télen. „De csak gyere ide, te Sándor, a mongol pusztába. Ezt a látványt ugyan hogyan verselnéd meg?” – semmi kétségem, megbirkózna a feladattal.

Ismerősöm mesélte, hogy még a brezsnyevi időkben valami ifjúsági csoporttal kiment Moszkvába. Sétálgattak, nézegették a várost, majd az őket kísérő komszomolista fiú elélük ugrik, karját szélesre tárva: „*Sztop! Pityófi: Szobodsag, szerelem, e ketto kell nekem!*” –

mosolyog, a magyarok is mosolyognak és bizonygatják, hogy épp e kettő kell nekik is, aktuálisan.

Valaha – és nem is csak jobb időkben – éltek a Sándor verssorai. Ma mint Petőfi, jobbra csak kötelező iskolai tananyag, ami arra indukál, hogy az osztálytermet elhagyva nyomban elfelejtsük. „Értelmiségi” barátunk egyenest kérkedik: őneki a Petőfi túl egyszerű, korszerűtlen, forradalmi versei „izgágaságok”, tájköltészete „fantáziátlan”, szerelmi lírájáról „ne is beszéljünk, ki ír ma olyan sorokat egy nőhöz?” Na ja, fővárosi a gyerek, tán egész életében soha nem látott báránfelhőt, szívárványt, árvalányhaját, de még egy nyamvadt útszéli kórót sem, egyebeket meg se említsünk.

Tündérorszámban csak híre sincs a télnek,  
Ott örökös tavasz pompájában élnek;  
S nincsen ott nap kelte, nap lenyugovása,  
Örökös hajnalnak játszik pirossága.

Benne tündérfiak és tündérleányok  
Halált nem ismerve élnek boldogságnak;  
Nem szükséges nekik sem étel, sem ital,  
Élnek a szerelem édes csókjaival.

Nem sír ott a bánat, de a nagy örömtől  
Gyakran a tündérek szeméből könny gördül;  
Leszívárog a könny a föld mélységébe,  
És ennek méhében gyémánt lesz belőle.

Szöke tündérlányok sárga hajaikat  
Szálanként keresztülhúzzák a föld alatt;  
E szálakból válik az aranyak érce,  
Kincsleső emberek nem kis örömére.

A tündérgyerekek ott szívárványt fonnak  
Szemsugarából a tündérleányoknak;  
Mikor a szívárványt jó hosszúra fonták,  
Ékesítik vele a felhős ég boltját.

Van a tündéreknél virágnyszolyája,  
Örömtől ittasan heverésznek rája;  
Illatterhes szellők lanya fuvaltatja  
Őket a nyoszolyán álomba ringatja.

És amely világot álmaikban látnak,  
Tündérorszámban még csak árnya e világnak.  
Ha a földi ember először lányt ölel,  
Ennek az álomnak gyönyöre tölti el.

El nem vitatom: a mai kor verskedvelőjéhez közelebb állhat a huszadik század lírája, vagy a „még maiabbakhoz” a posztmodern költészet, vagy éppenséggel a legújabb, a Slam poetry, ami már nevében is jelzi, mi várható ettől az irányzattól. De kérdem én: muszáj mindig és görcsösen „nagyon mainak”, „korszerűnek” lennünk? Nem adhatunk egyre röpké esélyt a „régieknek” is?

## „Kovácséknál ég a világ...”

Szomszédunk, Kovácsné Vilma meséli: a leánya, a Rozamunda most épp a *János vitézzel* gyürkőzik. Köztünk szólva esélytelenül. Odáig még rendben, hogy a nap tüzesen süt le, de az már felfoghatatlan a számára, hogy valaki a mosógép helyett a patakban(?) mos, ráadásul abban térdig gázolva... és hol van még a többi! Pedig mesén növegetett, de amint egy vers leckévé változik, már formálódik a kislányos kelletlenség szobra. Hálisstennek átvészelte a dizni-hercegnők gyerekagy-zsibbasztó korszakát, most mást keres rajongása tárgyául. A húgom négyéves kislány, Gasztonnak a feje a Csillagok háborúja szereplőivel van tele. A mi nap, amint hazajött az óvodából, kapásból sorolta az összeset: hanszólo, dártváder, csibakka... ilyesmi. Fiamnak, a hétéves Brendonnak kedvence a robotok vagy miccsodák, tessék elképzelni, hogy ebben a felnőttek számára elviselhetetlenül riasztó, taszító rajzfilmben, átváltozó fémszörnyetegek üvöltének, hörögnek, csattognak, villognak.

Kedves Kovácsné Vilma, mi nem tudunk mit tenni. Olyanok ezek, akár a mesében a legyőzhetetlen hétfejű sárkány. Szülő, pedagógus levághatja egyik fejét, nő helyette másik... De ne bankódjunk, a gyerekek majdcsak túlesnek ezeken is. Türelem...

Mindeközben az történt, hogy jószágos mentőakcióul felhangzott a tévéből a *Magyar népmesék* rajzfilmsorozat felvezető zenéje, a két Kovács gyerek szorosan egymás mellé ülve azt dudolgatta, énekelte, nézte, csak nézte nagy odaadással, átéléssel, átérzéssel, mintha két kínai kislány lenne... Van még remény.

Tessenek szívesek elolvasni a bekeretezett részletet, mert kitűnik abból, hogy a *János vitéz* talán inkább való álmódosásra hajlamos felnőtteknek... Hajlamos vagyok. Meg elvágódós.

Gyermekkorom óta megszakítás nélkül oda-vágyódom (persze nem én vagyok az egyetlen), ahová Kukorica Jancsi, ez a szegény árva, magyar parasztfiú oly sok hányattatás után eljutott, a mesebeli, magyaros mennyországba (mert senki más nációnak nincs ilyenje).

Ma már mindent tudni lehet Petőfi Sándorról, azt is például, hogy mit evett a határszéli csárdában (tormáshúst aludttejjel), amikor utoljára elhagyta Pestet. Élete nyitott könyv számunkra. A halála nem. Erdélyben az utolsó szálláshelyén valaha tábla állt a vendéglátó ház falán. A neve és a dátum mellett csak eny nyit véstek rá: „*Itt még ember volt...*” Igen, mert ahogy elhagyta a házat és kikergett a csatérre, fölroppent Tündérorszámba, és ő maga is tündérré változott...



## Üzemanyagárak, 2016 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	339	346	208
Február	328	316	210

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

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

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzem-

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

### Korrekciós szorzók:

#### Városi forgalom

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

Értéke:

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

### Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

### Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

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

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

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

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

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

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapszabály-érték – továbbá

- cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,
- földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm<sup>3</sup>/liter) értékű módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

[www.nav.gov.hu](http://www.nav.gov.hu)

## 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](mailto:bti@taxicentrum.hu)

Nyitva tartás: hétfő–csütörtök 10.00–16.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

Az adóbevallási időszak alatt bővített nyitva tartással.

Megnevezés	eladási ár (Ft)
Taxisok Világa Magazin	480.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.200.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.800.-
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés, fellebbezés stb.)	2.800.-tól
Könyvelés, adatrögzítés	3.800.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-
Taxióra önirós- és hó papírszalagok	160.-
Taxis brifkók, pénztárcák	5.200.-tól
Az új fővárosi taxirendelettel kapcsolatos kellékek	450.-tól.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Laminálás A/4-ig	350.-tól

Az árak 2016. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

## A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2014.07.23 – 2015.03.24	2,10%
2015.03.25 – 2015.04.21	1,95%
2015.04.22 – 2015.05.26	1,80%
2015.05.26 – 2015.06.23	1,65%
2015.06.24 – 2015.07.21	1,50%
2015.07.22-től	1,35%

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

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

## Fontos határidők

### Február 25.

- Egyéni vállalkozók személyi jövedelemadó bevallása
- KATA-s vállalkozók bevallása

- EVA-s vállalkozók bevallása

### Február 29. (szökőév van!)

- Éves adómemória kiolvasás és adatszolgáltatás

### Március 12.

- Havi járulékbavallás és befizetés

- Kata befizetés

### Március 15.

- Gépjárműadó első félév befizetése
- Iparüzési előleg befizetése
- KATA-sok tételes iparüzési adójának befizetése

## Fizetendő legkisebb járulékok 2016. **FEBRUÁR** hónapra

### MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-jarulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér <b>111 000 Ft</b>	A minimálbér másfélszeresének (166 500 Ft) <b>8,5%-a</b> <b>14 153 Ft</b>	A minimálbér (111 000 Ft) <b>10%-a</b> <b>11 100 Ft</b>	A minimálbér 1,125-szörösének (124 875 Ft) <b>27%-a</b> <b>33 716 Ft</b>
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkénti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható

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


- az egyéni vállalkozó ha 2011. december 31-én I., II., vagy III. csoportos rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjra volt jogosult és rokkantsági ellátásban vagy rehabilitációs ellátásban részesül

- az egyéni vállalkozó, illetve a tag rokkantsági ellátásban részesül és egészségi állapota a rehabilitációs hatóság komplex minősítése alapján 50 százalékos vagy kisebb mértékű.

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

(2011. évi CLVI. Törvény egyes adótörvények és azzal összefüggő egyéb törvények módosításáról 462/A. §.)

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

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: 	<b>7050 Ft/hó</b> Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt <u>akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem!</u> (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	<b>Járulékalap 10%-a</b> alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.*
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

\* A nyugdíjbavonulás évében még a kedvezőbb, 20%-os mértékkel lehet számolni

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e. Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként (kivéve KATA-sok!), a tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

### KATA-S VÁLLALKOZÓ

	Főfoglalkozású	Munkaviszony vagy nyugdíj melletti	KATA PLUSZ*
Tételes összegek	<b>50 000 Ft/hó</b>	<b>25 000 Ft/hó</b>	<b>75 000 Ft/hó</b>
Adónem kód	288	288	288
Költségvetési számla elnevezése	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója bevételi számla
Költségvetési számla száma	10032000-01076349	10032000-01076349	10032000-01076349

\*Nem kötelező, választható adózási forma.

A KATA befizetési határideje főállású, másodos és nyugdíj melletti vállalkozók esetén egyaránt a tárgyhónapot követő hó 12-e.



<p><b>Főpolgármesteri Hivatal</b> <b>Adó Főosztály</b> <b>Ügyfélszolgálati Iroda</b></p> <p>Budapest, V. ker. Bárczy István u. 1-3.</p> <p>Tel.: 411-7000 (központi szám)</p>	<p><b>Szolgáltatások:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá.</li> <li>• Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.</li> <li>• Folyószámla-kivonatok igénylése.</li> <li>• Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.</li> <li>• Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelet-höz, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (Adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznapi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni!</li> <li>• Iparüzési adó fizetési számlaszám: <b>11784009-15490012-03540000</b></li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő:</b></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><b>A „nullás” igazolás iránti kérelem január elsejétől illetékmentes!</b></p>
---	--	---

<p><b>Központi Okmányiroda</b></p> <p>1133 Budapest, Visegrádi u. 110-112. Tel.: 452-3622 Kékszám: 1818 Hétvégén is nyitva!</p>	<p><b>Intézhető ügyek:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erkölcsei bizonyítvány azonnali kiadással</li> <li>• Járműigazgatás</li> <li>• Személyazonosító igazolvány</li> <li>• Útlevel</li> <li>• Ügyfélkapu</li> <li>• Vezetői engedély</li> <li>• Taxirendszám</li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő:</b></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><b>Budapesti Közlekedési Központ</b></p> <p><i>Taxidroszt iroda</i></p> <p>Budapest VIII., Asztalos Sándor u. 16.</p> <p>Az irodának <b>NINCS</b> telefonos elérhetősége (!?!)</p> <p>A BKK központi számai: <b>Tel.: 06-1-235-3000</b> <b>06-1-3-255-255</b></p>	<p><b>Drosztengedélyhez szükséges okmányok:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a gépjármű forgalmi engedélye</li> <li>• a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólappal”-ja</li> <li>• a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély</li> <li>• Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel</li> <li>• 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.</li> <li>• A fővárosi taxirendeletnek megfelelő külső és belső megjelölés, az előírt tartozékok megléte (POS-terminál, szabadjelző), műszaki megfelelés</li> </ul>	<p><b>Ügyfélfogadási idő</b></p> <p><b>H-SZ: 9.00 – 15.00,</b> <b>K-CS: 9.00 – 13.00,</b> <b>P: 9.00 – 12.00.</b></p>
--	---	---

<p><b>BTI TAXICENTRUM</b></p> <p>1119 Budapest, Vahot u. 6.</p> <p>Tel.: 06-1-229-3736 Mobil: 06-30-989-4279</p>	<p><b>Szolgáltatások:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Személyi jövedelemadó bevallás</li> <li>• Könyvelés, elektronikus bevallások</li> <li>• Iparüzési adó</li> <li>• Teljes körű vállalkozói ügyvitel</li> <li>• Taxis kellékek árusítása</li> <li>• Tarifatáblák, engedélyszámok készítése</li> <li>• Mágnes-matricázás, laminálás</li> </ul>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőtől csütörtökig <b>10.00–16.00</b> Pénteken <b>10.00–14.00</b></p>
--	---	---

<p><b>Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</b></p> <p>1033 Budapest, Mozaik u. 5. Tel.: 430-2738</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása</li> <li>• Kocsicsere</li> <li>• Visszarendszámozás</li> <li>• Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése</li> </ul>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőn és szerdán <b>08.00–15.00</b> Kedden és csütörtökön <b>08.00–12.00</b> Pénteken <b>08.00–11.00</b></p>
---	--	---

<p><b>Pest megyei taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</b></p> <p>1141 Budapest Komócsy u. 17-19. Tel: (06-1) 460-2239 (06-1) 460-2249</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása</li> <li>• Kocsicsere</li> <li>• Visszarendszámozás</li> <li>• Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése</li> </ul>	<p><b>Nyitva tartás:</b></p> <p>Hétfőtől csütörtökig <b>07.30-15.30</b> Pénteken <b>07.30-12.30</b></p>
<p><b>Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara</b></p> <p>1016 Budapest Krisztina krt. 99. Tel.: (06-1) 488-2000</p>	<p><b>Kamarai hozzájárulás befizetése:</b></p> <p>Számlaszám: 10102086-02614500-02003005 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: BKIK központi ügyfélszolgálat: 1016 Budapest, I. kerület, Krisztina krt 99. Telefon: (06-1) 488-2000</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 13.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 13.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p><b>Pest megyei és Érd Megyei Jogú Városi Kereskedelmi és Iparkamara</b></p> <p>1056 Budapest Váci u. 40. IV. emelet Tel.: (06-1) 317-7666</p>	<p><b>Kamarai hozzájárulás befizetése:</b></p> <p>Számlaszám: 10102086-11571302-12000007 Budapest Bank A közlemény rovatban a „kamarai hozzájárulás” szöveget és a vállalkozó adószámát kell feltüntetni. Személyes ügyintézés: 1056 Budapest, V. kerület, Váci u. 40. IV. emelet Telefon: (06-1) 317-7666</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 9.00 - 15.00 Kedd: 9.00 - 15.00 Szerda: 9.00 - 15.00 Csütörtök: 9.00 - 15.00 Péntek: 9.00 - 12.00</p>
<p><b>Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság</b></p> <p>(06-1) 301-7571</p>	<p><b>Taxiállomásokkal kapcsolatos bejelentések</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• drosztfoglalók</li> <li>• civil autók</li> <li>• egyéb problémák</li> </ul>	<p><b>Hétfőtől péntekig</b> 06.00-20.00</p>
<p><b>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</b></p> <p>Központi ügyfélszolgálatok és fővárosi kirendeltségek</p>	<p><b>Központi ügyfélszolgálatok:</b> 1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 1144 Budapest, Fogarasi út 3. 06-1-467-7100 1097 Budapest, Vaskapu u. 33-35. 06-1-299-4000</p> <p><b>Fővárosi kirendeltségek:</b> 1016 Budapest, Krisztina krt. 99. 06-1-390-4290 1033 Budapest, Kórház utca 6-12. 06-1-368-2527 1051 Budapest, Nádor u. 19. 06-1-302-7913 1073 Budapest, Kertész u. 35. 06-1-431-9933 1156 Budapest, Száraznád u. 4-6. 06-1-417-0961 1173 Budapest, Pesti út 27. 06-1-256-2304 1181 Budapest, Üllői út 453. 06-1-290-9730 1221 Budapest, Kosuth L. u. 25-29. 06-1-229-3870</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 8.15–18.00 Kedd: 8.15–11.30 Szerda: 8.15–18.00 Csütörtök: 8.15–11.30 Péntek: 8.15–11.30</p>
<p><b>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</b></p> <p>Pest megyei központi ügyfélszolgálat és kirendeltségek</p>	<p><b>Központi ügyfélszolgálat:</b> 1132 Budapest, Kresz Géza u. 13-15. 06-1-450-4000</p> <p><b>Pest megyei kirendeltségek:</b> 2030 Érd, Budai u. 24. 06-23-362-916 2100 Gödöllő, Kossuth L. u. 74. 06-28-420-801 2300 Ráckeve, Kossuth L. u. 96. 06-24-485-416 2310 Szigetszentmiklós, Gyári út 9. 06-24-442-051 2370 Dabas, Szent István út 79. 06-29-360-050 2600 Vác, dr. Csányi L. krt. 52. 06-27-316-935 2700 Cegléd, Dugonics u. 4. 06-53-500-193 2760 Nagykáta, Szabadság tér 16. 06-29-444-541</p>	<p><b>Ügyfélfogadás:</b></p> <p>Hétfő: 8.15–17.30 Kedd: 8.15–12.00 Szerda: 8.15–16.00 Csütörtök: 8.15–16.00 Péntek: Szünnap</p>



# Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558

## X. Fertő – Bihari sarok



■ Taxis kolléga észrevétele, hogy a Fertő utcában a Centrum felé haladva a Bihari utcánál a jelzőtábla szerint a jobb oldali sávból is lehet egyenesen tovább haladni, ugyanakkor az útburkolati jelek szerint viszont kötelező jobbra fordulni. Most akkor szabad egyenesen továbbhaladni a jobb oldali sávból, vagy sem?

• A csomópontban a burkolati jelek és közúti jelzések felújításra kerültek. Jelenleg a csomópontban található közúti jelzések megfelelnek az ott érvényes forgalmi rendnek.

## X. Monori utca



■ Az utcában lehetetlen lenne a kétirányú közlekedés, ha járművek parkolnának az út mindkét oldalán, ezért „sajátságos” jelzőtáblával tiltják a parkolást az egyik oldalon. Jó lenne igazi „Megállni tilos” jelzőtáblát kihelyezni.

• Helyszíni szemlét tartottunk, ennek során megállapítottuk, hogy a páratlan oldalon indokolt a „Megállni tilos” közúti jelzőtábla kihelyezése, így arra intézkedést tettünk.

### Két kisgyerek beszélget:

- Nagyon rendes az új apukám!
- Tudom. Tavaly az én apukám volt.

## XI. Pázmány Péter sétány I/B



■ „Behajtani tilos, KIVÉVE CÉLFORGALOM” jelzőtábla van a jelzett helyszínen, de ilyen kombináció nincs a KRESZ könyvben, kérjük a kiegészítő jelzőtáblát leszerelni.

• A kiegészítő jelzőtáblát engedély nélkül helyezték ki, leszereléséről intézkedtünk.

## XII. Budakeszi út 45.

■ „Várakozni tilos” jelzőtábla van ott, ahol csak egy forgalmi sáv van a járda és a záróvonal között, tehát tilos megállni. Célszerű lenne a jelzőtáblát lecserélni egy „Megállni tilos” jelzőtáblára.

• A „Várakozni tilos” jelzőtábla leszereléséről intézkedtünk. A KRESZ alapján tilos megállni, „ahol a jármű és az úttesten lévő záróvonal vagy a jármű és az úttest másik szélén álló jármű között legalább három méter széles hely nem marad.” Így ezt külön nem szükséges megállni tilos táblával jelezni.

## II. Hűvösvölgyi út 107.



■ Itt is „Várakozni tilos” jelzőtábla van a járda és a záróvonal között, pedig csak egy forgalmi sáv van. Ezt a jelzőtáblát is le kellene cserélni egy „Megállni tilos” jelzőtáblára.

• A Várakozni tilos” jelzőtábla leszereléséről intézkedtünk. „Megállni tilos” jelzőtábla itt sem szükséges.

## VI. Lövölde tér



■ Útburkolatcsere történt a téren, de a STOP-vonalat nem a régi helyére, a Szív utca sarokra festették fel, hanem a tér közepére, így most tilos jelzésnél a járművek nem tudnak a Szív utca felé tovább haladni. Kérjük a STOP-vonalat a régi helyére festeni.

• A helyzetjelző vonal a Rottenbiller utcából kiinduló, Szív utcába érkező kerékpáros átvezetés következtében került áthelyezésre a Felső erdősor utca irányába. A kerékpáros átvezetés működése érdekében a helyzetjelző vonalat eredeti helyére nem áll módunkban viszhelyezni.

## VI. Hunyadi tér 13.



■ Megszüntették a szelektív hulladékgyűjtőt, mert az inkább egy szeméttároló volt. A felszabadult területen jó lenne módosítani az útburkolati jeleket, hogy ott is lehessen parkolni.

• A helyszínen bejárást folytatunk le, és amennyiben lehetséges, a várakozóhelyek bővítése érdekében a szükséges intézkedéseket megteesszük.

## VIII. Baross tér

■ Taxis kolléga nem érti, hogy a Rottenbiller utca felől érkező trolibusz miért megy ki a Kerepesi úton a járda mellé, majd utána rögtön a belső sávba, a Keleti pályaudvar parkolójába. Egyszerűbb lenne, ha a belső sávból rögtön a pályaudvarhoz menne, nem kellene kétszer átverekedni magát a forgalmi sávokon.

• A trolibuszok az elektromos felsővezeték által nyújtott lehetőségekben belül közlekednek. A javasolt sáváltáshoz a felsővezeték áthelyezésére lenne szükség, amire jelenleg nincs lehetőség.

## VIII. Auróra utca



■ „Megállni tilos, KIVÉVE ENGEDÉLLEL” jelzőtábla-kombinációt helyeztek ki az SZTK elé. Kérjük a „Megállni tilos” jelzőtáblát lecserélni egy „Várakozni tilos” jelzőtáblára.

• A tábla a nyilvántartásban nem szerepel, így a leszereléshez szükséges intézkedést megtettük.

## IX. Üllői út 131.



■ Taxis kolléga véleménye szerint a felüljáró alatt a járdára felálló és a járdáról letolató járművek balesetveszélyt okoznak, ezért meg kellene akadályozni a járdán való parkolást.

• A felüljáró alatt nincs várakozósáv kijelölve. A Társaságunk is tud a problémáról, hogy ennek ellenére is parkolóként használt területről balesetveszélyes a ki- és behajtás. A problémát az Üllői úti felüljáró tervei kezelik, megvalósulásának időpontja azonban jelenleg nem meghatározható.

## V. Magyar utca

■ Taxis kolléga kérése, hogy meg kellene fordítani az utca egyirányúságát a Kecskeméti utca és a Ferenczy István utca között, mert akkor lényegesen egyszerűbb lenne megközelíteni a belvárost a repülőtér felől.

• Amennyiben az utca egyirányúsága oly módon megváltozna, hogy az utca átjárhatóvá válna a Kecskeméti utca és a Kossuth Lajos utca között, abban az esetben a belső városrész nem kívánatos átmenő forgalommal terhelődne. Emiatt az utca forgalmi rendjén módosítani nem kívánunk.

## V. Széchenyi tér

■ Örömmel láttuk, hogy jelzőlámpával védett gyalogátkelőhely létesült a Lánchíd torkolatában, jó lenne, ezt a gyalogátkelőhelyet és jelzőlámpát véglegesíteni.



• A BKV a 2-es villamos Eötvös tér és Széchenyi tér közötti pályarekonstrukcióját végezte. Emiatt megosztottan közlekedő 2-es villamos Eötvös téri és Széchenyi téri ideiglenes végállomásai közötti táv gyalogoson volt megtehető, ezért a könnyebb átszállási kapcsolatot biztosítása érdekében a Lánchíd pesti hídfőjében ideiglenes jelleggel jelzőlámpás gyalogos-átkelőhely létesült. Ennek a gyalogos-átkelőhelynek azonban tartós fennmaradásra nem volt engedélye, emiatt azt meg kellett szüntetni. A jövőben tervezük végleges jelleggel ugyanide gyalogos-átkelőhely létesítését, ez azonban legkorábban 2016 második felében várható.

### X. Kőbányai út



■ Taxik kollégák nem értik, miért lesz piros a jelzőlámpa a Kőbányai úton a Liget tér után befelé a villamossínekkel, akkor is, amikor nem jön villamos.

• A villamos kijelentkező eszközök meghibásodása miatt alakult ki az az állapot, hogy a Kőbányai úton a villamos odaváltásánál lévő közúti jelzőlámpa a közúti forgalom számára tilos jelzést mutatott.

### Donáti utca



■ A Belga Nagykövetség előtt is olyan jelzőtábla-kombináció van, amit nem enged a KRESZ. A MEGÁLLNI TILOS jelzőtábla helyett VÁRAKOZNI TILOS jelzőtábla kellene.

• A kizárólagos várakozóhely jelölése valóban nem felel meg a jogszabályoknak, ezért a „Megállni tilos” tábla „Várakozni tilos” táblára történő cseréjéről gondoskodunk.

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

Mobil: 06209247645 (FŐTAXI flotta)

e-mail: [lampafelelos@freemail.hu](mailto:lampafelelos@freemail.hu)



Taxiból kamionba 26. rész

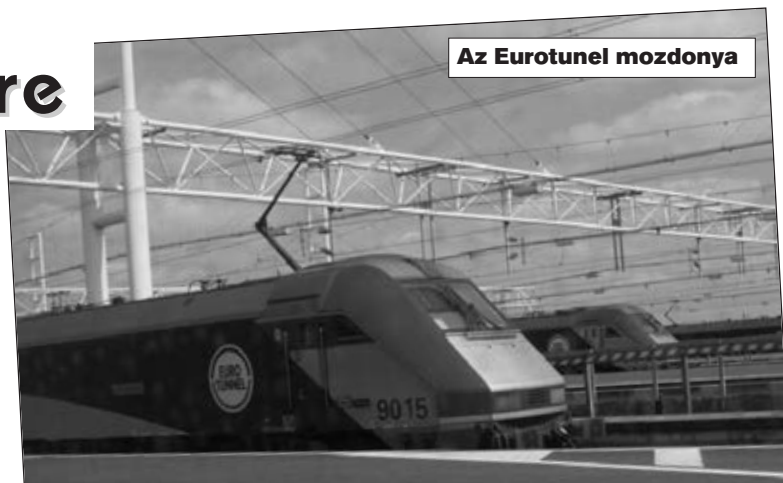
## Pótcseré

Tavasváró szép napokat kívánok! Tudom, még korai, de én már annyira unom ezt a csak téli időt, hogy az minden képzeletet felülmúl. Tavaly találkoztunk utoljára, remélem, azóta

### Pilla jelenti

kipihentétek a karácsonyi és szilveszteri nagy eszem-iszom-lakomákat, valamint túl vagytok a januári „holtidőn” is.

A karácsonyt természetesen én is otthon töltöttem, bár rezgett a lécz, hogy hol leszek, mert a T. Cég be akart lökni az „ügyeletes” státuszba, de erről aztán szerencsére letettek.



Az Eurotunnel mozdonya



Ez a ketrec, amibe behajtok az átkelés előtt



A sok kerítés a bevándorlók ellen van

Helyette?

December 29-én irány a kamion, és az újévet köszöntő óráútás engem a luxembourgi repülőtér parkolójában talált. Egyébként tizenegy autónkat állítottak „ügyeletbe”, és tizenegyen nem csináltunk semmit január 2-ig. Probléma nem volt, a társaság viszonylag normálisan és főleg szinte józanul „viselte” a többnapos várakozást.

Csavarogtunk, főzőcséztünk, tv-t néztünk, szóval eltelt az idő.

Aztán jött az első megbízás. A luxembourgi reptérről irány Anglia: MCI Electronics – Aberdeen.

Nagyon nem örültem. Komolyan nem. Nézték meg a térképen, ez már Skócia, és igaz, hogy szeretem Skóciát, de ez olyan messze van! Duzzogtam, de nem lehet mit tenni, meg kell csinálni, nincs mese. Szépen kezdtem megbarátkozni a dologgal, amikor megkaptam a „kegyelemdőfést”. Pakolj át a hűtős kocsiból a másik autóbba, cserélték a kollégával és a megapóttal, aminek görgős a platója – elektronikai cuccokat viszel a skótoknak. Ok? A kolléga még soha nem járt az angol oldalon (a fene a dögát, egyszer úgyis el kell kezdeni, miért nem kezdi most?), és mivel hatalmas értékű a cucc, kezdő nem viheti. (Könyörgöm, én is kezdő vagyok, még csak négy év!)

A főnökömrre most nem hatott semmi. Rádadásul, megint konvojba kell menni, CB-rádió meg nincs, aki meg akar állni, telefonon hívja a többieket. És nem hajóval megyünk, hanem vonattal, ami egy külön kaland, mert rátalálni a szerelvényvel a vonatra, na, az aztán a mutatvány. Általában recseg-ropog-zörög minden, és különben is utalom, mert mindig az az érzésem, hogy úgysem fogok tudni felmanőverezni arra a nyavalyára.

A Csatorna egyébként a franciaországi Calais-ból a tenger alatt halad át kb. 40 perc alatt az angliai Folkestone-ba. A távolság 50 km. 1994-ben adták át, hatalmas csinnadrattával, és igen kellemes volt az elején benne az utazás, mesélték a kollégák. A kezdetekben kávéval kínálták (állítólag) az utasokat, újságok álltak rendelkezésre stb. Ma már kellemetlenül „fapados”, és mindössze egy italautomata várja a sofőröket, akik általában végigalusznak az utat. Egyébként a világ leghosszabb tengeri alagútja, mert a Szeikan-alagút (Japán) „csak” 39 km. Már mint a víz alatti része.

Na mindegy, engem továbbra sem lelkesít a dolog.

Útvonal: Luxembourg-Lille-Alagút – aztán jobbról megkerülve Londont (M25) fel az A1-esen végestelen-végig Edinburgh, majd az A69-68-as elvisz a végcélig, most nem írom le az összes útszámozást, tök felesleges. Egyhetes út, gondoltam magamban. 1500 km, naponta mehetek kb. hatszázat (2x4,5 óra, átlagos sebesség 70 km/ó), beleszámítva az útépitéseket, torlódásokat stb., na meg persze a kötelező 9 órás pihenőket.

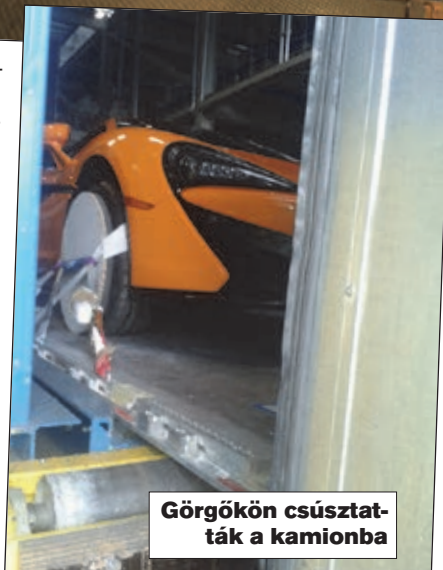
Nem mondom tovább, addig tartott. Aztán amikor végre lepakoltunk, jött a „jutalom”: üresen vissza Manchester, reptér. Beállok a várakozó sorba, éppen kávé akartam főzni, mikor lélekszakadva rohan egy fekete srác. Feltépi a kamionajtót és kézzel-lábbal hadonászva kifelé invitál, az iroda felé. Fogalmam sincs, mit akar, nyugi, mondom, mindjárt megyek. „immadiatelyget wrong”



**A már rögzített McLaren**



**A görgős pótkocsi belülről**



**Görgőkön csúsztat-ták a kamionba**

azaz azonnal gyere, mert baj van. Mi a fene baj lehet azon kívül, hogy nem hagy kávézni – gondoltam, de azért téptem utána.

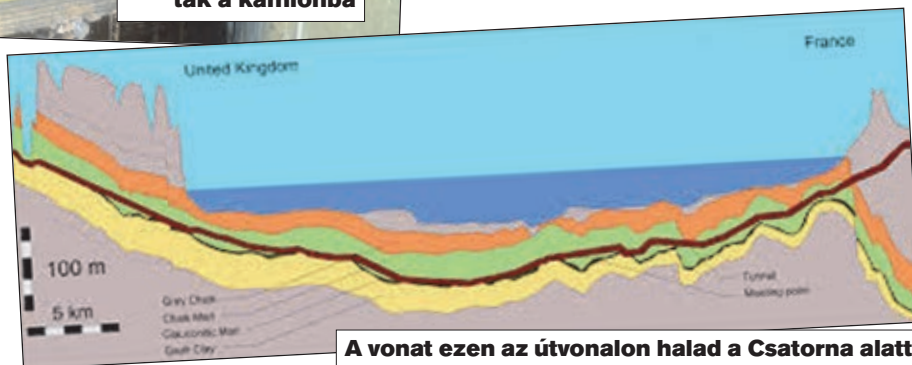
Nos, kiderült a következő „disznóság”, ami csak nekem volt „disznóság”, mert ameddig a többiek pihenhettek, nekem újabb fuvarfeladat jutott, persze soron kívül. Tudjátok ugye, milyen a pótkocsi feneke általában? Sima, fémlap, kivéve a „jolodás” pótokat, amelyek közül van olyan, aminek kiemelhető a feneke, hogy pl. hengereket lehessen beléjük ültetni. Van aztán ez a „megapót”, amilyen most az enyém (hogy a nyavalya essen bele), ennek az alja görgős! Keresztben három részre van osztva, és szabályozni lehet, mármint úgy, hogy amikor begurítják az árut, mind a három részen kiemelem egy gomb segítségével a görgőket. Kocsi elejére bent a cucc, görgők visszasülylyesztve. Középen bent a cucc, görgők szintén le, és így tovább... Ötletes a dolog, nem kell bekázní. Na, ilyen görgősszekerem van most.

Fekete srác után futás, mi lehet a baj, mindjárt kiderül, de azért mérges vagyok a nagy izgalom ellenére, mert a kávézás azért már jólesett volna. Iroda, széles vigyorú, nagydarab raktáros.

Mondom neki angolul, hogy nem beszélek angolul, erre folytatja a hadarást, természetesen angolul.

Persze pár pillanat alatt kiderül, hogy semmi nem sürgős, főleg itt Angliában nem, mert ezek az angolok nem szeretnek dolgozni, na, ritka kivétellel. Hívom az irányítót, ő mit tud a dologról. Várjak. Fél óra múlva kiderül (ez alatt a kávémat tutira megittam volna), hogy két autót kell átvinni a Csatornán, a Frankfurter reptérre, onnan majd tovább repítik az USA-ba. Na, akkor hajrá!

Hát ez fantasztikus volt. Rátolás a rámpára (hatodszorra sikerült, mert centiméter pontossággal kellett rátenni), aztán egyszer csak előbújít egy sárga csodajárgány. Szépen rá volt erősítve egy fémlapra, az a fémlap begu-



**A vonat ezen az útvonalon halad a Csatorna alatt**



**BUDAPEST** **TAXI**

+36 <sup>1</sup>20 30 70 **777-7777**



# GYERE

A BUDAPEST TAXIHOZ

ÉS **ÜLJ RÁ** A

CNG GÁZOS **BÉRAUTÓINKRA.**

KORLÁTOZOTT SZÁMBAN VÁRJUK KOLLÉGÁK JELENTKEZÉSÉT.

Jelentkezni és érdeklődni a

**+36 30 931-3356**

telefonszámon lehet.

Folytatás a 37. oldalról

rult a rakterembe, és utána még egyszer megismételték a dolgot egy szürkével. McLaren, de ma sem tudom, milyen típus (állítólag 80 ezer angol font darabja).

Hurrá, vidd át anélkül, hogy baja essen! Végig a frász kerülgetett, de teljesen feleslegesen, mert kegyetlenül le voltak rögzítve, de én legszívesebben vattába csomagolva vittem volna őket. Baj nélkül átértem velük a franciákhoz. Már éppen levegőt akartam venni, mikor sziréna a hátam mögött. Udvariisan félrehúzódok (naná, mert rendőrautó volt), de ennek ellenére kiint, és benavigál a parkolóba. Teljes ellenőrzés! Mit viszek, honnan jövök, jogszi, tachográf-ellenőrzés stb. Mutatom a szállítólevelet (CMR), hogy két McLarent viszek a reptérre. Nem hitték el! És képzeltjétek, felnyitatták a pótot, a plombálás ellenére. (Persze aztán igazolták a CMR-en az ellenőrzés tényét, nem volt később gondom a dologból.)

Amikor kinyitottam a pótkocsi ajtaját, a két pasas megkövült az ámulattól, és tisztelegve kívántak további szerencsés utat. Nézzétek a fotókat, tényleg gyönyörű autók.

És a kocsikkal kapcsolatban egy magánjellegű megjegyzésem: mint utólag megtudtam, New York-ba ment a két autó, milliomos csemetéknek ajándékba. Nos, én ezt a két „csemetét” kihajtanám egy hónapra a káposztaföldre dolgozni. Hmm...

Nos, azóta is ezzel a pótkocsival közlekedek, és nem bántam meg a cserét. Hallatlan előnye, hogy nincs rakodás-pakolás-békázás, igaz, nincs rántott csirkének való husika és banán se.

De sebjaj, boltot mindig találok útközben.

Vigyázzatok magatokra, nemsokára újra jövök!



**Carl Benz 1886. január 29-én nyújtotta be szabadalmát**

## 130 éves az automobil

**Egy szabadalom, amely mozgásba hozta a világot: 1886. január 29-én Carl Benz benyújtotta szabadalmi kérelmét saját fejlesztésű, „gázmotor hajtású járművére”. Ezen a napon született meg az első automobil. Később ugyanebben az évben – Benztől függetlenül – Gottlieb Daimler megépítette saját motorizált gépjárművét, így 1886 lett az az év, amely a Mercedes-Benz 130 éves sikertörténetének kezdetét jelenti.**

### A kezdetek

Carl Benz a világ első automobilját 1885-ben fejlesztette ki. Ehhez egy nagy sebességű, egyhengeres, négyütemű motort (954 cm<sup>3</sup> hengerűrtartalommal, 400 1/perc-es fordulatszámmal és 0,75 lóerő/0,55 kW teljesítménnyel) keresztben helyezte el egy egyedi építésű kocsiában. A végsebessége 16 km/h volt. Ez a háromkerékű, motorhajtású autó abszolút világelső volt: egy teljesen önálló, önhajtású jármű, amelyet belsőégésű motor hajtott. A szabadalmaztatott jármű, vagyis a Patent-Motorwagen először 1886. július 3-án debütált a nagyközönség előtt a mannheimi Ringstrassén. Azonban a tökéletesített Modell III elsőként hosszú távon 1888-ban, egy Mannheim és Pforzheim közötti oda-vissza úton bizonyította működőképességét a mindennapos használatra.



1886. január 29-én a Német Császári Szabadalmi Hivatalban DRP 37435-ös referenciaszámon bejegyezték Carl Benz, mannheimi mérnök szabadalmát a „gázmotor hajtású járműre”. Egy 130 éves dokumentum tanúskodik Carl Benz innovatív szellemiségéről, kreativitásáról és vállalkozói víziójáról. 2011 óta ez a dokumentum az UNESCO Világemlékezet Program részét képezi, melyben többek között a Gutenberg Bibliát és a Magna Cartát is jegyzik.

Az útra Carl Benz helyett felesége, Bertha vállalkozott. Demonstrálva férje 1886. január 29-én szabadalmaztatott találmányába vetett hitét, Bertha Benz fiai, Eugen és Richard kíséretében – a feltaláló tudta nélkül – megragadta a kormánykart, és az automobil történetének első hosszú távú útjára indult 1888 augusztusában. Bertha és fiai bebizonyították, hogy technikai szinten milyen jól működik a motorizált gépkocsi koncepciója. Ugyanakkor gyakorlat-

számmal és 0,75 lóerő/0,55 kW teljesítménnyel) keresztben helyezte el egy egyedi építésű kocsiában. A végsebessége 16 km/h volt. Ez a háromkerékű, motorhajtású autó abszolút világelső volt: egy teljesen önálló, önhajtású jármű, amelyet belsőégésű motor hajtott. A szabadalmaztatott jármű, vagyis a Patent-Motorwagen először 1886. július 3-án debütált a nagyközönség előtt a mannheimi Ringstrassén. Azonban a tökéletesített Modell III elsőként hosszú távon 1888-ban, egy Mannheim és Pforzheim közötti oda-vissza úton bizonyította működőképességét a mindennapos használatra.



**TaxiPlus®**

Budapest

**8-888-8888**

**+36-1 8-888-8888**

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

**TaxiPlus®**

Győr

**888-8888**

**+36-96 888-8888**

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

# 加入

Ha ez Neked kínai, olvasd tovább!

A TaxiPlus felvételt hirdet korlátozott számban győri, illetve budapesti csapatába a TÉNYLEGESEN megnövekedett fuvarszám kiszolgálására! Rendkívül kedvező belépési feltételekkel várjuk tapasztalt és kezdő kollégák jelentkezését.

## - Tapasztalt taxifőor vagy?

Beszéljenek a tények!

Győrben 220 fuvar/fő. Budapesten több, mint 6000 szállodai megrendelés havonta, folyamatosan bővülő éjszakai szórakozóhely-állomány (a Morrison's Ligetet biztosan ismered TE is!)

## - Kezdő vállalkozó vagy, és rendelkezelsz minden taxizáshoz szükséges papírral, de bizonytalan vagy?

Minden kezdő kollégát egy kijelölt mentor segít a beilleszkedésben a nap 24 órájában! Nincs rossz kérdés, és főleg nem rosszkor! Ha elbizonytalanodtál, hogy mit csinálj egy fuvarral kapcsolatban, a mentort mindig el tudod érni! A mottónk csak ennyi: „Ha nem tudod, kérdezz!”

## - Nem vagy még taxis?

Vágy bele! Segítjük pályakezdő fiatal, vállalkozó szellemű leendő kollégáinkat a taxis vizsga megszerzésében, a szakma fortélyainak elsajátításában!

## Amit Mi adunk:

- a munkavégzéshez szükséges táblagép
- bankkártya-elfogadó terminál (POS)
- szabadjelző
- URH rádió (kedvező vásárlási és bérleti konstrukciók)

## Amit Mi kérünk:

- legyél elkötelezett szolgáltató
- legyen legalább „A” kategóriás gépkocsid
- szeress csapatban dolgozni
- legyél része a modern taxizásnak

## Ne habozz!

Hétköznap 09:00 és 17:00 között hív

Győrben: +36-70 5 888 904 -es

Budapesten: +36-70 5 888 905 -ös

telefonszámot a részletekért és gyere el személyesen.

Címünk: 9027 Győr, Nagysándor József u. 31. (ETO park)

1144 Budapest, Gvadányi u. 61-65.



ban is megmutatták a személyautó máig jellemző használati módját. Ezt maga Carl Benz is megfogalmazta szabadalmi kérelmében, amikor „főként könnyű kocsik működésére” hivatkozott „egy-négy személy kényelmére”.

1886-ban Carl Benz és Gottlieb Daimler úttörő találmányai a mobilitás forradalmian új dimenzióját nyitották meg. Az elmúlt 130 évben a Mercedes-Benz által bemutatott innovációk

ezen a teljesítményen alapultak, szem előtt tartva a biztonságot, a kényelmet, a hatékonyságot és a magabiztosságot. A mai fejlesztésekkel, mint például az autonóm vezetés, az intelligensen összekötött járművek és az elektromobilitás, a Mercedes-Benz megmutatja a személygépkocsik jövőjét. Carl Benz 1886. január 29-én egy jövőbe mutató úton indult el víziójával, amikor bejegyeztette szabadalmát a

motorizált járműre. Gottlieb Daimler ugyan csak 1886-ban kifejlesztett motorizált kocsiával együtt Carl Benz Patent-Motorwagenje az első kiállítási tárgy, amelyet megtekinthetnek a látogatók a Mercedes-Benz Múzeumban tett túrájuk során.

A múzeum 2016-ban ünnepli fennállásának tizedik évfordulóját, amely időszak alatt összesen több mint hétmillió látogatót fogadott.

**Több mint félezer elektromos taxi Európában**

## HÓDÍTANAK A KÖRNYEZETKÍMÉLŐ AUTÓK

**Az európai városokban eddig forgalomba helyezett több mint 550 elektromos taxijával a Nissan úttörő szerepet tölt be. A taxisofőrök a legényesebb, kiemelkedő futásteljesítményt elváró autósárlók közé tartoznak, így ez egyben a Nissan elektromos autóinak megbízhatóságát és sokoldalúságát is igazolja.**

A Nissan csak a tavalyi év során több mint 100 elektromos autót adott át európai taxitársaságoknak, amivel vezető pozíciót foglal el a 100 százalékban elektromos taxik piacán. Az elektromos taxik piaca a várakozások szerint tovább bővül, ahogy Kelet-Európában is egyre népszerűbbé válnak ezek a járművek. Az Észtországban működő Elektrikso társaság egyik Nissan Leafje a beszámolók szerint már több mint 218 ezer kilométert futott eredeti akkumulátorcsomagjával. Észtországban jelenleg közel 80 elektromos taxi áll szolgálatban, és ez a szám folyamatosan növekszik, míg Litvániában a vilniusi Smart taxitársaság várhatóan még az év vége előtt átveheti a Nisnantól teljesen elektromos flottájának első nyolc autóját.

A Nissan elektromos autói – mint a Nissan Leaf és a személy- és kishaszonjármű változatban is kapható e-NV200 – egyre népszerűbbek az európai taxitársaságok körében. A Nissan e-taxi eladásainak toplistáját jelenleg Hollandia és az Egyesült Királyság vezetik:

1. Hollandia 194
2. Egyesült Királyság 134
3. Észtország 74
4. Magyarország 68
5. Németország 30

A magántársaságok közül elsőként az amszterdami Taxi Electric állított szolgálatba teljesen elektromos taxiflottát 2011 novemberében. Ez a forradalom azóta sok követőre talált Európa-szerte, és a Nissan LEAF, illetve e-NV200 taxikkal ma már Stockholmban, Prágában, Barcelonában és Rómában is találkozhatunk.

Az akár 3 eurócentig leszorítható kilométerkölségeknél köszönhetően az Anglia délnyugati, vidékies jellegű részén működő C&C Taxis nevű cég átlagosan 79 ezer eurós éves költségmegtakarításról számolt be. A tevékenységeiket Nissan elektromos járművekre alapozó cégek egyre bővülő sorába tartozó C&C Taxis példája is bizonyítja: a Nissan elektromos modelljei taxiként használva is megbízhatóan, számottevő költségmegtakarítást biztosítva, minimális környezetterheléssel működnek.

A 100 százalékban elektromos Nissan Leaf eladásai 2014-ben 33 százalékos növekedést mutattak az előző évhez képest. A kevesebb forgó alkatrésznek köszönhetően a Nissan elektromos modelljeinek becsült karbantartási költségei akár 40 százalékkal alacsonyabbak lehetnek a hasonló benzin- vagy dízelmotoros típusokhoz képest. Az európai vásárlók emellett a zéró-emissziós járművek számára biztosított adó- és díjmenteskedelmi kedvezményekkel is számolhatnak. A Nissan Leaf továbbra is minden idők legnagyobb darabszámúban értékesített elektromos járműve, amiből eddig több mint 195 ezret adtak el világszerte – derül ki a tájékoztatóanyagból.

k.z.t.

## BTI-hírek

A lap megjelenésekor már csak néhány nap van hátra az egyéni vállalkozók személyi jövedelemadó-bevallásának határidejéig. Ha valaki bármely okból kifutna ebből a határidőből, érdemes a bevallást mihamarabb pótolni, ebben is tudunk segíteni a BTI irodában. Amennyiben a késedelemnek nyomós indoka van, érdemes ezt leírni, és az esetleges mellékletekkel együtt az adóhatóságához igazolásként beküldeni (kórházi kezelés stb.) A bevallás elkészítéséhez az alábbi adatokra van szükség:

- Személyes adatok
- Éves bevétel negyedéves bontásban (kátásoknál egyösszegben)
- Táppénzes állomány esetén ennek igazolása (Az OEP küldte ki)

Tételes adózók esetében ezeken felül:

- Anyagköltség (jellemzően az üzemanyag)
- Egyéb költségek
- Kivett vállalkozói jövedelem (e három tétel negyedéves bontásban)
- Amortizáció (ha érvényesíti)
- Áthozott veszteség összege (ha van)

Munkaviszony melletti vállalkozók esetében továbbá:

- Főállású munkahely által kiállított összesítő az éves jövedelemről

Fentiek mellett szükséges minden olyan igazolás, amely az egyéb – nem a vállalkozáshoz köthető – bevételekről és jövedelmekről (lakaskiadás, osztalékfizetés, egyedi szerződés alapján fizetett összegek, stb), valamint az igénybevehető kedvezményekről (kiskorú gyermek, bizonyos krónikus betegségek, önkéntes nyugdíjpénztár) szól. Családi kedvezmény megosztásakor a házastárs adóazonosító száma is szükséges.

Irodánkban nem csak taxis vállalkozók vehetik igénybe a szolgáltatást, hanem vállalkozó családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó-bevallásának elkészítését is. A magánszemélyek (tehát nem egyéni vállalkozók) adó-bevallásának határideje 2016. május 20-a.

## KÁRTYAOLVASÓ TERMINÁL ELADÓ!

Elő tulajdonostól, megkímélt újszerű állapotban. „Taki bácsi-s Taxis kolléga használta”

Eladás oka: Befejeztem a szakmát.

**A jellemzők:**

Típus: PAX - S90

Tulaj: 1.

Évjárat: 2013.07.

Újkori ára:

125.730 Ft

Mobil kártya:

most nincs hozzá, így bárhova vihető

**ELADÁSI ÁRA:  
90.000 Ft**

Érd.:

**06/20/984-7184**





# Továbbra sem lehet kamera a taxikban

Természetes, hogy egyre több autós szerel kamerát az autójába. Egy esetleges közlekedési balesetnél perdöntő lehet a készített felvétel. A taxisokra különösen érvényes a kamera iránti igény. Egy taxis elleni támadást megelőzhet a kamera jelenléte, a végrehajtott támadásnál pedig segítheti a tettesek elfogását a taxiban rögzített képsorozat.

A napokban fizetés nélkül távoztak a „kedves” utasok az egyik budapesti taxistól a teljesített fuvar után. Taxisunk elballagott a rendőrségre, leadta a kamera által készített felvételt. Tudta az utas lakcímét, a rendőröknek így könnyebb lesz megtalálni, és az igazságszolgáltatás elé állítani a törvényeket nem tisztelő állampolgárt.

Sok taxis szeretne kamerát az autójába, de erre nincs lehetőség a jelenlegi helyzetben. Ugyanis csak abban a járműben lehet kamera, ahol ezt a tényt a jármű oldalán, kívülről feltüntetik. Ugyanakkor a BKK „látványtervében” nem szerepel a „KAMERÁVAL MEGFIGYELT TERÜLET” matrica a taxik oldalán.

Gondoltam, a legegyszerűbb megkérni a Budapesti Közlekedési Központ illetékesét, módosítsák a rendeletet, hogy lehessen kamera a budapesti taxikban. Sajnos nem lehet...

(A válaszuk rövidítve, szerkesztve, kiemelés tőlem J. P.)

A kamerák a taxikban való elhelyezését illetően a Taxirendelet csak a meglévő törvényi szabályozáshoz igazodott. A Személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben került meghatározásra, hogy a **közforgalmú személyszállítási szolgáltatást végző járműveket illetően hol és ki jogosult elektronikus biztonságtechnikai rendszeren keresztül megfigyelést folytatni, a megfigyelés során kép- és hangfelvételt készíteni, valamint a készített kép- és hangfelvételt kezelni.**

A felsorolásban nem szerepel a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás, a taxiállomás, illetve maga a személytaxi sem, ezért az engedély nélkül alkalmazott kamera sértheti az információs jogról és az információszabadságról szóló törvényben is meghatározott személyes adatok védelmének alapelvét, továbbá nem megengedetten személyes adatok gyűjtését teszi lehetővé.

A kamerák taxi gépjárműben való elhelyezéséhez a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény módosítására volna szükséges, ami azonban hatáskörünkön kívül esik.

**BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT**

Köszönjük a választ.

**Juhász Péter**

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig. Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak családtagjainak extra kedvezményrel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

**Hívd bizalommal  
Ildikót**

06 1 788 7991 · 06 70 371 4240  
vagy hagyatsz üzenetet a  
vermesil@citromail.hu  
e-mail címen is.

**Ingyenes  
bevizsgálás.  
Laptop javítás  
a Széna térnél.**

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

1027 Budapest,  
Bajzivó utca 7.  
06 70 38 39 621

**TAXIKAT**

azonnal, kp. fizetéssel

**FELVÁSÁROLUNK**

kilométertől és  
állapottól  
függetlenül.  
Akár helyszíni  
egyeztetéssel.

Tel: 06-30/849-9793

**AUTÓSZÁLLÍTÁS**

2,8 tonnáig Budapesten  
7000 Ft-ért. Teljeskörű  
gépjármű kárügyintézés,  
javítás, ingyenes taxi  
csereautóval is.

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

Tel.: 06-209-960-250

**Előfizethető a Taxisok Világa!**  
előfizetési díjak 2014. január 1-től

A fél éves (6 alkalomra szóló) előfizetői díj **3240 Ft**, az egy éves (12 alkalomra szóló) **6480 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.  
Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

A taxisok nem üzleti  
célú hirdetéseit  
továbbra is  
**INGYEN** közöljük.

**AUTÓMENTÉS**

[www.automento24.com](http://www.automento24.com)  
**+36 30 222 22 33**

Ez az Ön  
hirdetésének helye

2009. augusztusi **Kia ceed 1,4  
sw combi**, 109 lóerős új  
motorral **eladó**.  
Ára: 1 millió forint.  
Minden infó: [www.gyortaxi.hu](http://www.gyortaxi.hu)  
Tel: 06/20/424-7259

**Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe**

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

**Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.  
Látogassa megújult honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)**

## ÁTALÁNYADÓ ÉS MINIMÁLBÉR

A taxis főállású vállalkozók többsége átalányadós adózást választ (vagy KATA, de ez jelen cikknek nem témája). Megvan ennek a logikus oka, ez egy józan és megfontolt vállalkozói döntés. A tételes adózásnál ugyanis, amellet hogy költségeinket számlákkal kell bizonyítani, még a cégautó-fizetési kötelezettség is fennáll. Az átalányadózásnál pedig bevételünk 80%-a automatikusan költségnek számít.

A főállású átalányadózó vállalkozók járulékaikat a bevétel által meghatározott jövedelem, de legalább a minimálbér után fizetik. Havi bevallásukban e szerint számítják járulékaikat. Vajon előfordulhat, hogy a havi járulékalap a minimálbérnél többre jön ki? Elvileg nem fordulhat elő ilyen eset, legalábbis az alanyi áfamentes vállalkozók esetén, márpedig a taxisok meghatározó többsége a körbe tartozik. Az áfamentes határ ugyanis évi hatmillió forint, vagyis havi ötszázezer, e bevétel pedig csak százezer forint jövedelmet „generál” (a bevétel 20%-a) A minimálbér azonban 2016-ban 111 000 Ft.

Havi 111 000 Ft bérezhez már havi 555 000 Ft bevétel tartozik, ami évente 6 660 000 forint, ennyi meg általában nincs a taxis vállalkozónak. Logikusnak tűnik tehát, hogy havi já-

rulékbevallásainkat folyamatosan a minimálbér (és az előírt szorzók) alapján töltjük ki és úgy is fizetjük. Vagy van valami kivétel?

Próbáljuk értelmezni az előírást: Az 1997. évi LXXX. törvény a társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről 29.

§ (3) a következőképpen szól: „A biztosított egyéni vállalkozó a 19. § (2) bekezdése szerinti nyugdíjjárulékot, valamint a 19. § (3) bekezdése szerinti egészségbiztosítási és munkaerőpiaci járulékot vállalkozói jövedelem szerinti adózás esetén a vállalkozói kivét, átalányadózás esetén az átalányban megállapított jövedelem után fizeti meg. A nyugdíjjárulék alapja havonta **legalább** a minimálbér, az egészségbiztosítási és munkaerőpiaci járulék alapja havonta **legalább** a minimálbér másfélszerese.”

Kiemeltem a „legalább” szót. Mikor van ennek jelentősége? Amikor a vállalkozó, bár az éves hatmillió forintos határt nem éri el, egy-egy hónapban túllépi az ötszázezer forintos bevételt. Pontosabban az 555.000 Ft-os bevételt is, hiszen ez eredetileg a minimálbért, mint jövedelmet. Ekkor a nyugdíjjárulékát már a tényleges – átalányadózás alapján számított – jövedelme, és nem a minimálbér alapján fi-

zeti. A szociális hozzájárulási adónál 624 375 Ft bevételnél, az egészségbiztosítási járulék esetében pedig 832 500 Ft-nál ériük el a határt a különböző szorzók miatt.

Fentebb azt írtam, hogy értelmezzük a jogszabályt, de persze ez nem a mi feladatunk. Ezért aztán az adóhatóságtól is megerősítést kértünk a fenti kérdésben, és a választ ezt az értelmezést erősítette meg: **ha egy-egy hónapban túllépjük a minimálbért meghatározó bevételt, akkor a tényleges összeg alapján kell bevallanunk és fizetnünk.** A többi esetben pedig legalább a minimálbér (és a megfelelő szorzók) alapján.

Na most, miért nem derült ki ez eddig? Egyszerű oka van: míg járulékaikat havonta valljuk be, tényleges jövedelmünket, vagyis a személyi jövedelemadó alapját csak évente egyszer. Ha éves árbevételünk nem éri el a hatmillió forintot, akkor járulékalapunk – göngyöltve – elvileg nem lehet magasabb, mint a minimálbér. Azonban – mint a fentiekből kiderül – időnként mégis lehet.

Háromféle esetben „derülhet ki” ha hibázunk: egyrészt egy tételes adóvizsgálat során, másrészt a bevallott adóelőlegekből ha egy adott negyedévben is túlléptük a minimálbért meghatározó bevételt, harmadrészt pedig a családi kedvezményt igénybe vevőknél – ők már a havi bevallás kitöltése során is szembe-sülhetnek a program hibajelzésével.

## Újévi taxis baleset Ausztriában Kenguru kontra Mercedes

**Különös taxis balesettel kezdődött az Újév Ausztriában egy taxisnak. A Mercedesében ülő fuvarozó január másodikán hajnali öt órakor találkozott a sógoroknál nem igazán otthonos állattal, ami Zlani becenévre hallgatott. A nem kívánatos „randevú” az erszényes számára végzetesnek bizonyult, ugyanis az ütközésbe belepusztult.**

Nem elírás, az eset nyugati szomszédunknál és nem a déli földrészen Ausztriában történt. Kärnten tartomány egyetlen szabadon élő kenguruja egy taxival ütközött és elpusztult – számol be róla az osztrák közszolgálati televízió (ORF) honlapja, az orf.at

A híradásból kiderül, a Zlani becenévre hallgató állat már két éve élt szabadon, többször próbálták meg befogni, ez azonban nem járt sikerrel. Korábban is előfordult már, hogy autók elé szaladt a kenguru, az ütközést azonban eddig sikerült elkerülnie.

Január első hétfőjén azonban egy taxi nem tudta elkerülni a kenguruval az ütközést. Az eset szombat hajnali öt órakor történt, Mauthbrücken közelében. Az állat olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy a helyszínen elpusztult. A híradás nem tér ki a taxis és a taxi állapotára, de minden bizonnyal az autó karosszériáján nyoma maradt becsapódásnak, míg a sofőr nem sérült meg, de a meglepetéstől biztosan nem találta a szavakat, amikor értesítette a történetéről a hatóságokat. Az állat elpusztulását a rendőrség megerősítette az ORF-nek.

A szabadon élő kenguru a vadászok gyakran panaszkodtak, mivel a vadaknak télire kitett eleséget a jóság gyakran megdézsmálta – eddig.

Cash

## Az elektromos cigaretta is tilos a taxikban!

Taxis kolléga keresett meg, hogy kedves utasa menetközben elővette az elektromos cigarettáját és nagy nyugalommal el kezdett pöfékelni... „Ne ijedjen meg, ez nem füst, csak kód, ködpára”

Taxisunk nem nyugodott meg, mert nemcsak pára volt a kocsiában, hanem illatfelhő is, ugyanis illatosított elektromos cigarettára „gyújtott” rá a kedves utas. Most mi csináljon? – töprengett a taxis. Ha rászólt az utasra, lehet, hogy panaszt tesz a taxivalaltnál és akkor ő mehet az Etikai Bizottsághoz, kiesik fél napja. Ráadásul, ha az utasnak van igaza, mert az elektromos cigaretta nem tiltott a taxiban, akkor még meg is büntetik.

Megkerestem a Budapesti Közlekedési Központot, mi az álláspontjuk az elektromos cigarettával kapcsolatban. (A válasz rövidítve, szerkesztve, kiemelés tőlem. J. P.)

A Taxirendelet dohányzás-sal kapcsolatos paragrafusai az utasok egészséges környezetben történő utazása érdekében születtek.  
**A Fővárosi Közgyűlés**

**véleménye szerint az utas a pénzéért nem kíván egészségtelen környezetben utazni, így az elektromos cigaretta a közösségi közlekedés járművein, a megállóokban és a taxikban sem engedélyezett.**

Az elektromos cigaretta káros, vagy nem káros hatásait még nem bizonyították egyértelműen, azonban az Európai Unió új dohánytermék-irányelve a közegészség magasabb szintű védelme érdekében szigorú szabályokat állapít meg az elektromos cigarettára is, amely a tagállamokra nézve 2016. május 20-ig kerül bevezetésre.

**BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT**

Köszönjük a választ, tehát tilos a taxikban az elektromos cigaretta is.

**Juhász Péter**

- A foghúzás háromezer forint.
- Ilyen sokat számít fel egy pillanatnyi munkáért?
- Hát, ha akarja, húzhatom a fogát akár félórán keresztül is.



## Műszaki vizsga csak magánállomásokon

# Eltűnnek a matricák a rendszámról

**Január elseje óta semmilyen matricát nem ragasztanak a műszaki vizsgán a rendszámtáblára. Nem csupán ez változik, a tanulóvezetők első jogosítványkiállítása is ingyenes lett.**

Nincsen többé semmilyen matrica a rendszámokon! Aki ezután műszaki vizsgára viszi az autóját, meg fog lepődni, ugyanis nem ragasztanak többé matricát a hátsó rendszámtáblára a műszaki érvényességéről, sem pedig a gépkocsi környezetvédelmi besorolásáról, sőt a korábbiakat is lekaparják. Vagyis ezentúl, a rendszámról nem lehet leolvasni a fenti adatokat, csak a forgalmi engedély marad a tájékoztatóra.

A rendőröknek ez azonban nem fog gondot okozni, ugyanis a kamerarendszer és a traffipaxok mind egy központi egységbe vannak bekötve – az érvényben lévő törvények alapján – visszanéve is büntethetnek a felvételek alapján!

A jogszabály-módosítás szintén a bürokráciacsökkentő csomaghoz tartozik, ugyanis a ragasztott matricának is ára volt.

Igaz, hogy csak pár száz forint, amit érvényesítettek a műszaki vizsga költségei között, így fel sem tűnt az autósoknak, de ennyivel is egyszerűsödött az eljárás.

Akinek eddig lejárt az autóján a műszaki, két választása volt. Elvihette a gépkocsit egy állami műszaki vizsgaállomásra, vagy kereshetett magánkézben lévő vizsgabázist, ahol a hatósági alapdíjnál drágábban vizsgáztatnak. Ha időszaki műszaki vizsgára készülünk, januártól csak magánvállalkozásokhoz fordulhatunk, igaz, itt egy úgynevezett előminősítő vizsgát is kötelesek elvégezni, és az „éles” kontrollra csak akkor kerül sor, ha ezen megfelelt az autónk. Így megspórolhatjuk egy plusz vizsga költséget, ha valamilyen problémát találunk.

Egy fővárosi vizsgáztató cég vezetője szerint: a személygépkocsiknál központi-

lag megállapított 16 290 forintos árat egyik magánvállalkozás sem fogja tudni tartani, mert a valós költségek ennél magasabbak, ott nagyjából 24 ezer forintba kerül a kétszintű műszaki vizsga.

A bürokrácia egyszerűsítése címén mégis nekünk kell többet fizetnünk. Igaz ez még akkor is, ha az első jogosítványukat megszerzők ma már ingyenesen juthatnak az okmányukhoz.

**k.z.t.**

## Kapronczay Géza (City 287) élt 59 évét



**Megint gyászolunk, Géza is elment! Itt hagyott minket egy jó barát. Csendes, szerény ember volt. Igazi sportember. Fiatal életébe a család, a munka mellett egyetlen dolog fért be: a sport minden időben. A foci és a tenisz volt a mindene. A Főtaxi Öregfiúk focicsapatában játszott, a Citynél aktívan teniszezett. Nem volt nélküle egyéni vagy páros verseny. Egészségesen élt, a betegség mégsem kímélte életét. Sok fájdalom mellett az utolsó pillanatig reménykedett a gyógyulásban. Sajnos nem ő nyert.**

**Emlékedet megőrizzük,  
nyugodj békében, Géza!**

**City Taxi Vezetőség,  
Főtaxi Öregfiúk csapat**

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „B” válasz.** Ha a rendőrhatalóság értesítésére nincs szükség, a balesetben érintettek kötelesek személyazonosságukat egymás számára kölcsönösen hittel érdemlően igazolni és megnevezni azt a biztosítót, amellyel a járműre felelősségbiztosítási szerződést kötöttek.

**2. Helyes a „B” válasz.** A veszélyes anyagot szállító gépkocsikat szám nélküli vagy számmal ellátott táblákkal jelölik meg.

A környezetre közvetlen veszélyt jelent, ha egy ilyen jármű balesetet szenved és az általa szállított anyag az útra esik vagy ömlik. A veszélyes anyagot az útról csak a mentési feladat elvégzésére felkészített szakember végezheti el.

**3. Helyes a „B” válasz.** A parkoló közepén elhelyezett járművek vezetői figyelmen kívül hagyják a megállásra vonatkozó hatályos előírásokat.

**4. Helyes a „B” válasz.** A vontatott jármű féklámpáját és irányjelző berendezését – kivéve, ha a járművet emelve vontatják – működtetni kell.

**5. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Gyalogos övezet (zóna)” tábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van, a jelzett időszakon kívül a járművek a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel haladhatnak.

**6. Helyes a „C” válasz.** A kerékpáros legfeljebb keresztezheti a zebrát, de nem

közlekedhet rajta. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen csak gyalogosan szabad közlekedni.

**7. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Sebeségkorlátozás” táblát a vasúti átjárót jelző háromszög alakú veszélyt jelző táblával együtt helyezték ki hatálya csak a vasúti átjáró kezdetéig tart.

**8. Helyes az „A” válasz.** Az úton a járműveknek az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva közlekedni. Így nemcsak a szemben jövő járművek veszélyeztetését tudják elkerülni, de az előzést is megkönnyíthetik.

**9. Helyes az „A” válasz.** Balesetveszély esetében bárhol adhatunk hangjelzést.

**10. Helyes a „B” válasz.** Az útkereszteződésnél forgalmi okból álló gépkocsik között kétkerekű kerékpárral nem szabad előresorolni. A biciklisek a szabályos előrehajtást csak az úttest jobb szélén tehetik meg.

**11. Helyes a „C” válasz.** Ha a személy- és vagyonbiztonság megkívánja, a hátramenethez a járművezetőnek gondoskodnia kell egy arra alkalmas irányító személy közreműködéséről.

**12. Helyes a „B” válasz.** Járdá, járdasziget, gyalogút, gyalog- és kerékpárút és kerékpársáv mellett nem szabad úgy várakozni, hogy a jármű szerkezeti eleme ezek fölé nyúljanak.

## Lakásbérbeadás adója

### ÉS AZ ELSZÁMOLHATÓ KÖLTSÉGEK

Közeleg az egyéni vállalkozók adóbevallásának határideje. Többen kérdezték, hogy változott-e a lakásbérbeadás adózására vonatkozó jogszabály. Az alábbiakban ezt a kérdést járjuk körbe.

Az adózó lakásbérbeadás tevékenységre tekintettel – ha az nem vállalkozáson keresztül történik – számla helyett a számvitelről szóló 2000. évi C. törvény szerinti számviteli bizonylatot is használhat.

„166. § (1) Számviteli bizonylat minden olyan a gazdálkodó által kiállított, készített, illetve a gazdálkodóval üzleti vagy egyéb kapcsolatban álló természetes személy vagy más gazdálkodó által kiállított, készített okmány (számla, szerződés, megállapodás, kimutatás, hitelintézeti bizonylat, bankkivonat, jogszabályi rendelkezés, egyéb ilyennek minősíthető irat) – függetlenül annak nyomdai vagy egyéb előállítási módjától –, amely a gazdasági esemény számviteli elszámolását (nyilvántartását) támasztja alá.” A szöveg szerint tehát akár egy „kockás papír” is lehet ez az igazolás, mégis, az áttekinthetőség érdekében javasoljuk például Bevételi Pénztárbizonylat használatát. Ez a tömb a nyomtatványboltonban kapható, vásárlásához nem szükséges adószám.

## Nem lesz változás az ügyintézésben áprilistól

**Február első hetében azt a hírt hozták taxisok, hogy a BKK Asztalos Sándor utcai Taxi Ügyfélszolgálat március 31. után bezár. Sőt, olyan hírek is terjedtek, hogy maga a minősítés is megszűnik ekkortól. Tekintettel arra, hogy a „jó hír” egyre nagyobb körben terjedt, megkerestük a BKK Zrt.-t, hogy első kézből tájékozódjunk. A válasz alább olvasható:**

### Tisztelt Főszerkesztő úr!

Megkeresésével kapcsolatban a BKK az alábbi tájékoztatást adja: A Fővárosi Közgyűlés döntése alapján 2016. április 1-jétől a BKK Zrt. feladatainak egy része a BKK leányvállalatához, a Budapest Közút Zrt.-hez kerül. A megadott időponttól a Budapest Közút Zrt. végzi majd a taxiállomás-használati megállapodások megkötését és azt megelőző – a taxirendelet előírásainak való – taxik megfeleltetési vizsgálatát, amely a taxiállomás-használati megállapodások megkötésének előfeltétele. A vizsgálatok helyszíne nem változik, továbbra is a VIII. kerületi Asztalos Sándor utca 16. alatti Taxi Ügyfélszolgálat várja az előjegyzett időpontokban az ügyfeleket.

A taxiállomás-használati megállapodások kérelmeinek átvételére, a szerződések megkötésére, a díjak megfizetésére és az engedélyek (plasztikkártya, szélvédő matrica, szerződés) kiadására változatlan helyen és formában kerül majd sor 2016. április 1-jét követően is a VIII. kerületi Asztalos Sándor utca 16. alatti Taxi Ügyfélszolgálaton. A taxirendeletben meghatározott taxiállomás-használati megállapodások és kapcsolódó eljárások végrehajtására előzetesen, a jelenleg érvényes szabályok szerint (az engedély lejáratát megelőző 30 napon belül) időpont foglalható az ismert <http://taxivizsga.bkk.hu/bkk> címen. A foglalási rendszer elérhetőségi címének esetleges változásáról az ügyfelek időben értesítést kapnak.

Nincs változás abban, hogy fővárosi személytaxi-szolgáltatók a hatósági tevékenységi engedélyt/engedélykivonatot továbbra is csak azt követően kapják meg, ha a vonatkozó fővárosi közgyűlési rendeletben megállapított feltételek teljesülését a BKK Zrt., mint közlekedésszervező előzetesen igazolja. Az előzetes igazolások kiállítása tehát továbbra is a BKK Zrt.-ben marad, az eredeti igazolásokat, előzetes értesítés alapján, ügyfélfogadási időben várhatóan 2016. április után is a BKK ügyfélszolgálatán lehet majd átvenni. A részletekről, az előzetes igazolások átvételének pontos menetéről a BKK honlapján adunk majd időben tájékoztatást.

Üdvözlettel,

**Budapesti Közlekedési Központ**

A – termőföldnek nem minősülő – ingatlan bérbeadásából, mint önálló tevékenységből származó bevételből a jövedelmet a magánszemély választása szerint vagy tételes költségelszámolással vagy a 10 százalékos költségmértékkel alkalmazásával állapíthatja meg.

A 10 százalékos költségmérték alkalmazása esetén továbbra is a bevétel 90 százaléka minősül az adó számításánál figyelembe vett jövedelemnek. Tételes költségelszámolás esetén, az igazolható költségek legfeljebb a bevétel 50 százalékát érhetik el. Jellemzően előforduló és költségként elszámolható kiadás lehet például az ingatlan fenntartásával, rendeltetésszerű használatával kapcsolatosan felmerülő rezsiköltség. Az ingatlan folyamatos, zavartalan, biztonságos üzemeltetését szolgáló javítási, karbantartási, felújítási munkákra fordított kiadás is elszámolható költségként.

Abban az esetben, ha a bérlő nevére átírják a közüzemi szolgáltatást mérő készülékeket, vagyis a közüzemi számlák a bérlő nevére szólnak, akkor a bérlő által a szolgáltatónak fizetett díj költségként sem számolható el.

A magánszemély által fizetendő adó mértéke a jövedelem 16 százaléka (2016-tól 15%). A bérbeadás után adóelőleg-fizetési kötelezettség is fennáll, a bérbeadónak kell(ett) az önálló tevékenységből származó jövedelem szabályai szerint megállapított 16 százalékos (2016-tól 15%) adóelőleget negyedévenként a negyedévet követő hónap 12-éig az adóhatósághoz befizetnie.

A termőföldnek nem minősülő ingatlan bérbeadásából származó jövedelmet, bármely módszert is alkalmazza a magánszemély, **be kell vallani az állami adóhatósághoz.**

A magánszemély **14 százalékos mértékű egészségügyi hozzájárulást köteles fizetni** az adóévben megszerzett ingatlan bérbeadásából származó egymillió forintot meghaladó jövedelem esetén a teljes jövedelem után.



**DEBRECEN**

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

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

**E-mail:**

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

**Cím:**

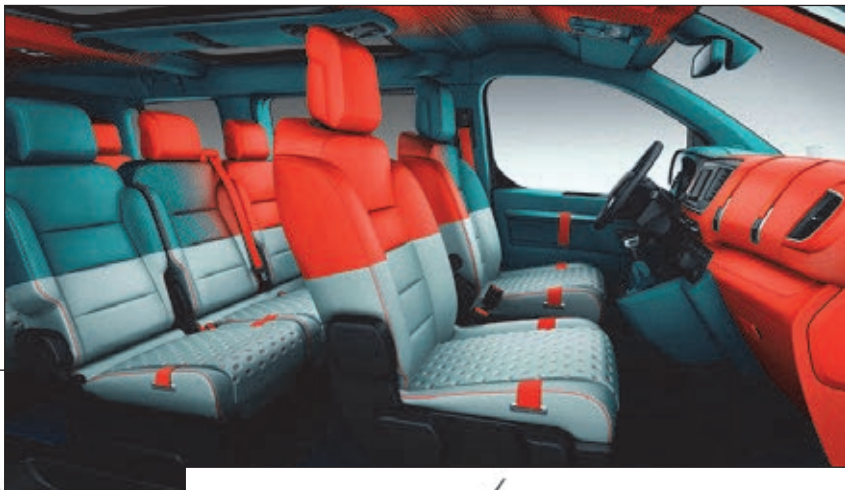
**4025 Debrecen**

**Arany János u. 32.**



## Az új CITROËN SpaceTourer

Háromféle karosszériaváltozattal és a különböző belső kialakítási lehetőségekkel új választ ad a nagycsaládok, a baráti társaságok, valamint a vállalati ügyfelek igényeire. Az új személyszállító modell Genfben mutatkozik be a nagyközönségnek, az energiával teli és izgalmas SpaceTourer HYPHEN koncepcióváltozattal együtt.



### Tisztelt kollégák!

Nem könnyű a dolgom, hogy mindig valami újat hozzak, már ami még nem szerepelt virtuális étlapunkon, de azért sikerült kitalálnom a mai receptet.

Most egy levest és egy desszertet készítettem, ami nem nehéz, és elég gyorsan elkészíthető.

A leves hagymaleves lesz, póréhagymából készítve:

Egy szép nagy póréhagymát egész vékony karikákra felszeletelünk, s tíz deka vajon párolni kezdünk, kevergetés mellett, nehogy megégessük. Ahogy kezd puhulni, sózzuk, borsozzuk, valamint egy kevés friss gyömbért reszelünk bele. Majd felengetjük alaplével, vagy vízzel, de ekkor kapjon egy leveskockát is. Addig főzzük, míg nem egész puha lesz a hagyma, szinte már szétfő, krémessé válik. Ekkor belehabarunk egy deci tejszínt, és készen is vagyunk. Tálalásnál adunk hozzá reszelt sajtot, esetleg

lehet krutont is, aki úgy szereti, s díszíthetjük még a tejszínnel.

Most jöhet a desszert:

Ez egy vaníliás tejberizs, amit lehet akár zacskóból is felfőzni, így pár perc az egész, s ha kihűlt, tálkákba szedjük. Itt jön hozzá a vitamindús gyümölcs, ami jelen esetben gránátalma mag gyümölcse, valamint sárgadinnye, melyből

### Vaníliás tejberizs, tejszínnel és gyümölcscsel



### Hagymaleves sajttal, tejszínnel díszítve



golyókat vágunk egy célszerszámmal, ezeket rakjuk a rizsre. Tejszínhabot nyomunk a tetejére s ezt még díszíthetjük, mint mi most fekete szederrel, s mandarin-gerezdekkel. Készítsük bőven, mivel finom és vendégeink nagy valószínűséggel igénylik a repetát.

Fakanalassal jó étvágyat kívánok:

**Soós István  
City 22**

– Doktor úr, segítsen rajtam. Egész nap két pácsavatokat látok.

– Mik azok a pácsavatok?

– Fogalmam sincs. Ezért jöttem ide!

\*\*\*

– Az iskolában a tanító néni így szól Pistikéhez:

– Pistike, ha anyukádnak van há-

rom almája, és hétfelé kell osztania, mit csinál?

– Kompótot!

\*\*\*

Orvosi vizsgálat:

– Dohányzik?

– Nem, köszönöm, inkább innék valamit.

\*\*\*

Miért sírsz, Pistike?

– Az apuuu!... Rácsapott az ujjára a kalapáccsal és... és...

– De kisfiam, ezért neked nem kelene így ordítanod!

– Hááát, először én is röhögtem...





# MAGYARORSZÁGON MÉG AZ UBERNEK IS BE KELL TARTANIA A TÖRVÉNYEINKET, AKÁR TETSZIK AKÁR NEM!



[www.facebook.com/taxiszovetseg](http://www.facebook.com/taxiszovetseg)





CITROËN TAXI

FUVAROKBAN GAZDAG,  
SIKERES ÚJ ÉVET KÍVÁN  
A CITROËN!



CITROËN GRAND C4 PICASSO



CITROËN C-ELYSÉE



CITROËN BERLINGO

2016-BAN IS EGYEDI AJÁNLATOKKAL\* VÁRJUK, HOGY NAGY  
MUNKABÍRÁSÚ, MEGBÍZHATÓ MODELLJEINK MÉG TÖBB UTAS  
SZÁMÁRA NYÚJTHASSANAK KÉNYELMES UTAZÁST!

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

[citroen.hu](http://citroen.hu)

A CITROËN a TOTAL-t választotta. A képek illusztrációk. A Citroën Grand C4 Picasso modellek vegyes fogyasztása: 3,8 – 4,3 l/100 km, CO<sub>2</sub> kibocsátása: 99 – 112 g/km. A Citroën C-Elysée modellek vegyes fogyasztása: 3,9 – 6,4 l/100 km, CO<sub>2</sub> kibocsátása: 101 – 148 g/km. A Citroën Berlingo Multispace modellek vegyes fogyasztása: 4,2 – 6,5 l/100 km, CO<sub>2</sub> kibocsátása: 109 – 151 g/km.

\*Az egyedi ajánlat modellenként eltérő mértékű kedvezményre vonatkozik.