

taxisok világa

Közeledik...

Iparűzési adó

MÁR CSAK
ELEKTRONIKUSAN!

Egyéni vállalkozói könyvelés * Elektronikus bevallások * Iparűzési adó
Teljeskörű vállalkozói ügyvitel * Csekkes, átutalásos fizetési lehetőségek

bti@taxicentrum.hu * Tel.: 06-1-229-3736
1097 Budapest, Könyves Kálmán krt. 12-14.
Lurdy Ház 2. em. 401.

BTI **TAXI** CENTRUM

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



XXIX. évf. 4. sz.

2019.

Április



A BKIK Ipari Tagozat, a fővárosi taxitársaságok és az Országos Taxis Szövetség 2019. február 21-én levélben fordult a miniszterelnök úrhoz. Ebben segítségét és intézkedését kéri a jelenleginél sűrűbb ellenőrzéshez, és a jogszabályok hatékonyabb betartatásához. A levelet az Országos Taxis Szövetség küldte el, így a válasz az OTSZ nevére érkezett, de minden aláírónak szól.

Az eredményekről talán már a következő számunkban beszámolhatunk.



MINISZTERELNÖKI KABINETIRODA

Metál Zoltán elnök úr
részére

I-1/ME/551/3 (2019)

Országos Taxis Szövetség

Tisztelt Elnök Úr!

Orbán Viktor miniszterelnök úrnak címzett, a személygépkocsis- és személyszállító szakma képviselői által aláírt levelüket, amelyben a 176/2015. Korm. rendelet előírásainak betartására irányuló ellenőrzés rendszerének felülvizsgálatát kérték az engedély nélkül végzett személyszállítás megakadályozása érdekében, köszönettel megkaptuk.

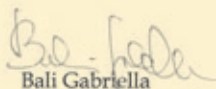
Ezúton tájékoztatom Önöket arról, hogy megkeresésüket illetékességből továbbítottuk az Innovációs és Technológiai Minisztérium felé, Dr. Palkovics László miniszter úr részére, hogy az abban foglaltakat áttekintse.

A Minisztérium válaszána megérkezéséig szíves türelmüket kérjük!

A jelzett probléma mielőbbi megnyugtató rendeződésében bízva, engedjék meg, hogy ezúton kívánjak Önöknek további munkájukhoz sok erőt és jó egészséget!

Budapest, 2019. március 5.

Tisztelettel:


Bali Gabriella
titkárságvezető

TARTALOM

Forgalmirend-változások	4.
A taxiállomásokkal kapcsolatban	4.
Magyarok a világ járműgyártásában	5.
ID. CROZZ-Crossover a jövőből	10.
Budapest Great Market Hall	13.
BTI-hírek	13.
Mik ezek a kamerák?	14.
Taxinak látszó tárgyak	14.
Marad a létszámstop a City Taxinál	15.
Még egyszer a vaskorlátról	16.
A világon először Oslóban	17.
Fókuszban a közlekedésbiztonság	18.
Nyugdíjbiztosítási ellátások katasoknál	18.
Gyakori kérdések ...és válaszok	19.
Mellbe szúrta ünneplő utasát	20.
Lehetne...	21.
Rászedett osztrák taxis	21.
Toronyházi gondolatok	22.
10 éve történt, 20 éve történt	27.
Hol vannak Budapesten IBIS-hotelek?	27.
Új utcanevek Budapesten	27.
Légitársaságok – Terminálok	28.
Miért feszültek a fővárosi kollégák?	28.
Dizelfronton Stuttgart esetét	28.
Budapest balesetveszélyes kereszteződései 24. rész	31.
Tudod vagy tippelsz?	32.
Tisztelt Kollégák!	33.
AUDI e-tron	34.
Škoda 1000 MB	35.
Van tartalékod?	35.
Portugáliai és egy kis spanyolországi útinapló 1. rész – A taxizásról	37.

Sürgősségi rendelet a „kalóztaxik” ellen Romániában

EREDMÉNYES TILTAKOZÁSOK

Több román nagyvárosban demonstráltak az elmúlt hetekben, hónapokban a taxisok az internetes fuvarszervező cégek ellen. Úgy tűnik, a tiltakozások eredményesnek bizonyultak, mert március végén sürgősségi rendelettel módosította a taxitörvényt a román kormány, megkönnyítve az engedély nélküli üzletszerű személyszállítás leleplezését.

A kabinet az Uber és a hozzá hasonló internetes fuvarmegosztó cégek beállítását követelő taxistüntetések nyomására módosította a jogszabályt. A taxisok azt kifogásolták, hogy míg az ő működésüket számos engedély beszerzéséhez kötik, és alapfeltétel a kizárólag személyszállításra használt gépkocsi, az internetes alkalmazásokat működtető cégeknél bárki üzletszerű személyszállításra használhatja autóját, márpedig ez tisztességtelen konkurenciát jelent számukra.

A hivatalos fuvarozók által „kalóztaxisoknak” nevezett gépkocsivezetők megbírságolását gyakorlatilag lehetetlenné tette az, hogy a taxitörvény szerint eddig csak a „rendszeres” engedély nélküli üzletszerű személyszállítást büntették, márpedig a rendszerességet egy egyszerű közúti ellenőrzés során nem lehet megállapítani. Az elfogadott módosított rendeletből törölték a „rendszeres” kifejezést, így ezentúl az alkalmi „taxisok” helyszíni megbírságolására is lehetőség nyílik.

Daniel Suciu miniszterelnök-helyettes a kabinet aktuális sajtótájékoztatóján azt állította, a kormányrendelet a kalózkodásnak akar véget vetni a személyfuvarozásban, de nem irányul senki ellen és a bukaresti grémium az internetes fuvarmegosztók működését is szabályozni fogja a há-

rom héten belül elfogadandó másik sürgősségi kormányrendelettel.

Az Uber romániai leányvállalata sajtóközleményben üdvözölte a kormányfő-helyettes szándéknyilatkozatát, hozzátéve, megítélése szerint a már elfogadott

Havi aforizma

Ha mindig azt teszed, amit mindig is tettél, akkor mindig azt kapod, amit mindig is kaptál. Ismeretlen

törvénymódosítás nem érinti a céget, amely folytatni szándékszik tevékenységét.

A gazdasági szaksajtó szerint Romániában több mint tízezer – jövedelme után adózó és tb-járulékot fizető – gépkocsivezető áll szerződéses viszonyban az Uber vagy a Bolt (korábban Taxify) fuvarmegosztóval, és több mint kétmillió utas használja rendszeresen szolgáltatásaikat – de rül ki a hírugynökségi jelentésből.

Cash

A szőke nő a kirakatokat bámulja az utcán, és véletlenül beleesik egy csatornanyílásba. Amikor nagy nehezen kikászálódik belőle, megjegyzi:
– Még szerencse, hogy nem volt rajta az a nehéz fedél, különben ki sem tudtam volna mászni...

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:

1097 Bp., Könyves Kálmán krt.

12-14. C. II. emelet 401.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Szerkesztőségünk igyekszik a legnagyobb gondossággal eljárni az információk közlése során. A jelen számunkban idézett jogszabályok és tájékoztatók a lapzártakor, **2019. 04.09-én** hatályos állapotot tükrözik. Nem zárható ki azonban, hogy a lap megjelenéséig ezek bármelyike kiegészítésre, módosításra vagy törlésre kerül. Nagyobb változás esetén arról azonnal hírt adunk weboldalunkon (taxisokvilaga.hu), illetve a Taxisok Világa facebook profilján.

ecometer

Új eurós, hőnyomtatós taxióra

egyévre szabott részletfizetéssel vagy btto

110.000.-Ft

kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve. EU-s tanúsítás díja btto 20.000.-Ft!

„Néma” – alapidjban 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

Forgalmirend-változások

VI. Andrásy út

Korábban hosszú sor várakozott a Hősök tere előtt. Az új forgalmi rendben két sáv helyett három sáv lett, így felgyorsult a forgalom. A jobb oldali sávból jobbra lehet menni, a középsőből jobbra és balra, míg a bal oldaliból csak balra. Ha a bal oldali sávban közlekedünk, figyeljünk a Dózsa György útról jobbra kanyarodókra, mert aki nem ismeri az új forgalmi rendet, esetleg a mi sávkba sorol.

IX. Soroksári út

Egészen Pesterzsébetől van már buszsáv a Soroksári úton. További részletek a buszsávról a „Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai” rovatban olvashatók.



VI. Andrásy út: Felgyorsult a forgalom

A taxiállomásokkal kapcsolatban

Taxisok kontra Budapest közút

VI. Bajcsy – Zsilinszky út 20.



VI. Bajcsy-Zsilinszky út: Eldugták a taxiállomás jelzőtáblát

Kialakítottak egy új taxiállomást, köszönet érte. Azonban a TAXIÁLLOMÁS jelzőtáblát eldugták egy fa mögé, kérjük áthelyezni a jelzőtáblát jobban látható helyre.

• A Podmaniczky tér rekonstrukciója miatt a kivitelező helyezte át jelen formájában a taxiállomást. A problémával összefüggésben felkerestük a tervezőn keresztül a kivitelezőt, aki tájékoztatta, hogy a taxiállomás végleges helyére történő áthelyezését követően a jelzett probléma megszűnik.

X. Harmat utca 168. (Kövágó út)

• Aszfaltozás volt a környéken, eltűntek a TAXIÁLLOMÁS útburkolati jelek. Kérjük az útburkolati jeleket pótolni.

• A kivitelező ígérete szerint az időjárástól függően a lehető leg-rövidebb időn belül elvégzi az útburkolati jelek felfestését.



X. Harmat utca: Eltűntek a taxiállomást jelző útburkolati jelek

Orvosnál:

- Uram, önnek egy rendkívül ritka betegsége van.
- Mennyire ritka?
- Annyira, hogy ön találhatja ki a nevét...

Nem tudom, mi van ezzel a párnával, de reggelre teljesen megmevedett a nyakam. Ma este a lábam közé teszem, hátha ott is hat...

TAXIFÓLIÁZÁS

+36 70 387 0122 +36 30 859 7860

Budapest (Zugló) Komáromi út 30.
(A Szőnyi úti fóliás műhely átköltözött.)

BUDAPEST FOLIA
FOOT

- 15 éves tapasztalattal rendelkezünk.
- Csúcsmínőségű német öntött fóliát használunk.
- A fólia anyagára 5 év garanciát vállalunk!
- Megvásárolható nálunk a BKK által előírt összes kiegészítő matrica (pepitasáv, engedély szám, tarifatablázat)!

Javitás: +36 20 482 9980 www.budapestfolia.com

Kiállítás az AMTS-en

Magyarok a világ járműgyártásában

Március 22. és 24. között rendezte meg az Autós Nagykoalíció a **Magyarok a világ járműgyártásában** című kiállítást Budapesten, az AMTS részeként. Knezsik István, az Autós Nagykoalíció elnöke immár hetedszer tisztelgett a kiállítással a sikeres magyarok előtt. A rendezvényt Palkovics László innovációs- és technológia miniszter nyitotta meg, aki maga is járműipari mérnök.

Az Autós Nagykoalíció jóvoltából közel hétszáz fiatal vett részt a megnyitón az ország minden pontjáról. *Olyan motivációt szeretnénk adni a pályaválasztáskor a fiataloknak, hogy ezt a nagy-szerű szakmát válasszák, amit úgy hívnak: magyar járműipar – hangsúlyozta köszöntőjében Knezsik István.*

A Citroën kiállításán legalább annyian nézték meg az elmúlt évtizedek legendás autóit, mint a jelenlegi kínálatot. A képen a korábbi DS sorozat autója is látható



A fotó nem a reklám miatt, inkább csak a fiatalabbak kedvéért született. Sokan nem hiszik, hogy milyen elérhetetlen autó is volt sokaknak még az ilyen Trabant is



A látogatók ezt a csodát is csak a filmekből ismerhetik. Most közelről is belelehettek

Mérnöknek lenni jó, járműmérnöknek lenni még jobb, autómérnöknek lenni pedig a legjobb dolog – fordult a fiatalokhoz megnyitó beszédében a miniszter. Palkovics László nem csak politikusként vett részt a rendezvényen, hanem elismert szakemberként is. A Széchenyi-díjas gépészmérnök, aki számos hazai és nemzetközi szakmai kitüntetés birtoka-

CITROËN TYPE A



Gyártási év: 1919

Motor: 1327 cm³

Két oldalvezetést az első világháborút követően az afrikai hadszíntéren veszítette el.

Eredeti állapotú, NINCS RESTAURÁLVA, ma is közlekedik.

A szélvédőn látszik a biztosítási címke, bizonyítandó, hogy tavaly Franciaországban még jártak vele horgászni!

Citroën Type A

10 HP TYPE A

4

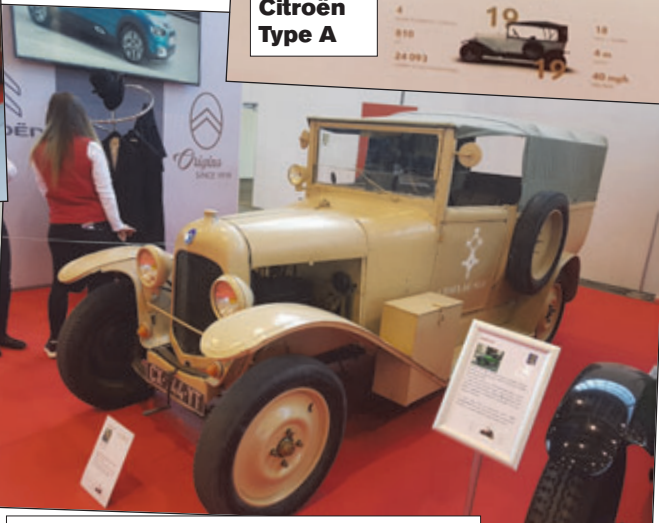
810

24 000

18

2 m

40 km/h



Citroën Type A, 1919-ből. Hihetetlen, de nem a múzeumból jött. Az autót gazdája ma is használja, horgászni jár vele



Anisits Ferenc, a jobb szélén

sa, közéleti szerepvállalása előtt kimagaslót alkotott. Ő hozta Budapestre a Knorr-Bremse európai fejlesztő központját, s vezetőjeként kifejlesztet-



Palkovics László és Knezsik István



A katonásított változathoz ma is látható jónéhány példány a közúton



Magyar traktor



Valószínűleg nincs olyan jogosítvány-tulajdonos, kinek szívét nem dobogtatják meg az ilyen autók



Fiatalok a megnyitón

ték a nehézgépjárművekre az elektronikus menetstabilizátor-rendszert, az ESP-t. Palkovics László 35 évesen az év fiatal menedzsere lett, 43 évesen pedig megválasztották az MTA tagjává.

Ugyancsak a pályaválasztás fontosságát hangsúlyozta a népes fiatal közönségnek Fülöp József, a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem tatabányai szárnyas rektora, s arról beszélt, hogy a MOME-n végzettek szinte minden nagy járműgyártónál megtalálhatók, s biztatta a fiatalokat, hogy ha kedvet éreznek, váljanak formatervezővé, mert szép perspektívával kecsegtet.

Kocs ezúttal sem maradt ki a kiállításból. Ebben a kis Komárom-Esztergom megyei településen született meg Mária Terézia korában a **kocsi**, ami felváltotta a szekert,

AKCIÓ

TANKOLJON MOST
TAXIS KEDVEZMÉNNYEL
300 Ft/kg ÁRON!

AZ AKCIÓ IDŐTARTAMA:

2019. április 3-tól, visszavonásig.

Kedvezményes listaár 325 Ft/kg.

A 300 Ft/kg ár a Taxis kedvezménykártya felmutatásával vehető igénybe.

A hirdetés nem minősül ajánlattételnek.

További részletek:

**CNG**

www.mobiliti.hu

 **NKM**

s elindult európai hódító útjára. Tiszteletére évente **kocsitoló versenyt** rendeznek. A települést két korábbi és a jelenlegi polgármester, Simon László képviselte.

Ugyancsak Mária Terézia korát idézte meg Habsburg György. Ősei indították el a Bécs–Budapest postakocsi-járatot, a delizsánsz tavaly volt látható a kiállításon. Idén a keszthelyi Helikon Kastélymúzeum a 18. századi gálahintót mutatta be Budapesten.

A színpadon egymást váltották a hazai kiválóságok. Knezsik István Renner Tamást, a Renner Bt. tulajdonosát szólította színpadra. A vállalkozás Jánoshalmán saját fejlesztésű traktort fejlesztett Rene 5044 néven, amelyből hat darab nullszériás modell már a piacon van. Két év múlva újabb magyar traktort ígér a vállalkozás.

Újabb vendég következett: Boros László, a Magnus Aircraft Zrt. vezérigazgatója, akik Pécsen repülőgépet gyártanak és minden földrészre exportálják. Szalay Balázst a Dakar császáráként konferálta fel az ANK elnöke. Autójuk ugyancsak látható volt az idei



Hyundai autó ez is, csak kissé átalakítva



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon/fax: 06-52-444-444

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

4025 Debrecen

Arany János u. 32.

Most nem „Robog az úthenger“. Józsi a tréleren áll. Talán az idősebbek látták filmben is



kiállítás. Fotón pedig feltűnt az a vízibusz, amely Halásztelken született újjá, ott, ahol a Die Hard című film legendás járműve is készült.

A hölgyeket Topolcsik Melinda, a Bridgestone Tatabánya Termelő Kft. ügyvezető igazgatója képviselte, aki nőként jutott magasra, nem csak nőként, magyarként is az első a multinacionális aroncsgyártó magyar gyárban.

A sikeres magyar vállalkozókat Karsai Béla és lánya, Szilvia követte a színpadon. *Legyetek kíváncsiak, akkor megtaláljátok azt a szakmát, amit élvezettel csináltok* – adta a fiataloknak a jó tanácsot Karsai Béla, akinek cége évente 270 millió műanyag alkatrészt gyárt, s újdonságuk a fűthető motoros ruha.

A víz magyar kiválósági is a kiállítás színpadára léptek. Viszkei András WIA 230 típusú elektromos hajóiból már több mint 150-et gyártottak. Rádi Péter Narke elektromos jetjéről egy amerikai lap azt írta, Magyarország felkerült a hajóépítés térképére, éppen a sorozatgyártásra készülnek. Bemutakott Járai Tamás, a Flaar 5.7 RIB elektromos hajójának fejlesztője is.

Majd újabb vendégek váltották egymást a színpadon. Keszte Róbert a Continental Automotive Hungarnál ir-sikertörténetet, náluk fejlesztik az önzetű járműveket. Szászi István a Boschnál sikeres, április egytől ő lesz a vezetője a budapesti fejlesztőközpontnak.

Itt volt Budapesten Bocsi Attila, Németh Gábor és Wittinger Csaba formatervező. Attila a Pikes Peak, Gábor a Mercedes B-osztály, Csaba pedig a Mercedes B AMG Line formatervezőjeként bizonyította: a magyar tehetséges nép, s bárhol megállja a helyét.

A járművek sorából a kerékpár sem maradt ki. Neuzer András, a Neuzer Kerékpár Kft. tulajdonosa úgy fogalmazott, a termékük gulyáslevesvel működik. A cég vezető helyet tölt be városi kerékpárkölszövő rendszerek gyártásában.

Kovács Tamás az Opel Europe regionális kereskedelmi igazgatójaként, Papp Tamás a DRÄXLMAIER érdi interiór tervezőközpontjában bizonyította azt, amit Knezsik István megfogalmazott: *Álmodj velem. Ha elég szorgalmas vagy, eljuthatsz a világ tetejére.*

Eljutott oda a BMW dízelpápája, Anisits Ferenc, aki ezúttal is ott volt a kiállításon. *Az autó művészet, szerelem, életkedv, hobbi, és fizetnek is érte*



Vidéken még ma is legendás magyar traktor, a DUTRA

te – fogalmazott a bajor autógyárnál történelmet író Anisits Ferenc, ajánlva a fiataloknak az autópárt pályaválasztáskor.

A rendezvényen megjelent közel hétszáz fiatal, az autópártban bizonyított magyarokat kérdezhetette is a rendezvény végén.

- ANK -



Magyar fejlesztésű repülő



Michelisz Norbert csapatának új autója a Hyundai kiállításán volt látható

FELHÍVÁS!

A City Taxi
Fuvarszervező
Szövetkezet

angol nyelvtudással és
gyakorlattal rendelkező

DISZPÉCSEREK

jelentkezését várja.

Szakmai önéletrajzukat
kérjük a dkv@citytaxi.hu
cívre szíveskedjenek
eljuttatni.

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



 +36 ¹₂₀₃₀₇₀ 2-111-111

A 2019-es AMTS-en mutatkozott be a VW ID. család Magyarországon

ID. CROZZ - CROSSOVER A JÖVŐBŐL



A már hűtőrács nélküli VW hamarosan kapható lesz, elektromos csúcstechnológiával telerakva

A Volkswagen az 1937-óta íródo története során már több alkalommal teremtett időtálló modellt, elég, ha a Bogarra, a Golfra vagy a Transporterre gondolunk. Az ID. család tagjai szintén korszakalkotó szerepre készülnek: a hálózatba kapcsolt kompakt e-modellek nyitnak utat a jövő mobilitása felé. A 2016-os Párizsi Autószalonon mutatkozott be elsőként a magyar formatervezők, Száz Ákos és Fogarasi-Benkó László által rajzolt I.D. koncepció, amely alapjaiban újította meg a Volkswagen formanyelvét, s vetítette előre az új modelcsalád dizájnját is. A cél az volt, hogy egy olyan barátságos kinézetű autót alkossanak meg a mérnökök, amelyről elsőre kiderül, hogy elektromos hajtású, például úgy, hogy ne legyen hűtőrácsa. Egyben olyan formanyelvet hozzanak létre, ami alapjaiban tartalmazza a Volkswagenes vonásokat.

Ebből a prototípusból indult ki a Volkswagen MEB platformra épülő ID. családjának vonalvezetése is, s ezt az irányít képviseli az első sorozatgyártású típus, a jelenleg ID. NEO néven ismert modell is, amely 2020-ban érkezik a márkakereskedésekbe. Az ID.



A VW hátsó fele sem hagy kétséget a típust illetően

A Volkswagen jóvoltából Magyarországon elsőként a kupék és a szabadidő-autók tulajdonságait ötvöző crossover-tanulmány, az ID. CROZZ volt megtekinthető a 2019. március 22-24. között rendezett AMTS-en, a Hungexpo területén. A kompakt ID. NEO és az egyterű ID. BUZZ mellett az ID. CROZZ az ID. elektromos modelcsalád harmadik tagja, mely a jelenlegi kínálatból leginkább a Tiguan Allspacehez

hasonlítható, még akkor is, ha 4625 milliméteres hosszúságával 77 milliméterrel rövidebb annál, de az elektromos járművek következő generációs felépítésének köszönhetően azonban ugyanolyan tágas belső teret kínál.

A futóművek és a hajtáslánc elemei a jármű elejére és végére kerültek, így az ülések kialakításánál a tervezők a maximális rugalmasságra törekedhettek, ami sokoldalú variálhatóságot biztosít. Így akár a kerékpárunkat is elhelyezhetjük hátul, amit a felhajtható hátsó ülések, az elektromosan nyíló, széles ajtók, valamint a B-oszlop hiánya tesz lehetővé.

Az utastérben a tágas bel-



Belülről inkább a minimáldizájn jön le jelenleg a szemlélődőnek, de miután mindent számítógép intéz majd ebben a járműben, nem is kell több műszer



Ez a VW még csak egyedi darab, pontosabban csak ez az egy van belőle a földön jelenleg. Néhány éven belül, a tervek szerint viszont a márkakínálat része lesz az elektromos csoda

CROZZ, az ID. BUZZ, az ID. VIZZION a tervek alapján 2021-től és 2022-től lesz megvásárolható, ekkor teljesebben ki a paletta, amely mé-

retében, hatótávolságában és felszereltségében eltérő lehetőséget biztosít a közeljövőben a vásárlóknak.

Folytatás a 13. oldalon

Utat mutatunk 2019-ben is.



**Értéket
szállítunk!**

Tarts velünk!



www.6x6taxi.hu

A jelentkező minőségi
szolgáltatókat
várólista alapján
értesítjük.

+36-1-6-666-666

TAXI4[®]

Tel.: 4-444-444



FIGYELEM!

KEZDŐ TAXISOK RÉSZÉRE
KEDVEZMÉNYES BELÉPÉSI LEHETŐSÉG!

FIZETENDŐ HAVIDÍJ AZ ELSŐ 3 HÓNAPBAN:

CSAK 65 000 Ft*
BRUTTÓ

~~*105.000 FT HELYETT~~

**BELÉPÉSKOR KÜLÖN FIZETENDŐ:
KAUCIÓ, REGISZTRÁCIÓS DÍJ**

**URH KÉSZÜLÉKET, SZABADJELZŐT
DÍJMENTESEN BIZTOSÍTUNK**

AMENNYIBEN KIADÓ TAXIT KERESSEL ABBAN IS TUDUNK SEGÍTENI!

INGENICO IWL 221-es PayPassos bankkártyaelfogadó terminálok eladók
(névre írva, üzembe helyezve)

Új készülék ára:

120.000,-Ft (bruttó)

1 éves használt készülék ára:

90.000,-Ft (bruttó)



**Bővebb információ a 06/20 911-47-20-as telefonszámon Reif Zoltántól
Jelentkezés a TAXI 4 központjában, MINDEN KEDDEN 9 órakor
1141 Budapest, Németpróna utca 35.**

Folytatás a 10. oldalról

só mellett a high-tech környezet is lenyűgöző. A tanulmány minden kijelzője és kezelőeleme digitális, az ID. CROZZ lényegében olyan, mint egy kerekeken közlekedő okostelefon. A legfontosabb információkat kiterjesztett valóság vetítki a vezető látóterébe, és már az átlátszó panorámatetőn található új fejlesztésű fényredundó mozgatása is gesztusvezérléssel történik. Az innovatív, LED-technikájú fénycsikokat használó redőny a külső és belső hangulatvilágítás teljesen új formáját nyújtja. A szintén újdonságnak számító CleanAir-rendszer pedig a külső körülményektől függetlenül mindig kitűnő minőségű levegőről gondoskodik az utastérben. Az infotainment egységen keresztül előre beállított klíma üzemmódokat is bekapcsolhatunk, így a légmozgás, a hőmérséklet és a páratartalom pontosan olyan lehet, mint egy kellemes klímájáról

ismert helyen. Vagyis Budapest belvárosában a Kékestető friss levegőjét lélegezzük be az autóban.

Az ID. CROZZ felkészült az elektromosautó-forradalom utáni újabb radikális változásra, az önvezető autók korszakára, amely a jelenlegi tervek szerint 2025-től veszi kezdetét. Elegendő ugyanis három másodpercig megnyomni a kormánykerék Volkswagen-emblémáját, máris aktiválódik az autonóm „ID. Pilot” üzemmód, és az autó magától indul útjára. A C-alakot formázó, LED-technikájú nappali mennetfény és a változó vezérlésű LED-fényszórók ilyenkor egyetlen elektromosan „mozgó” szemként egyesülnek, és kommunikálnak a környezettel. Jelzik, hogy az autó merre tart, ha pedig a szenzorok gyalogosokat fedeznek fel az út mentén, akkor azokra „pillantva” igyekszik kontaktust teremteni.

Az ID. CROZZ a padlólemezében elhelyezett, 83 kilowattóra kapacitású lítiumion-akkumulátortelepnek köszönhető – a gyári mérések alapján – akár 500 kilométert is képes megtenni egyhuzamban, ha lemerülünk, gyorsítottal 30 perc alatt 80 százalékos töltöttséget is elérhetünk.

A prototípus meghajtásáról két elektromos motor gondoskodik: a hátsó tengelynél egy 150 kW (204 LE), elöl pedig egy 75 kW (102 LE) teljesítményű erőforrás dolgozik. A 225 kW (306 LE) rendszerteljesítményű ID. CROZZ esetében hátsókerék-hajtású, de szükség esetén egy elektromos „kardántengely” a másodperc tört része alatt elosztja a nyomatékot az első és a hátsó kerekek között. A jármű terepen, vagy havas, csúszós útfelületen természetesen állandó összerékhajtással is képes haladni. Az akkumulátortelep és a két elektromotor

ideális elhelyezése alacsony súlypontot és optimális súlyelosztást (48/52) eredményez. Az elektronikus szabályozott lengéscsillapítással és az új fejlesztésű felfüggesztéssel együtt mindez a Golf GTI-hez mérhető stabilitást és kezelhetőséget biztosít.

Az ID. NEO előrendelése 2019. május 8-án indul hazánkban, az ügyfelek 320 ezer forintot letéti díjért cserébe lehetnek a modell első hazai vásárlói, bár ekkor a végleges ár, a felszereltség és az akkupakk sem lesz még teljesen ismert. A prebooking során vásárolt autók olyan egyedi jegyeket viselnek, amely utal az első szériára, s a letéti díj kifizetésétől kezdve a vevők rendszeres információt kapnak a kocsról. Ezt a díjat egyébként szerződéseskor visszafizeti a márka, de abban az esetben is visszatérítik, ha az ügyfél időközben meggondolja magát.

A legújabb szálloda Budapesten:

Budapest Great Market Hall

Ahogy már beszámoltunk róla, tucatnyi szálloda épül, vagy átépül Budapesten. A legújabb elkészült, és átadott szálloda a **MEININGER**-lánc tagja. A Szabadság híd, a Nagycsarnok közelében, a turistacentrum közepében található. Címe: V. kerület, Csarnok tér 2.



BTI-hírek

A katan kívül minden más adózási formát választó egyéni vállalkozó (tétéles, átalányadózó) személyi jövedelemadója a magánszemélyek adózáshoz hasonlóan, május 20-ig vallhatja be.

A helyi iparüzési adó bevallásának határideje pedig május 31.

A BTI-Taxicentrum irodában továbbra is várjuk azokat a kollégákat, akik nem kívánnak egyedül bajlódni a nyomtatványok kitöltésével, ellenőrzésével. Címünk: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 12-14. (Lurdy Ház) C (zöld) lépcsőház 2. em 401. Kövesd a City Taxi táblákat!

Irodánk a nyári hónapokban szabadság miatt zárva lesz előreláthatólag a következő időpontokban:

Július 18-tól augusztus 2-ig
Augusztus 12-20-ig

- Legalább vigyél el vacsorázni!
- Házasság nem megyek!
- De hát én a feleségem vagyok!
- Nem teszek kivételt...

Mik ezek a „kamerák”?

Taxis kolléga keresett meg, hogy miféle kameráknak látszó tárgyak vannak Budapesten a józsefvárosi Kun utca–Dologház utca sarkon? Természetesen megkerestem a fővárosi illetékest (Budapest Közút), ahonnan azt a választ kaptam, nem ők helyezték ki a szó-



Apró lámpák az úttestben



Az áramot napelem biztosítja

ban forgó tárgyakat. Mentem a józsefvárosi Önkormányzathoz, de ők sem tudnak a „kamerákról”. Jobb ötlet nem lévén, alaposabban körülnéztem a helyszí-



Kamerának látszó érzékelők

nen. A „kameráktól” elektromos kábelek vezetnek a gyalogátkelőhely előtt talajba helyezett kis lámpákhoz. Valószínűleg ugyanaz a helyzet, mint a Százados utcában. Úgynevezett „okos gyalogátkelőhelyet” alakítottak, ahol fényjelzéssel figyelmeztetik a járművezetőket a gyalogátkelőhely meglétére.

Juhász Péter

TAXINAK LÁTSZÓ TÁRGYAK

Talán te is érzékeled: csökken a fuvarszám. Nem azért, mintha az utasoknak elment volna a kedve a taxizástól, hanem azért, mert egyre többen osztozunk ugyanazon a tortán. A legális, engedéllyel rendelkező, minden feltételnek megfelelő taxik száma ugyan nőtt az utóbbi időben, de a fő baj nem ez. Utasaink jelentős részét olyanok viszik, aki erre a tevékenységre semmiféle jogosultsággal nem rendelkeznek. És számuk egyre nő.

A taxiszolgáltatás egyszerűsített definíciója a következő: az utast díj ellenében A pontból B pontba szállítani személygépkocsival. Hogy az utas a taxit hogyan éri el, hol rendeli, hogy hol ül be, az ebből a szempontból közömbös.

Évek óta kérjük a szigorúbb ellenőrzést, de ez jószíverrel a legális taxik felé irányul. Néhány üdítő kivétel ugyan már jelentkezett a közelmúltban – rendszámlevételekről is hallottunk. Az ál-taxisok száma azonban nem csökken, sőt újabb és újabb trükköket vetnek be az utasszerzés céljából. Itt a fővárosi helyzetet elemezzük, de köszönettel vesszük, ha vidéki kollégáink tájékoztatnak a területükön lévő esetleg hasonló jellegű problémákról.

A sajtónak nem feladata, és nincs is lehetősége az anomáliák megoldására. Lehetőségünk az ezekről történő információk adására, tájékoztatásra terjed ki

Szóval a taxinak látszó tárgyak:

- Taxinak vizsgáztatott, sárga rendszámú, de Budapestre szóló taxiengedéllyel nem rendelkező, viszont sárga színű, a fővárosi taxikra megtevesztően hasonlító autók. Az utas nem fogja keresni a „Minősített budapesti taxi” feliratot sem magyarul, sem angolul, legjobb esetben azt figyelni, hogy a taxi és a rendszám is sárga. De valószínűleg azt sem...
- Sárgára fóliázott, kockasorral is ellátott, szabadjelzős, ámde fehér rendszámú, tehát engedély nélküli taxik. Az utas minden kétkedés nélkül beül, hiszen a taxijelleget látja, a rendszámmal nemigen törődik.
- Taxisárgára fóliázott autó, fehér rendszámmal, taxijelleget nélkül. Kell még ismételnem, hogy természetesen mindenféle

engedély nélkül? A színe miatt még így is tud utasokat fogni.

- Más színű, taxi felirattal, szabadjelzővel is rendelkező kocsi. Még az is lehet, hogy valamely vidéki településre szóló engedélye rendben van. Ő már csak az alkalmanként taxizókat tudja megtevesztetni, de a világító szabadjelző bizalmat ébreszt.
- Bármilyen színű gépkocsi, tetején világító felirat: „Fuvar”, Futár, „Transfer”, stb., vagy csak egy üres sárga doboz. A kissé már illuminált utas gond nélkül beszáll.
- Bármilyen színű, személygépkocsis személyszállító engedéllyel rendelkező gépkocsi. Hivatalosan taxiszolgáltatást nem végezhet. De végez.
- Bérautó gépkocsivezetővel. Rendszerint hosszabb távra bérlik. Díj ellenében szállítja személygépkocsival az utast. Ez is részben taxiszolgáltatás.
- Telekocsi. Alapvetően arról szól, hogy ha az autó tulajdonosának mennie kell mondjuk Debrecenbe, akkor ehhez utastársakat szerez, akik beszállnak az üzemanyagköltségbe. A gyakorlatban ezek a „telekocsik” szinte már naponta, menetrendszerűen indulnak vidékre, külföldre, szabott tarifákkal.
- Sofőrszolgálat. Működésének alapja, hogy az alkoholt fogyasztó ügyfelek ne vezessék a saját kocsijukat, azt a sofőrszolgálat majd velük együtt hazaviszi. Időnként ezt megteszik a kocsi nélkül is. Az pedig már taxiszolgáltatás...
- Transzfer. Legtöbbször repülőtéren. Hirdetik sajtóban, interneten. Az utas megrendeli, kiviszi a repülőterre (vagy vissza), fizet, kiszáll. Ez is taxiszolgáltatás.
- Viber taxi. Az általunk ismert legújabb próbálkozás. Internetes telefonvonalon történik a megrendelés, visszaigazolás. A taxitarifáknál rendszerint olcsóbb a fuvarozás.

Ismersz még hasonlókat? Írd meg szerkesztőségünknek!
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Marad a létszámstop a City Taxinál

Május 12-én tartja mérlegelfogadó közgyűlését a City Taxi Szövetkezet. A részletekről és a szövetkezetet érintő egyéb kérdésekről Tamás Miklós elnököt kérdeztük.

• Van különleges oka a májusi közgyűlésnek?

• Nincs. Általában egy évben két közgyűlést tartunk, és ebből az egyiket mindig májusban, a mérlegünk elfogadása okán hívjuk össze. Amennyiben rendkívüli probléma merül fel, úgy soron kívül hívjuk össze a tulajdonosokat. Tavaly az ingatlanvétel, illetve -bérlet témában kellett egy gyors döntést hozni tagságunknak, így soron kívül hívtuk össze a közgyűlést. Ez a májusi esemény immár a 40. lesz, mely az én elnöki időszakomban lezajlik. Most a szokásos beszámoló meghallgatása és elfogadása mellett van egy tisztségviselő-választásról szóló napirendi pontunk is. Az egyik igazgatósági tagunknak, Bodnár Lászlónak lejár a mandátuma. Megragadom az alkalmat, hogy itt is megköszönjem a hároméves munkáját.

• A helyszín a szokásoknak megfelelően a Bolgár Kulturális Központ lesz?

• Nem, ebben változás lesz, a közgyűlést a Lurdy Ház egyik konferencia-termében bonyolítjuk le. Nagyon várom a reakciókat, és bízom benne, hogy a tagság meglepéssel fogadja majd az új helyszínt. Miután, már lassan egy éve itt vagyunk, mindenki hozzászólt a megközelítéshez, és az egyéb funkciók, az éttermek, büfék, kávézók, és a parkolás is a korábbiaknál magasabb szinten biztosítható a tagságunknak. Remélem, jó helyet választottunk.

• Ha már szóba került a Lurdy Ház, azt tudjuk, hogy a City nem jókedvében költözött ide, hiszen a korábbi irodát már el is bontották, helyén lakóházak épülnek. Kérdés, hogy a jelenlegi bérlet megvásárolta-e a hozzáfűzött reményeket?

• Sajnos a költözés valóban kényszerből történt, a bontás miatt, és hamar le kellett bonyolítanunk. Egy év tapasztalatait figyelembe véve elmondható, hogy a helyszín kiválasztása úgy a költségekben, mint a komfortban megfelelő döntésnek bizonyult. Itt minden technikai és kényelmi funkciót megkapunk, az épület biztonságos. Az épületen belül

megközelítés – el kell ismerni – közel sem olyan egyszerű, mint például a Vahot utcában volt. De ma már olyan bérletmennyit szinte lehetetlen találni a főváros elérhető területén belül, különösen jó áron, ami hasonló szolgáltatást nyújt, az utcáról közvetlen bejáratot rendelkezik, egyébként nagy parkoló is jár hozzá. Tehát ezzel a jelenlegi kompromisszummal együtt kell élnünk. A kollégáink egyébként megszokták, nekik már ismerős a járás. Ami a műszaki problémákat illeti, ahogy mondani szokták: lakva ismeri meg az ember a másikat, jelen esetben akár egy épületet is. Az elmúlt időszak alatt, apróbb-nagyobb műszaki problémák felmerültek, de hála Istennek, azóta ezeket mind ki tudtuk küszöbölni. Így ma már azt tudom mondani, hogy a működésünk zökkenőmentes.

• Úgy tudom, az időközönként előforduló problémák többségükben nem a City Taxin múltak, hanem a különféle építkezések váltották ki, melyek házon, illetve folyosón belül történtek.

• Így van. A Lurdy Ház egy közel 20 ezer négyzetméteres üzletközpont, ahol folyamatos a fűrészforgás-költözés, cégek jönnek-mennek. Problémáink egy része ennek volt köszönhető. Ezek a mozgások a minket is kiszolgáló folyosón csillapodtak, itt már minden irodában van bérlő, az építési-átalakítási munkák befejeződtek. Bizhatunk benne, hogy nyugodt időszak következik.

• Az idei év terveiről, feladatairól, fejlesztéseiről mi tudhatók?

• Az elmúlt évek eseményei, (a hatósági ár, POS-terminál-csere, online pénztárgép, sárgítás, tablet-beszerzés, csendes címkidadás, költözés) után reménykedtünk benne, hogy csendesebb időszak következik. De, hogy szép frázissal éljek, az élet nem áll meg! A készülékek elavulnak, a szoftverek frissítésre szorulnak. Ez határozza meg az idei te-

endőinket. A címkidadásunk fejlesztésének gátja jelenleg a régi Android 4-es program. Meg kell kérnünk a kollégáinkat, hogy készülékcsere esetén minimum 6-



Tamás Miklós: – Kértük a kamara vezetését, lépjen fel a törvényes vállalkozások érdekében

os verziószámú tableteket vásároljanak. Kérjük, hogy ezt januárig tegyék meg. Ahogy mondtam, megy az idő. A jelenleg használt POS-termináljaink öt-évesek. Ezek cseréje is lassan időszerű. A harmadik nagy beruházásunk 2019-re a 12 éve használt pénzügyi-könyvelői programunk cseréje. Ez már elkezdődött és a terveink szerint júliusra befejeződik. Tehát azt hiszem, hogy ezt az évet sem lehet „állóvíznek” tekinteni. Lesz dolg bőven.

• Amennyiben áttérünk a mindennapok más jellegű problémáira, felvetődtek gondok az applikációkkal kapcsolatban is. Mik voltak ezek és hová jutottatok?

• Akár az utasok, akár a kollégáink részéről rendszeres a kritika, hogy az applikációval probléma van. Természetesen ezeket a felvetéseket, panaszokat, javaslatokat befogadjuk és mindet kivizsgáljuk.

Ezen vizsgálatok alapján állíthatom, hogy összehasonlítva az összes cég, összes ilyen fuvarszervezésre készített applikációjával, a mi fejlesztésünk minden kritikát elbir. Azt viszont batorság lenne állítani, hogy semmiféle fejlesztésre nincs szükség. Még a napi használat is rendszeresen hoz olyan funkciókra vonatkozó igényeket, melyeket aktualizálva be kell építeni az alkalmazásba. Az is felmerült, hogy a folyamatos fejlesztés által túl bonyolulttá vált a rendelési felületünk. Nagyon sok megrendelőnk már annak az igénynek ad hangot, hogy legyen egyszerűbb ez a felület. Tehát a „rendelek egy taxit, igen-nem” funkció sokszor népszerűbb, mint az egyre bonyolultabb rendelési felület. Erre szokták mondani, hogy a kevesebb, sok esetben több. Ugyanakkor viszont egy ilyen modern alkalmazásban nem tudjuk, és nem is akarjuk bezárni azokat a lehetőségeket, amelyekre a kor fejlettsége lehetőséget ad, csak azért, hogy visszatérjünk egy alap-funkcióhoz. Tehát inkább azt mondom, hogy olyan fejlesztés felé

megyünk, amiben van egy „gyorsrendelés” funkció, az alapkérdéssel: „rendelek egy taxit, igen-nem”. Ezen a felületen keresztül a sztenderd rendelések jönnek, és ugyanezen menüsoron belül el lehet érni egy részletesebben kibontott felületet, ahol az összes létező és modellezhető igény felajánlható a megrendelőnek. Mindkettőt használhatják, és ezt a fejlesztést már megcsináltuk.

• Van olyan statisztikátok, ami mutatja, hogy az összfuvarszám mekkora részét adja az applikációs rendelésszám? Illetőleg, hogy ez növekszik, csökken, vagy stagnál?

• Az applikáción keresztül érkező megrendelések száma az indulástól nagyon markánsan növekedett. Szinte hónapról hó-

Abból is látszik, hogy a nők jobban vezetnek, mint a férfiak, mert a férfiak behúzott kézfékkel el sem tudnak indulni, nehogy egész nap közlekedni...

napra duplázódott. Mondhatni, „ijesztő méreteket” is öltött. Majd hirtelen, úgy 30%-nál megállt. Egy 130 ezres fuvarszámánál könnyű kiszámolni mennyi is ez. Érdekes ez a jelenség. Mi is gondolkodtunk a mierten. Nyilván ez az a megrendelői kör, amely okostelefonnal rendelkezik, és használja is a készülék adta vívmányokat, például a taxirendelő applikációt. Viszont e tekintetben lassan fél éve nincs növekedés, talán csak egy minimális változás van előre-hátra. Úgy tűnik, ez a felhasználási arány tartósan megmarad.

• *Ki használja inkább ezt a fuvarrendelési módot? Idősek, fiatalok, középkorúak? Vagy az üzleti réteg?*

• Itt figyelembe kell venni, hogy egyáltalán ki veszi igénybe a taxit. A mért adatok szerint a lakosság mindössze 2-3%-a. E réteg döntő többségének már okostelefonja van. Ma már nem mondható ki, hogy csak a fiatalok, mert szerintem minden generáció használja a modern készülékeket. Úgy látjuk, hogy aki akart, és akinek tetszett ez a dolog, az már átállt az applikáció-használatra. Függetlenül attól, hogy fiatal, középkorú, vagy idős. Ezért

állt meg ezen a szinten a növekedés. És még mindig van egy sokkal jelentősebb kör, amely a hangalapú rendelést részesíti előnyben. Ők adják jelenleg rendeléseink 70%-át. Illetve kimondható, hogy akkor mozdul el jelentősen az applikációval történő rendelések száma, amikor a központunk nehezen, vagy alig elérhető. Csúcsidőben és pénteken-szombaton estéknél.

• *Népszerűnek látszik, főleg a fiatalok között a közvetlenül a bankszámláról való fizetés, pontosabban a fuvardíj-levonás, ami nem igényel készpénzt, sem bankkártyát. Ebbe az irányba nem terveztek elmozdulást?*

• A bankkártyás fizetés eleve minden fővárosi taxiban kötelező lehetőség. Az utólagos fizetés is része a lehetőségeknek, melyet utasaink felé kínálunk. Fuvardíj-kiegyenlítés tekintetében elsősorban a készpénz, illetve a bankkártyás fizetés van döntő többségben. Természetesen az applikációs felületünkön megvalósítható az általad említett fuvardíj-levonás.

• *Korábban, egy veled készült anyagban említetted, hogy a közgyűlések csak egy minimális létszámbővítést tett lehetővé, pe-*

dig akkor jóval nagyobb igény volt a taxira, mint amennyi megrendelést ki tudtak szolgálni. Mintha változott volna a helyzet...

• Talán már decemberben is érezhető volt a korábbi időszakban tapasztalt „fuvardömping” megszűnte. Az ún. „jóvilág” kisé átrendeződött. Magyarul bizonyos mértékű fuvarcsökkenés tapasztalható jelenleg is. Mi, mint szövetkezet, illetőleg a szinten minden rezdülésre érzékenyen reagáló vezetőség, a megfelelő lépéseket megtettük, megtesszük. Nyilván egy fuvar-eséses időszak miatt, kollégákat elbocsátani eszünkben sincs, nem ilyen megoldáson gondolkodunk. Azt viszont megtettük, hogy ismét létszámstopot hirdettünk. Lassan most már 5 hónapja nem veszünk fel új embert. Csak egy esetben teszünk kivételt, ha egy szövetkezeti tagunk maga helyett delegál egy új kollégát. Ezzel próbáljuk egyszerűsíteni a régi problémánkat is enyhíteni, nevezetesen szeretnénk az átlagéletkort a jelenleginél lejjebb vinni. Vagyis egy idős, nyugdíjba menő tagunk helyett egy lelkes, lehetőség szerint fiatal, vagy fiatalabb kollégát felvenni.

• *Ha már említetted, hogy álltok az életkorral?*

• Van erre nézve is adatunk. Sajnos jelenleg 55 év körül áll az átlagos életkor nálunk. Ezt az értéket nagyon nehéz „lenyomni”. Az igazi probléma az, hogy nagyon kevés a fiatal jelentkező. Illetve, most, hogy nem veszünk fel embert, csak a delegáltakat, ezen a számon nem is áll módunkban jelentősen változtatni.

• *A fuvarszám-csökkenést előidézheti a fővárosi taxilétszám növekedése, illetve az egyre szaporodó engedély nélküli fuvarozók száma is. Van, akinek csak a fővárosra szóló engedélye hiányzik, van olyan is, akinek egyáltalán nincs engedélye, de van sárga autója. A különféle fehér rendszámmal végzett, mindenképpen néven nevezett fuvarozásról már ne is beszéljünk.*

• Amikor próbáltam azokat az okokat összeszedni, amelyek az üzletmenet látványos megtorpanását okozhatták, legalább 10 befolyásoló tényezőt írtam le magamnak. Ebben valóban vezető helyen van a megnövekedett taxilétszám. Miért is nőtt a szolgáltatók száma? Mert a taxira vonatkozó intézkedések, főleg a hatósági rögzített ár beve-

Még egyszer a vaskorlátról

Olvastam az újságban legutóbb a repülőtéri gyorsforgalmi útra kihelyezett magasságkorlátozó vaskorlátról. Nagyon helyesen úgy alakították ki, hogy a befelé jövő oldal magasabban van, mint a kifelé haladó oldali. Ez logikus is, hiszen aki már átbujt az alagút alatt, az meheszen tovább akadálytalanul a belváros felé.

Viszont nem szerepelt az írásban egy nagyon fontos dolog. Korábban fix volt a vaskorlát, ezért történt a halálos tragédia az autóbusz-balesetnél is. Nekiment a jármű a vaskorlátnak, az meg letartolta a jármű tetejét. Most egy tengelyre erősített műtárgy az akadály,

ha nekimegy a jármű, akkor a műtárgy elmozdul, de nem történik tragédia! A járművezető a csattanást érzékelve megáll, visszatolat. A tolatás után a műtárgy visszamegy eredeti helyzetébe. Köszönet és gratuláció a közlekedésszervezőknek, tervezőknek, a kivitelezőknek.

Mészáros Szabolcs



TOYOTA
ÉS **PRIUS**
SAKSZERVÍZ

PRIUSHOZ ÚJ és BONTOTT
ALKATRÉSZEK
POLCRÓL AZONNAL!

TAXISOKNAK INGYENES
ÁTVIZSGÁLÁS!!!

PRIUS OLAJCSERE:
21.000 FT
CASTROL VAGY MOBIL OLAJJAL, MANN SZŰRŐKKEL

TOYOTECH NYITVA:
H, SZ, P: 8-16 // K, CS: 14-22

TEL.: 06 70 359 7865

zetése óta mást sem hall az ember a médiából, mint hogy nincs elég taxi, mennyit kell a taxira várni. Ezzel egyben azt is üzenjük, hogy ha ennyire nincs taxi, akkor ez ideális munka, érdemes ide befektetni, vállalkozni, sofőrködni. Ez az egyik oka annak, hogy a korábban évekig beállt optimális létszámtól (5400-5600 fő) eltértünk kb. ezer fővel, felfelé. A másik ok, a már-már unalomig emlegetett időjárás. Amikor nem teszi meg a természet, hogy egy kemény telet, egy kis jeget-havat-hideget adjon, akkor sajnos, az évet egyébként is gyengébben kezdő cégek, magánszemélyek nem, vagy csak jóval kevesebbet taxiznak. Az okokból még bőven van. Most például nemrég megjelent a „VIBER-taxi”, illetve mellette számtalan olyan, engedélyvel nem rendelkező ügyeskedő egyén, vagy tömörülés, mely semmiféle engedéllyel nem rendelkezik, áthág minden szabályt, és a fuvarokat a törvénytisztelő vállalkozók elől lopkodja. Ezzel a törvényesen működő vállalkozóknak, vállalkozásoknak nagyon súlyos károkat okoznak. Évek óta. Ide számítanak a különféle repülőtéri

transzfereket végzők, az idegenforgalomra, a turizmusra rossz fényt vető taxisnak látszó személyek, de a helyközi személyszállítást végzők is. Ők az interneten oldalszámra hirdetik magukat fél- vagy harmadáron. Teszik ezt a hatóságok tudtával, kihasználva a jogszabályok adta kiskapukat. Nem szabad lebecsülni az általuk okozott károkat, mert ez havonta, csak a fővárosban, több százezres fuvarkiesést okoz az ágazatnak. Országosan is érdekes a kép, mert a helyközi személyszállítást legálisan végző Volánok is elképesztő bevétel-kiesésről számolnak be, amit például a népszerű „telekocsi” okoz nekik. Sőt, már a nemzetközi forgalomban is szép számmal találunk, akár napi rendszerben induló autót Ausztriába, vagy Németországba. Mindezt engedélyek nélkül az adózást, járulékfizetést megkerülve.

• *Amennyiben lenne megfelelő ellenőrzés, ez kiszűrhető lenne. Ám még mindig azokat a kollégákat ellenőrzik, akiknek minden engedélyjük megvan, miközben a taxiállomás előtt álló sárga, de fehér rendszámú autó vezetője röhög a markába, hoz-*

zá ugyanis a jelenlegi keretek között nem szólhatnak.

• Ez valóban rendkívül méltánytalan, és igazságtalan. Ezért joggal lázadoznak a kollégáink. Amikor elolvassák a hírekben, hogy újra elindul a taxisok ellenőrzése, ennek nem örül senki, mert ebből többnyire az következik, hogy a tisztességes taxisokat, és nem az engedély nélküli személyeket végzálják. Különösen bosszantó, ha már éppen ötöd-ször ellenőrzik az egyébként rendben lévő papírjait. Miközben minden nap látja, hogy az ugyanezt a tevékenységet végző, semmiféle engedéllyel, akár sárga rendszámmal sem rendelkezők pedig háborítatlanul dolgoznak és lopkodják a taxifuvárokat. Kétségtelen, hogy az ilyen tevékenységet csak próbautazásokkal, a hatóságok összefogásával lehetne kiszűrni. Olyan szankciókkal, hogy az valóban eljessze az illegális ügyeskedőket. Ami egyúttal üzenet lehetne a vállalkozóinknak, hogy lám-lám, érdemes becsületesen dolgozni. Jó lenne azt érezni, hogy a rendszer, a társadalom, a hatóságok, és a kormányzat megtesznek mindent, a vállalkozásod védelmére érdekében. Hiszen beszedik

tőled az adót, rendszeresen fizeted a járulékokat, eleget teszel a kötelezettségeidnek, ezért téged védene, a nem ide valókat pedig kiszűrik. Most ezt még abszolút nem látják a kollégáink, és ez nagyon szomorú.

• *Van arra lehetőség, hogy a City Taxi, mint 900 taxis vállalkozó képviselője valahol hallassa ezekről a dolgokról a véleményét? Vagy ezt megpróbáltátok, de nem történt semmi?*

• Mi is csatlakoztunk ahhoz a levélhez, amiben a miniszterelnök úrnak jeleztük a kialakult helyzet tarthatatlanságát. Ebben a korábbiaknál jóval erősebb fellépést kérünk. E mellett az összes törvényes eszközt megpróbáljuk kihasználni. Így a kamarán belül tagként, tisztségviselőként kérjük a kamara vezetését, hogy lépjen fel a törvényes vállalkozások védelmében és nyomtatékosan jelezze a hatóságoknak, hogy hatásosan lépjenek fel az illegális tevékenységet végzőkkel szemben. Sajnos ez már erőteljes kenyérharc, amit kizárólag az ellenőrzések fokozásával, a szankciók szigorításával lehet megvívni.

• *Köszönöm a beszélgetést!*

-kó-

Vezeték nélküli töltőállomás taxisoknak

A világon először Oslóban

Norvégiában már több mint 50 százalék fölötti az elektromos autók aránya, nem csoda, hogy a töltőállomások száma is meghaladja a hagyományos kutakét. A taxisoknak azonban fuvarkiesést okoz, ha töltőre kell tenniük autójukat, ezért most azzal álltak elő a szakértők: úgynevezett indukciós töltőállomásokat hoznak létre, így akár a droszton, vezeték nélkül is tölthetők a gépjárművek.

2023-tól kizárólag nulla emissziós taxifuvárokat használnak az utasokat a norvég fővárosban, ám ahhoz, hogy az autók töltése a lehető legkényelmesebben történjen a taxisofőrök számára, és ne vezessen örökké tartó konfliktusokhoz a villanyautós közösséggel, egy speciális töltőhálózat kiépítésére van szükség Oslóban. Ezzel a céllal állt össze a tiszta energia szolgáltatásáért felelős Fortum, a töltési megoldások amerikai szakértője, a Momentum Dynamics, és a főváros önkormányzata, akik egy jelenleg még egyáltalán nem szokványos módját választották az elektromosautó-töltésnek: vezeték nélküli töltőhálózatot hoznak létre a taxik számára. Az indukciós elven működő töltők a taxiállásokban lesznek az aszfaltra szerelve, a járműveket pedig egy foga-

dó berendezéssel szerelik fel, így a taxisnak nincs más dolga, mint a töltő fölé parkolni, és már indulhat is automatikusan az aksi táplálása, maximálisan 75 kW-os teljesítménnyel.

A Fortum állítása szerint az indukciós töltés azért a legmegfelelőbb megoldás erre a feladatra, mert a korábbi tapasztalatok azt mutatják, hogy a taxisok számára túl sok időt jelent töltőt találni, rácsatlakozni, és megvárni a töltés végét. Márpedig ha a sofőrnek ott kell hagyni a taxit sorában elfoglalt helyét, azzal fontos ügyfeleket veszíthet el. Ha viszont a taxiálláson automatikusan tölthet, olyan simán működhet az ügyfelek fogadása, mintha sosem kellene újratölteni a járművet.

Ugyan a vezeték nélküli töltést rengeteg kritika éri, elsősorban a magas fokú veszteségek miatt, a Momentum Dynamics szerint az elmúlt évek fejlesztéseinek köszönhetően mára sikerült nagyobb hatékonyságot elérni, mint kábeles töltés esetén. A vállalat szerint ez a projekt az egész világ számára megmutatja, hogyan lehet naponta 24 órában mozgásban tartani az elektromos taxikat. Az indukciós töltőhálózatával Osló lesz a legelső város a világon, mely vezeték nélküli töltési lehetőséget valósít meg a taxitársaságok számára – derül ki a tájékoztatóból.

Cash

Egy élelmiszerbolti eladó feljegyzéseiből: Miket kerestek a vásárlók:

- flitteres tea
- exhumált kenyér
- könyökcső tészta
- lókeksz
- csokis kroasszony
- karbonella szósz
- maci ízű méz
- cukorbeteg télapó
- korpamentes sampon
- olyan kóla, amit meg lehet inni (?)
- háromszögletű kockasajt kerek dobozban
- feka sajt
- kanember sajt
- goromba só
- cicaszopogató
- sitergős botrafagyó
- sajtos miapicsa
- zacskós pezsgő, tudja, ami megbüfögtet (?)
- fiszfasz sör
- kinder buheró
- színes paprika
- valériás cukor

Vibráló gázpedál, alkoholszondára induló gépjármű

Fókuszban a közlekedésbiztonság

Új szabályokat tervez az Európai Parlament az utak biztonsága és a közlekedési balesetek csökkentése érdekében. E cél eléréséhez a gyártóknak az új gépjárműveket számos biztonsági eszközzel kell ellátniuk.

- *Beépített alkoholszonda, amely arra kötelezi a vezetőt, hogy fújjon bele egy szondába, mielőtt beindítja a gépjárművet.*
- *Baleseti adatrögzítő, amely a releváns információkat gyűjti össze a baleset előtt, közben és után.*

A személygépkocsikban és a könnyű haszongépjárművekben kötelező lenne a vészfék és a sávelhagyás-jelző rendszer. A teherautókban és buszokban olyan berendezések, amelyek abban segítik a vezetőt, hogy tükrök és kamerák nélkül is

lássa a veszélyeztetett úthasználókat, és azonnal riasztja a sofőrt, ha a kerékpárosok vagy a gyalogosok a gépjármű közelébe kerülnek.

Ezek a kötelező biztonsági felszerelések abban is segítenek a vezetőket, hogy hozzászokjanak az autonóm technikák használatához és így egyre szélesebb körben elfogadják a vezető nélküli autót – derül ki a közzétett dokumentumokból.

Mindezek egyelőre megvalósításra váró célok, melyek szép lassan azonban a mindennapok részévé válnak, elősegítve a mind biztonságosabb közlekedést.

k.z.t.

Az EU útjai a legbiztonságosabbak a világon, egymillió lakosra 49 halálos közúti baleset jut, míg ez a szám világszerte 174. Az EU útjain bekövetkezett halálos balesetek száma ugyan több mint a felére csökkent az elmúlt két évtizedben, a legutóbbi adatok szerint azonban ez jelenleg stagnál, így további intézkedésekre van szükség az utak és az utasok biztonsága érdekében.

A március 11–14. közötti strasbourg-i plenáris ülésen az Európai Parlament zöld jelzést adott azoknak az új szabályoknak, amelyek kötelezővé tennék a különböző fejlett biztonsági berendezéseket az ösz-

szes új, az EU-s piacon értékesített gépjárműben. A javaslatnak az is célja, hogy ráirányítsa a figyelmet a technológiai fejlesztésekre, az olyan társadalmi tendenciákra, mint az előregedő társadalom, vagy a vezetők figyelmét elvonó elektronikus eszközök egyre gyakoribb használata, illetve az egyre több kerékpárosra és gyalogosra.

Minden új gépjárműben lennie kellene olyan életmentő technológiáknak, mint például:

- *Intelligens sebességszabályozó rendszer, amely a gázpedálon keresztül vibrálással figyelmezteti a vezetőt, ha az túllépte a sebességkorlátot.*

- *A vezető álomosságára és figyelmetlenségére reagáló rendszer, ha az éberség csökkenne.*

- *A figyelemelvonásra reagáló rendszer, amely figyelmeztet, ha adott forgalmi szituációban a vezető figyelme lankad.*

- *Vészfékjelzés, amely a gépjármű mögött haladókat figyelmezteti villogó fényvel arra, hogy az előttük haladó hirtelen fékezni fog.*

- *Tolatás-érzékelő rendszer, amely segít elkerülni a tárgyakkal és személyekkel való ütközéseket, egy kamera vagy egy monitor segítségével.*

- *Abronsnyomás-ellenőrző rendszer.*

Tények, adatok

2001 és 2017 között a halálos közúti balesetek száma 57,5 százalékkal csökkent. Az EU-n belül Svédországban, az Egyesült Királyságban és Hollandiában a legbiztonságosabbak az utak, míg Romániában, Bulgáriában és Horvátországban a legkevésbé. Magyarország az uniós átlag alatt: 2017-ben a közlekedési balesetekben egymillió lakosra 64 halálos áldozat jutott, az EU átlag 49.

A halálos kimenetelű közlekedési balesetek 8 százaléka történik autópályákon, 55 százalékuk vidéki utakon, 37 százalékuk pedig városi területeken.

Az áldozatok 14 százaléka 18

és 24 év közötti, míg az európai lakosság csupán 8 százaléka tartozik ebbe a korosztályba.

A demográfiai változásoknak köszönhetően a közúti balesetek idős (65 év feletti) áldozatainak aránya a 2010-es 22 százalékról 2017-re 27 százalékra emelkedett.

A közúti balesetek áldozatainak 76 százaléka férfi, 24 százaléka nő. A 15 év alattiak aránya 2 százalék.

A veszélyeztetett úthasználók: 21 százalékban a gyalogosok, 14 százalékban a motorkerékpárosok, 8 százalékban a kerékpárosok és 3 százalékban a segédmotor-kerékpárosok.

Nyugdíjbiztosítási ellátások katasoknál

Főállású vagy nem főállású a katas? Mikor, milyen mértékű tb-ellátásokra számíthat?

A nem főállású kisadózóra nem terjed ki a biztosítás, így a havi 25 ezer forintos kata megfizetésével semmilyen társadalombiztosítási ellátásra sem szerez jogosultságot. Ehhez persze hozzátartozik, hogy egyéb jogviszonyában (alkalmazotti főállás, öregségi nyugdíj) biztosítottnak minősül.

A főállású kisadózó ellenben biztosított és a társadalombiztosítás valamennyi ellátására jogosultságot szerezhet. Ellátási alapja a 2012. évi CXLVII. (Kiva) törvény 10. § (1) bekezdése értelmében havi 50 ezer forint kata esetében 94 400 forint, míg a havi 75 ezer forintos kata választása esetén 158 400 forint.

Az a kisadózó tehát, aki nem vállalja önként a magasabb összegű adó megfizetését, a társadalombiztosítási ellátások tekintetében (táppénz, CSED, GYED, nyugdíj, stb.) alacsonyabb összeggel számolhat, mint az egyéb módon adózó egyéni vállalkozó, hiszen ellátási alapja a minimálbért sem éri el.

Ez például a nyugellátás vonatkozásában azt jelenti, hogy a kisadózói időszak – minél hosszabban, annál jelentősebben – rontja a nyugdíj alapjául szolgáló havi átlagkereset összegét, ennek következtében a majdani

nyugdíj összegét. Az ellátási összeg megállapításánál az arányos szolgálati időszámítás miatt, bizonyos tekintetben megkurjtja a szolgálati időt is.

A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény (Tny.) értelmében, amennyiben a biztosítottnak a biztosítási kötelezettséggel járó jogviszonya keretében elért nyugdíjárulék-alapot képező keresete, jövedelme a minimálbérnél kevesebb, akkor a biztosítási időnek csak az arányos időtartama vehető szolgálati időként figyelembe

Ez például egy, 2019-ben folyamatosan kisadózói tevékenységet folytató, havi 50 ezer forint adót fizető katas esetében azt jelenti, hogy ebben az évben várhatóan 231 nap szolgálati időt szerez.

A szolgálati idő ilyen csökkenése nem jelenti azt, hogy a vállalkozó később mehet nyugdíjba! Továbbá ez a szabály nem befolyásolja a nők kedvezményes nyugdíjához szükséges 40 éves jogosultsági idejét sem (tehát 1 nap biztosításban töltött idő = 1 nap jogosultsági idő, függetlenül a járulék-alap összegétől), ahogy nem érinti a nyugellátáshoz minimálisan szükséges 20 év szolgálati idő számítását sem. Az arányos szolgálati időszámítás szabályait kizárólag a nyugdíj összegének a megállapításánál kell alkalmazni.

Gyakori kérdések ...és válaszok

Köteles vagyok-e bankszámlát nyitni?

A vállalkozók és vállalkozások közül egyedül az alanyi áfamentes egyéni vállalkozók köre nem köteles vállalkozói bankszámlát nyitni, mindenki másnak kötelező. Megjegyezzük azonban, hogy az egyre elterjedtebb kártyás viteldíjfizetés, és a POS-terminals használata ma már indokoltá teszi a bankszámla nyitását. A vállalkozás bevételeinek elkülönítése érdekében vállalkozói számla nyitása ugyan nem kötelező, de megfontolandó.

Kell-e bélyegzőt használnom?

A bélyegző használata nem előírás, viszont célszerű abban az esetben, ha a taxis számlát ad ki. A számla kézzel való kitöltése időigényes, és a felhasználó részéről gyakran nehezen olvasható. A bélyegzőre javasolt adatok minimálisan a vállalkozó neve, székhelye, adószáma, nyilvántartási száma, továbbá KATA alapján adózók esetén a „kisadózó” megjelölés is.

Miért kell ráírnom a lakcímemet a kiadott számláimra?

Nem kell ráírni a lakcímet. A székhely címét kell a számlán feltüntetni, bár tudjuk, hogy ez az esetek túlnyomó részében megegyezik a vállalkozó lakáscímével. A miértre pedig az a válasz, hogy azért, mert a vonatkozó jogszabály előírja. A vállalkozó neve, címe és adószáma nélkül a kiadott bizonylat nem minősíthető sem nyugtának, sem számlának.

Fizethetem havonta az adóelőleget?

Főfoglalkozású egyéni vállalkozók járulékaikat havonta, adóelőlegeiket negyedévente kötelesek fizetni. Azt, hogy valaki az előírtnál sűrűbben fizet, azt semmiféle szabály nem tiltja. Az adóbevallásban a negyedéves előlegek lesznek feltüntetve, az adóhatóság ennek figyelembevételével számítja az esetleges késedelmet. KATA alapján adózók azonban havi fizetésre kötelezettek, függetlenül attól hogy főállású, másodos, vagy nyugdíj melletti vállalkozóról van szó.

Ha majd nem tartok igényt a nyugdíjra, akkor is fizetnem kell a nyugdíjárulékot?

Furcsa állapotok uralkodnának, ha mindenki eldönthetné, hogy fizeti adóit és járulékait, vagy nem. Gyanítom, legtöbben nem fizetnének, így aztán nem lenne nyugdíj, orvos és kórház, nem lenne rendőrség, tűzoltóság, nem mennének a villamosok, buszok és a metró (ja, az időnként egyébként se...). A lényeg: főállású vállalkozó legalább a mindenkori mi-

nimálbér (és az érvényes szorzók) alapján köteles fizetni járulékait – ha tetszik neki, ha nem. Katás vállalkozók nem fizetnek külön járulékot, azt a kata befizetésével letudják.

Nyugdíjas vállalkozó mehet-e betegállományba?

Nem, a nyugdíj melletti vállalkozók táppénzt nem kapnak, viszont betegség, ill. munkaképtelenség esetére mégiscsak érdemes orvosi igazolást kérni, ugyanis a keresőképtelenség időszakára nem kell fizetni az egyébként fix összegű (jelenleg 7.500 Ft/hó) egészségügyi szolgáltatási járulékot. Katás (nyugdíj melletti) vállalkozók esetén csak az egy hónapot meghaladó keresőképtelenség időszakára nem kell a katát fizetni.

A drosztokért fizetek. Megállhatok a taxidroszt végében, amíg elmegeyek ebédelni?

A taxiállomásokról szóló fővárosi szabályozás szerint a droszt a taxik várakozására szolgál, de csak fuvarfelvétel céljából. Vagyis nem hogy egy ebéd időtartamára, de még egy percre sem szabad a taxit bezárva a droszton hagyni, akár elől akár hátul. Voltak már javaslatok e szabály módosítására (várakozást jelző tárcsa stb.) de egyelőre eredménytelenül.

Van taxis jogsegélyszolgálat?

Hogyne lenne! Úgy hívják, hogy ügyvéd, és egy rakás pénzbe kerül! Ez megint egy olyan téma, amikor néhány kolléga azt hiszi, hogy valamely felsőbb hatalom, merő szívósságból üzemeltet egy olyan intézményt, ami majd neki segít, ha baj van. Vegyük végre észre: nincs ingyen ebéd!

Évek óta nem kapok adófolyószám-lát. Honnan tudjam, hogy állok?

A főállású és másodos egyéni vállalkozók több mint tíz éve, 2006 óta elektronikus ügyintézésre kötelezettek. Az ehhez szükséges feltételeket a vállalkozó saját maga, vagy könyvelője segítségével teremti meg. Az elektronikus ügyintézés célja sok más mellett a költségek csökkentése is, így az adóhivatal már nem küld folyószámla-kivonatát, hiszen az az ügyfélkapun keresztül bármikor naprakészen megtekinthető.

Katás vállalkozóknak is kell könyvelő?

A katás adózási módot (hivatalos nevén: kisadózó vállalkozók tételes adója) bevezetése óta egyre többen alkalmazzák. Előnye, hogy egyszerű, nem kell a tételes

könyveléssel bajlódni. Valamilyen nyilvántartást vezetni azonban itt is kell, hiszen az éves bevétel csak úgy állapítható meg. Arról pedig bevallást is kell adni. Ezért, és az elforduló eseti ügyintéзések lebonyolítása céljából (adóigazolások kérése, adatomódosítás, határozatok értelmezése, stb.) mégiscsak megfontolandó szakembert megfizetni.

Mikor érdemes nyugdíjba menni?

Egyéni vállalkozók esetében vélhetően a tényleges nyugdíjkorhatár betöltésekor azonnal. Alkalmazottaknál lehetnek más szempontok is, de a vállalkozó maga fizeti járulékait, így nem érdekelt abban, hogy csak a magasabb nyugdíj elérése céljából további évekig fizessen. A mi szakmánkban egyébként is az a jellemző, hogy a nyugdíj mellett tovább dolgoznak – de már kisebb közterhek mellett.

Dolgozhat az alkalmazottam, miközben én táppénzen vagyok?

Egyre több egyéni vállalkozó foglalkoztat alkalmazottat. Táppénzes betegállománya esetén a saját fizetendő járulécai arányosan csökkennek, viszont az alkalmazotti adókat és járulékokat fizetni kell. Speciális helyzetben van a katás adózó, akinek alkalmazottja van. Harminc napot meghaladó táppénzes állomány esetén már nem kellene fizetnie a katát, viszont ha alkalmazottja ez idő alatt is dolgozik (miért is ne tenné), akkor bizony fennáll a kata fizetési kötelezettség, hiszen a vállalkozás „működik”.

Inzulinos cukorbeteg vagyok. Úgy tudom, van erre valami adókedvezény

A személyi kedvezményt (más néven súlyos fogyatékoság miatti kedvezményt) a 335/2009. Kormányrendeletben felsorolt betegségekben szenvedő, illetve fogyatékosági támogatásban, valamint rokkantsági járadékban részesülő személyek érvényesíthetik személyi jövedelemadó alapkülből. Bizonyos típusú cukorbetegsége érvényesíthető, a szakorvos az ún. BNO kód alapján határozza meg. Az állapot fennállása alatt érvényesíthető kedvezmény összege havonta a mindenkori minimálbér 5 százalékának megfelelő összeg. A kedvezmény csak a személyi jövedelemből vehető igénybe (tehát katából NEM!), feltétele orvosi igazolás megléte. Az igazolást nem kell beküldeni, csak egy esetleges ellenőrzés során felmutatni.

– Főnök! Kivehetnék két nap szabít, hogy meglátogassam a vidéken élő anyósomat?

– Szó sem lehet róla!

– Köszönöm! Tudtam, hogy megértő lesz...

Peugeot 508 hybrid/diesel 2.0 163 LE, automata eladó

Fogyasztás: 4,7-6,2 "lábfüggő"

2014.04. havi, garantált 196.000 km, egy hónapja taxi.

Rengeteg extra (allure business pakett) Pajzs védelmi rendszer

Gyönyörű, kényelmes, erős. 4.000.000 Ft Tel: 70/342-3429



Ez az Ön
hirdetésének helye

Opel Zafira 1.8 Enjoy 88 kW,

7 személyes, évjárat: 2014.07

195.000 km-t futott ELADÓ

Gyári sárga színű, szervizkönyves

2.550.000 Ft Tel: 20/319-6026

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

www.computerplus.hu

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

TAXIKAT

azonnal, kp. fizetéssel

FELVÁSÁROLUNK

kilométertől és állapottól
függetlenül.
Akár helyszíni egyeztetéssel

A Könyves Kálmán körüti
kereskedés megszűnt!

Új cím: Budapest, XX.
Nagysándor József u. 174.
Tel.: 06-30/849-9793

AUTÓSZÁLLÍTÁS

2,8 tonnáig Budapesten
10.000 Ft-ért.

Teljeskörű gépjármű
kárügyintézés, javítás,
ingyenes taxi
csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

A féléves (6 alkalomra szóló) előfizetési díj 3240 Ft, az egyéves (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.

TAXI ELADÓ

Magas felszereltségű, 7 személyes Renault Grand Espace

2012.09. havi, 380.000 km-rel eladó

Az autó 3 éve taxi a TAXI4-nél

Ára: 2,5 MFt Tel: 20/964-5086

KÖNYVELŐ

Nem tudod hogyan kezdjed el, unod a papírmunkát?

Tapasztalt könyvelő segít mindenben,

az egyéni vállalkozásod elindításától egészen a bevallásokig.

katasugyintezes@gmail.com +36 30 685 5247 Akár hétvégén is!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Indulatokat kiváltó BL-mérkőzés

Mellbe szúrta ünneplő utasát

Egy-egy Bajnokok Ligája (BL) fordulót akár több százmiliónyan is láthatnak a médianak köszönhetően, ám azok, akik a helyszínen tehetik meg mindezt, nem kis veszélynek vannak kitéve. Legutóbb a PSG-MU fordulón Párizsban egy francia taxis angol szurkoló utasát szúrta mellbe, mert nem bírta elviselni kedvenc csapata meglepő vereségét és kiesését.

Életmentő műtétet hajtottak végre egy Manchester United-drukkeren (MU), akit a szerda késő este késelt meg egy taxis Párizsban, a PSG-Manchester United BL-meccs után. A 44 éves férfi

három társával együtt taxival utazott vissza a város központjába és a kocsiban énekelve ünnepelték az angol csapat drámai továbbjutását. Ezt a taxis nehezen viselte és felszólította a drukkereket, hogy hagyják el az autót, majd ezt nyomatékosítva egy kést rántott és az egyik női utas felé hadonászott. Az egyik drukker őt igyekezett megvédeni, ekkor szúrták meg a mellkasán, egy hosszú pengéjű késsel.

Társai az életéért küzdöttek, amikor egyikük megállított egy arra haladó gépkocsit, amellyel gyorsan kórházba szállították. A műtét során vért távolítottak el a tüdejéből. A rendőrség közleménye szerint a támadó taxist már elkapták, de a kést nem találták meg nála.

Nem ez volt az egyetlen tragédia a meccs során. Egy PSG-drukker állítólag stroke-ot kapott a meccs végén, amikor befűjték a büntetőt az angol csapatnak. A hírek szerint a drukker a kórházba szállítás után meghalt.

Cash

Lehetne...

- > Lehetne békésen, nyugodtan, stressz és ellenségeskedés nélkül dolgozni.
- > Lehetne nyugodtan aludni, tisztességesen megélni a becsületes munkából.
- > Lehetne szabadnapokat tartani, a családdal lenni, kirándulni, kertészkedni, moziba, színházba menni. Persze csak akkor, ha:

- lehetne olyan megoldást találni, hogy a droszt-kisajátítások megszűnjenek, vagy értelmüket vesszék
- lehetne az ellenőrző szerveknek rugalmasabbnak lenni a taxisokkal, de sokkal szigorúbbnak az engedély nélküliekkel, és a civil autókkal a taxidrosztokon
- lehetne kőkemény ellenőrzéseket tartani napi huszonnégy órában. Ha az ellenőr fél az „egybenyakúaktól”, hát vigyen magával két felfegyverzett rendőrt, vagy mit bánom én, akár egy egész kommandós egységet
- lehetne szigorú, visszatartó szankciókat alkalmazni, szükség esetén akár a taxivezetői-igazolvány végleges bevonásával
- lehetne kellő számú drosztot kialakítani, megfelelő helyeken, hogy ne kényszerüljünk utcasarkokra, felüljárókra, forgalom elől elzárt területekre, vagy bármiféle egyéb szabálytalankodásra
- lehetne a kontárokat súlyos büntetésekkel, akár az elkövetés eszköze, vagyis a jármű elkobzásával büntetni
- lehetne egyszerűen csak betartani, betartatni azt a szabályt amely a személyautók tetején elhelyezett világító feliratokra vonatkozik, és akkor nem integetnének az utasok mindenféle világító dobozok láttán
- lehetne rugalmasabbnak lenni azokkal a taxisokkal, akik a munkájuk végzése közben kénytelenek néhány másodpercre szabálytalanul megállni utasfelvétel, vagy -kirkás célból másodiknak, utcasarkon stb. Vagy olyan feltételeket teremteni, hogy ez a tevékenység szabályos lehessen
- lehetne társasági taxis és szabadúszó is békében. Mindkettőnek van létjogosultsága, ha nem akadályozzák egymás munkáját és nem rontják saját szakmájuk hírnevét
- lehetne minden taxisoról központi, szigorú nyilvántartás, amely segítségével szabályszegés esetén utol lehet érn
- lehetne normális, elviselhető központi elvonásokat alkalmazni. Persze ez már régen nem csak a taxisokról szól. Ám olyan körülményeket teremteni, ahol tisztességgel meg lehet élni csalás nélkül is, az mindenképpen előtérbe hozná az emberekben erendően meglévő szabálytiszteletet
- lehetne szigorú, alapjaiban átdolgozott tanfolyami anyagot számonkérni a taxisnak újonnan jelentkezőktől. Elvárható legyen, hogy szolgáltatási területén rendelkezék városismerettel, például tudja hol van a Lánchíd, még akkor is, ha akármilyen korszerű GPS duruzsol a fülébe...
- lehetne szigorúbb a köztartozások számonkérése. Nem esetlegesen, hanem mindig, mindenkitől
- lehetne a nyugdíj egy ledolgozott élet után a megérdemelt pihenés alapja. Lehetne, de nem az. Megalázóan alacsony összege miatt muszáj tovább dolgozni. A társadalmi berendezkedés, a nem is mindig értelmes szokásjog elvárja, hogy maradj aktív, vásárolj, fogyassz! Mindenhonnan azt ordítják az arcodba, hogy ne az egyszerű, csendes, nyugodt életet válaszd még idős korodban sem, hanem vegyél, vegyél, vegyél! Persze előbb azt a pénzt keresd is meg. Ezért aztán elmész nyugdíjba, tegnap még főállású voltál, ma már nyugdíjas vagy, mégis, mintha mi sem történt volna, dolgozol tovább. Az elvárásoknak meg kell felelni! Akkor is, ha ezek mások, és nem a te saját elvárásaid...

- oli -

Nyolc hónap letöltendő a trükkös utasnak

RÁSZEDETT OSZTRÁK TAXIS

A Pécsi Törvényszék jogerősen nyolc hónap börtönre ítélte azt a visszaeső férfit elkövetőt, aki társával 2015. május 30-án Grazból Pécsre vitte magát egy osztrák taxissal, majd a fuvardíj helyett még 200 euróval megrövidítette a jöhíszemű vállalkozót. A pár nő tagja felfüggesztett szabadságvesztéssel megúszta a zűrös kalandot.

Ki gondolná, hogy a sógoroknál még akad olyan taxis, aki úgy vállal be egy Graz–Pécs távolságú fuvar, hogy majd érkezéskor egyenlíti ki az utas a számlát. Ráadásul semmilyen biztosítékot nem kér a viteldíj kifizetéséig sem. Nos, a bíróság közleményéből az derül ki, vannak még jöhíszemű fuvarozók a Lajtán túl. De lásuk mi is történt pontosan.

Aznap 6 óra 40 perc körül a pár hölgy tagja, angolul megegyezett az osztrák taxisofőrrel, hogy 1078 euró viteldíj fejében Pécsre szállítja őket. A nő elmondta: nincs náluk a viteldíjra elegendő pénz, azonban hazaérkezésükkor bankkártyájukról pénzt vesznek fel és úgy fizetnek. Miután Pécsre értek, a Hal téren található DRB Bank bankfiókhoz mentek, ahol az egyébként zárva tartó bank előtérbe belépve úgy tettek, mintha pénzt próbálnának felvenni, miközben egyiküknél sem volt bankkártya.

A sikertelen tranzakciót követően egy másik bankfiókhoz indultak, ahová már a bizalmatlanná váló taxis is velük tartott. Menet közben a férfi a sofőr zsebéből kikapott 2 darab 100 eurós bankjegyet, majd elfutott a helyszínről.

Társa is megróbált eltűnni, őt azonban a taxis utolérte, és a válltáskáját sikerült megszereznie. A nő erre megállt, és hangosan szidalmazni kezdte a sofőrt, majd az eset miatt kialakult tömegben, amikor a cukorbeteg sofőr rosszul lett és a figyelem rá irányult, észrevétlenül távozott a helyszínről.

Miután a fuvarozó állapota stabilizálódott, feljelentést tett a rendőrségen. A nyomozóhatóságnak sikerült azonosítani az elkövetőket, akik ellen az ügyészség vádat emelt, a bíróság korábban első fokon már határozatot is hozott. Mint a vizsgálati iratokból kiderült: a két tettes a viteldíj meg nem fizetésével 333.533 forint kárt okozott a sofőrnek, valamint 61.880 forintot loptak el tőle, amit az eljárás során meg sem próbáltak megtéríteni.

A másodfokon eljáró Pécsi Törvényszék család és lopás miatt 8 hónap börtönre és 1 év közügyektől való eltiltásra ítélte a visszaesőnek számító férfit. Társát család miatt 6 hónap, végrehajtásában 1 évi próbaidőre felfüggesztett fogházra ítélték, ezzel lényegében helybenhagyták az elsőfokú ítéletet – olvasható a közleményben.

k.z.t.

Nagydarab kamionos betér a fogadóba. Látja, hogy egy vézna ürge ül a bárpultnál, szomorúan bámulja a sörét. Nagydarab odamegy, felkapja a poharat, és megissza. Az ürge sírva fakad. A kamionos megsajnálja:

– Ugyan már, csak vicceltem, kérek helyette másikat! Miért sírsz?

– Már hogyan sírnék, amikor ma semmi nem jött össze. Reggel nem csörgött a vekker, elaludtam, ezért elkéstem a munkahelyemről. A főnök észrevette és azonnal kirúgott. Indulnék haza, de nincs meg az autóm, ellopták. Hazamegyek taxival, hát a legjobb barátomat találok az ágyban a feleségemmel. Rájöttem, hogy az én életemnek vége, lejövök ide a csehóba, kérek egy sört, és belerakok egy csomó arzént. Erre jön maga és kiissza...

Toronyházi gondolatok

Drávucz István szerkesztésében

Az ember (ez esetben Éva) tragédiája

El ne vedd te azt a lányt, Imre! Rossz híre van annak, csak a bállok, a cifra költséges ruhákon jár az esze. Hát milyen asszony lesz abból, aki csak állandóan kacérkodik, igyekszik magába bolondítani a férfiakat. Hiszen téged is megbabonázott! – figyelmezteti nem először és nem utoljára özvegy Madáchné a fiát, Imrét.

De a fiú nem hallgat az anyai intelmekre. 1845 nyarán feleségül veszi kiszemeltjét, Fráter Erzsébetet. Eleinte csak megvan-nak valahogy, habár Imre párjának szöges ellentéte, csöndes, befelé forduló, társaságkerülő, gyakran búsongó.

Hamarost megtapasztalja, hogy anyjának többé-kevésbé igaz van. Az asszonyka költekezik, ilyen ruha, olyan csipke, amolyan cipellő kell neki, „nincs egy rongyom, amit felvehetnék”, „ugyan édes uram, adjon már pénzt, kell az új kalap” – az ilyen jelenetek az évszázadok során bárhol megismétlődhetnek, nagyjából mindenhol ugyanúgy.

Ha az ember már unja a „szellemi áramlatok”, a filozófiai utalgatások kutatását, mondjuk a madáchi nagy műben, *Az ember tragédiájában*, üdítően hétköznapi, mindenki számára ismerős jelenetre bukkan a *Prágai színben*. Ádám itt Kepler csillagász, akit az akkori rabszolgotörvények alapján agyondolgoztatja, túloráztatja a császári udvar, mindenféle csacska jóslásokra kényszerítve. No meg a felesége anyagi igényeit is ki kell elégítenie, úgy bizony. Éva e jelenetben Keplerné, született Miller Borbála. Az alábbi idézetekben jobbára csak őt beszéltetjük, a gonderhelt Ádám/Kepler válaszait önkényesen lerövidítettük:

Éva: János, nekem szükségem volna pénzre.

Ádám: Egy fillérem sincs, mind elhordtad immár.

Éva: Örök szükségemet tűrjék-e tehát?

Az udvarhölgyek pávaként ragyognak.

Szintűgy szégyellek köztük megjelenni.

Valóban, hogyha egy-egy udvaronc

Felém hajolva, mosolyogva mond,

Hogy a királyné köztük én vagyok,

Szégyenkezem miattad, aki a

Királynét így állítod udvarába.

Ádám: Nem fáradok-e éjet és napot,

Elárulom tudásomat miattad,

Megfertőzöm, midőn haszontalan

Időjósást, horoszkópot csinálók...

És árad a keserves panasz Ádámából, drámaian súlyos mondatokkal, mély értelmű fejtegetésekkel és még ennél is mélyebb férfibánattal, majd Éva /Borbála így válaszol, szinte már derűs könnyedséggel:

Éva: No, Jánosom, oly gyászosan ne vedd,

Ha mondok is egyet-mást néha néha-néha,

Nem akaralak buba ejteni.

De ládd, az udvar oly csodálatos,

És hölgyei oly büszkék, gúnyosak,

Mit kezdjek én dacolni ellenök?

Nincs már közöttünk, úgyebár, harag,

Jó éjt – reggelre ne feledd a pénzt.

Ne feledd a pénzt – a szinmű keletkezésekor még nem tudja

a Madách házaspár, hogy a pénz, illetve a pénztelenség milyen drámai következményekkel jár Éva/Borbála – Erzsébetre nézve.

Imre – bár Kossuth híve – nem vett részt a szabadságharcban. A bukás után azonban menekülőt bújtatott, a kormányzó egyik titkárát. Börtönbe került, először Pozsonyban, majd a pesti Újépületben raboskodott. Egy év múlva szabadult.

A sínylődesben annak tudata tartotta benne a lelket, hogy otthon a két imádott hölgy, az anyja és a felesége békében élnek, egymást segítve, támogatva. De nem így volt. A férjet otthon a klasszikus anyós–meny gyűlölködés fogadta. Aki látott már ilyesmit, az tudja, hogy a legrosszabb helyzetbe ilyenkor a férj kerül. De nem csak ez fogadta. Valaki besúgta neki, hogy sínylődesé idején a felesége „idegen férfi” látogatót fogadott. Nem tudni, ki volt a sűgő, később sokan, nem minden ok nélkül az anyósra gondoltak. Mindenesetre Erzsébet „rossz nő” híre gyorsan terjedt. Imre pedig rajongva imádta anyját, így nem volt kérdés, ki mellé áll.

A pohár akkor telt be nála, amikor a felesége nélküle is, csak azért is elment a bálba. A háromgyerekes férjes asszony egyedül a bálban, ekkoriban botrányszámba ment. Elváltak, külön mentek. Imre két gyerekkel maradt az anyjánál. Erzsébet a legkisebbel az apjához költözött.

Innétől számíthatjuk ennek az asszonynak szomorú kálváriás útját. Elszegényedett apjától tovább vándorolt ismerősökhöz, majd bérelt lakásokba. Pénze fogytán, egyre inségesebben élt. Fönnmaradt egy reá igen jellemző levele, ebből az időszakából: „Egy selyem ruhát csináljon (a szabó), más derekat, így már nem hordhatom. Mondd meg neki, hogy derékban szűkebb legyen és a mellben bővebbre csinálja... Két kalapból válasszon egyet... Tegyen rá fehér pántlikát és Könignél rendeljen egy pár bőr topánt!”

Pántlika és topán – elszorul az ember torka a szájalomtól, mert Imre halálakor a tartásdíj is megszűnt, és Erzsébet belezuhant a teljes nyomorba. Húsz évvel a válásuk után Nagyváradon kéreget, ha italhoz jut, leissza magát, jó emberek az utcán szedik össze egy epileptikus rohamában. Kórházba viszik.

Így, ilyen nyomorúságos körülmények közepette pusztult el „Éva” 48 éves korában.

A nagyváradai temetőben temették el, majd nemsokára megfeledkeztek róla is, meg a sírjáról is. Évtizedek múltán valakinek eszébe jutott, hogy ugyan hol is nyugszik „a Madáchné”? Kutatták, majd megtalálták, az utolsó pillanatban mentették ki földi maradványait a temetőrészt végső felszántása előtt derék magyar emberek, és elvitték utolsó nyughelyére, a nagyváradai templomba. Írásunk három szereplője közül az anyós élt legtovább, mindegyiket bőségesen túlélve, 96 éves korában hunyt el.

A köztudatban az él, hogy Madách Imre nőgyűlölő volt. Ugyan már! A férfiúi, a férji sértettség, a megbántódás vele volt rövid élete végéig. Ez igaz. Ugyanakkor fölmerülhet a kérdés bennünk, hogy aki oly megbocsájító tudott lenni a nők iránt, mint aminek az alábbi idézet mutatja, miért nem tudott enyhülni valamicskét is gyermekei anyja, a kétségtelenül sajátos természetű („csodás kevercsű”) felesége iránt.

Ádám: Minő csodás kevercse rossz- s nemesnek

A nő, méregből s mézből összeszűrve,

Mégis miért vonz? Mert a jó sajátja,

Míg bűne a koré, ami szülte őt.

Üzemanyagárak, 2019 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	362	404	255
Február	357	373	240
Március	347	388	232
Április	367	401	228

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi a Nemzeti Adó- és Vámhivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárakat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

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

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzemlésszám miatt korrekciós tételekkel módosítható. A

mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

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

Értéke:

- Budapesten 35%
- megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%
- egyéb városokban 15%

Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban

– mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%

– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

A fentebb említett 60/1992 rendelet melléklete évek óta nem frissül, mára már teljesen elavultnak tekinthető. Javasoljuk ez esetben az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány használatát.

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

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

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

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

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint ketős 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 (Nm³/liter) értékű

módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

www.nav.gov.hu

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

Figyelem! Irodánk elköltöztött!

Új cím: 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 12-14. (Lurdy Ház)

C (zöld) lépcső 2. em. 401. * Tel.: 229-3736, Mobil: 30/989-4279

Nagy Zoltán, E-mail: bti@taxicentrum.hu

Nyitva tartás változott!

Hétfő–csütörtök 10.00–16.00-ig, pénteken nincs ügyfélfogadás

Megnevezés	eladási ár (Ft)
Taxisok Világa Magazin	480.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.400.-tól
Iparűzési adó bevallás elkészítése	2.900.-tól
Egyéb bevallások, kérelmek (táppénz, részletfizetés, fellebbezés stb.)	2.900.-tól
Könyvelés, adatrögzítés	3.900.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.900.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	5.500.-tól

Az árak 2019. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2016.05.25-től	0,90%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbavallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat jegybanki alapkamat **öt százalékkal növelt mértékét (jelenleg 5,9%) számítja fel.**

Fontos határidők

Május 13. • Havi járulékbavallás és befizetés Kata befizetés

Május 20. • Éves személyi jövedelemadó bevallás

Május 31. • Iparűzési adó bevallás

Fizetendő legkisebb járulékok 2019. **ÁPRILIS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-jarulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér 149 000 Ft	A minimálbér másfélszeresének (223 500 Ft) 8,5%-a 18 998 Ft	A minimálbér (149 000 Ft) 10%-a 14 900 Ft	A minimálbér 1,125-szörösének (167 625 Ft) 19,5%-a 32 687 Ft
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, 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 megfizetni a 19,5%-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:	7500 Ft/hó Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-a alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.*
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, őstermelőt, 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.

KATÁS VÁLLALKOZÓ

	Főoglalkozású	Munkaviszony vagy nyugdíj melletti	KATA PLUSZ*
Tételes összegek	50 000 Ft/hó	25 000 Ft/hó	75 000 Ft/hó
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.**

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

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

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

- Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá.
- Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (Adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás aznap elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni!
- Iparüzési adó fizetési számlaszám: **11784009-15490012-03540000**

Ügyfélfogadási idő:

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

A „nullás” igazolás iránti kérelem január elsejétől illetékmentes!

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.
Tel.: 452-3622
Kékszám: 1818
Hétfőtől is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Erkölcsei bizonyítvány azonnali kiadással
- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevel
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély
- Taxirendszám

Ügyfélfogadási idő:

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

Budapest Közút Zrt.

Taxidroszt iroda
Budapest VIII.,
Asztalos Sándor u. 16.
06-70-456-9397
A BKK központi számai:
Tel.: 06-1-235-3000
06-1-3-255-255

Az előzetes igazolások átvételével kapcsolatban hétfőtől-péntekig 9.00-13.00 között

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólapp”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel
- igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótartozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett.
- a fővárosi taxirendeletnek megfelelő külső és belső megjelenés, az előírt tartozékok megléte (POS terminál, szabadjelző), műszaki megfelelőség

Ügyfélfogadási idő

H–CS: 08.00–16.00,
P: 08.00–13.30

A taxi előzetes megfeleléségi vizsgálatra és taxiállomás-használati megállapodás megkötésének ügyintézésére a

taxivizsga.budapestkozut.hu

címen foglalható időpont. Időpont foglalásra az érvényes taxiállomás-használati megállapodással rendelkező ügyfelek jogosultak a lejárat előtt maximum 30 nappal.

BTI TAXICENTRUM

1097 Budapest, Könyves
Kálmán krt. 12-14. (Lurdy Ház)
C (zöld) lépcső 2. em. 401.

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

Szolgáltatások:

- Személyi jövedelemadó bevallás
- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatablák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig
10.00–16.00

Pénteken
nincs ügyfélfogadás!

Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

1033 Budapest, Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás:

Hétfőn és szerdán
08.00–15.00

Kedden és csütörtökön
08.00–12.00

Pénteken **08.00–11.00**

<p>Pest megyei taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság</p> <p>1141 Budapest Komócsy u. 17-19. Tel: (06-1) 460-2239 (06-1) 460-2249</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása • Kocsicsere • Visszarendszámozás • Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése 	<p>Nyitva tartás:</p> <p>Hétfőtől csütörtökig 07.30-15.30 Pénteken 07.30-12.30</p>
<p>Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara</p> <p>1016 Budapest Krisztina krt. 99. Tel.: (06-1) 488-2000</p>	<p>Kamarai hozzájárulás befizetése:</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>Ügyfélfogadás:</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>Pest megyei és Érd Megyei Jogú Városi Kereskedelmi és Iparkamara</p> <p>1056 Budapest Váci u. 40. IV. emelet Tel.: (06-1) 317-7666</p>	<p>Kamarai hozzájárulás befizetése:</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>Ügyfélfogadás:</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>Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság</p> <p>(06-1) 301-7571</p>	<p>Taxiállomásokkal kapcsolatos bejelentések</p> <ul style="list-style-type: none"> • drosztfoglalók • civil autók • egyéb problémák 	<p>Hétfőtől péntekig</p> <p>06.00-20.00</p>
<p>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</p> <p>Központi ügyfélszolgálatok és fővárosi kirendeltségek</p>	<p>Központi ügyfélszolgálatok:</p> <p>1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-427-3200 1144 Budapest, Gvadányi út 69. 06-1-467-7100 1097 Budapest, Vaskapu u. 33-35. 06-1-299-4000</p> <p>Fővárosi kirendeltségek:</p> <p>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, Kossuth L. u. 25-29. 06-1-229-3870</p>	<p>Ügyfélfogadás:</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>NAV Nemzeti Adó- és Vámhivatal</p> <p>Pest megyei központi ügyfélszolgálat és kirendeltségek</p>	<p>Központi ügyfélszolgálat:</p> <p>1134 Budapest, Dózsa György út 128-132. 06-1-450-4000</p> <p>Pest megyei kirendeltségek:</p> <p>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>Ügyfélfogadás:</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>

Fontosabb NAV számlaszámok

Adónem kód	Adónem rövid megnevezése	Számlaszám
103	NAV Személyi jövedelemadó	10032000-06056353
124	NAV Egészségbiztosítási Alap (a nyugdíj melletti vállalkozók fix havi összege)	10032000-06056229
125	NAV Nyugdíjbiztosítási Alap	10032000-06056236
138	NAV késedelmi pótlék	10032000-01076985
188	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	10032000-06057749
258	NAV Szociális hozzájárulási adó	10032000-06055912
288	NAV Kisadózó vállalkozások tételes adója (kata)	10032000-01076349

A rendszeres fizetendőkre érdemes állandó bank átutalást beállítani, így mindig határidőben beérkeznek az adók és járulékok. A közlemény rovatban ne felejtjük feltüntetni a vállalkozói adószámot!

Erről írt a Taxisok Világa 2009 áprilisában

10 éve történt

Taxis konferencia

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara a Magyar Taxis Szövetséggel közösen konferenciát rendezett taxiközlekedés és -szabályozás témában. A felszólalások közül a Magyar Taxis Szövetség álláspontját emeljük ki:

„A szakmai szervezetek huzamosabb ideje egyetértének abban, hogy szükséges a taxis piac szabályozása és hatékony ellenőrzése. A szabályozás irányuljon a kereslet-kínálat egyensúlyának megteremtésére, a versenykülönbségek felszámolására. Kínálati oldalon szabályozza a piacra lépést az adott terület adottságai szerint, biztosítsa a hatékony működés lehetőségét. Az árszabályozás segítse a keresletnövekedést, de ne lehetetlenítse el a vállalkozásokat. A taxiállomások kijelölésével és használatának szabályozásával tegye lehetővé a szolgáltatáshoz való biztonságos hozzáférést. ... Ahhoz, hogy a taxisolgáltatás piacán változás történjen, a döntéshozók részéről szemléletváltás szükséges. A problémák megoldása céljából egy sor jogszabályhoz hozzá kell nyúlni, ami nem kis szakmai előkészítést, érdekegyeztetést, türelmet igényel.”

Erről írt a Taxisok Világa 1999 áprilisában

20 éve történt

Se kamara, se érdekképviselet

1999-ben merült fel a kötelező kamarai tagság eltörlésének kérdése. A taxisok már a tervezet időszakában eldöntötték, hogy amint megszűnik a kötelező tagság, már lépnek is ki a kamarából, hiszen az „ügysem tesz semmit”. Igen ám, de hogyan tovább? Mit tehet az egyéni vállalkozó? Az érdekképviseletből már régen kilépett, mondván, hogy két helyre nem fizet. Hogyan tudja így esetleges kollektív érdekeit érvényesíteni? Hiszen megannyi megoldatlan probléma tornyosul szakmánk felett! (még ma is – teszem hozzá...) Ha nincs bázisunk, a hatalom nem tud kivel tárgyalni – már ha egyáltalán hajlandó rá. Egy szakszervezet ezeket, tízezreket tud mozgósítani, ha szükségét érzi. Nekünk nincs szakszervezetünk, mert vállalkozók vagyunk. Am egyfajta szakmai összefogásra szükségünk van, hogy azokat a központi kérdéseket, amelyben egyetértünk, tolmácsolni tudjuk a hatalom irányába.

Adatok 1999 áprilisából:

Taxitarifák: 88–140 Ft között
 Minimálbér: 22.500 Ft
 TB járulék teljes összege: 13.500 Ft
 95-ös benzin literje: 169 Ft
 Gázolaj literje: 151 Ft
 Fővárosi taxiengedélyek száma: 7.200 db.

Hol vannak Budapesten IBIS-hotelek?



Legutóbb beszámoltunk arról, hogy megnyílt Budapesten a legújabb IBIS-hotel az egykori, legendás WIEN szálló helyén.

Érdeemes végig venni hol vannak Budapesten még IBIS-hotelek? Nehezíti a kérdést, hogy négy (!) szálló nevében is szerepel a CITY elnevezés.

Ibis Budapest Centrum	IX. Ráday utca 6.
Ibis Budapest City	VII. Akácfa utca 1–3.
Ibis Styles Budapest Center	VII. Rákóczi út 58.
Ibis Budapest Castle Hill	I. Krisztina körút 41–43.
Ibis Styles Budapest City	IX. Soroksári út 12.
Ibis Budapest Heroes Square	VI. Dózsa György út 106.
Ibis Styles Budapest Citywest	XI. Budaörsi út 88.
Ibis Budapest Citysouth	IX. Ferde utca 1–3.
Ibis Styles Budapest Airport	Nemzetközi repülőtér 2. Terminál

A Krisztina körüti, jelenlegi **Mercure Budapest Buda** hotel várhatóan augusztusban fog megnyitni az új elnevezéssel.

Új utcanevek Budapesten

I. Kalevala park

Eddigi névtelen közterület az Attila út, Krisztina körút és a Szarvas tér által határolt területen.

XII. Fácános tér

Újonnan kialakított közterület Zugligetben.

XII. Sándy Gyula köz

Csaba utca járműforgalom elől elzárt területe.

XII. Regőcz István tér

A Kútvölgyi kápolna előtt kialakított tér.

XVII. Hille Alfréd köz

A magyar katonai repülés meteorológia megteremtőjéről elnevezett közterület.

XVII. Helikopter köz

A Helikopter útból nyíló névtelen közterület.

Légitársaságok – Terminálok

Az utazási szezon kezdetével újabb és újabb légitársaságok repülőgépei szállnak le a Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtérre, ezekről majd folyamatosan beszámolunk. A listában az indulási terminálok szerepelnek, az érkezési terminálok ezektől eltérhetnek. A kisgépek, a magángépek és esetenként a külön gépek az 1-es terminálról indulnak. Ne lepődjünk meg, ha az utas nem a 2-es termált adja meg úti célul.

Aer Lingus	B terminál
Aeroflot	A terminál
Air Algerie	B terminál
Air Baltic	A terminál
Air Canada	B terminál
Air China	B terminál
Air France	A terminál
Alitalia	A terminál
AIMasria Universal Airlin	B terminál
Arkia	B terminál
Austrian Airlines	A terminál
Belavia	B terminál
Blue Bird Airways	B terminál
British Airways	B terminál
Brussels Airlines	A terminál
Bulgarian Air Charter	B terminál
Czech Airlines	A terminál
EasyJet Switzerland	B terminál
EasyJet Europe	B terminál
Egyptair	B terminál
EL- AL	B terminál
ENTER AIR	A terminál
Emirates	B terminál
Eurowings	A terminál
Finnair	B terminál
Flyegypt	B terminál
Iberia	B terminál
Jet2.com	B terminál
KLM	A terminál
Lauda Motion	B terminál
LOT	A terminál
Lufthansa	A terminál
Norwegian	B terminál
Pegasus	A terminál
Qatar Airways	B terminál
Ryanair	B terminál
Sundair	B terminál
SWISS	A terminál
TAP Portugal	A terminál
TAROM	A terminál
Transavia France	B terminál
Turkish Airlines	A terminál
Ukraine International Air	A terminál
Vueling	A terminál
Wizz Air	B terminál

Tisztelt Olvasóink!

„Taxisok kérdezik, közlekedésszervezők válaszolnak” című rovatunkat az interneten olvashatják.

Miért feszültek a fővárosi kollégák?

Négy évtizeddel ezelőtt 6–3–1 volt a tarifa, vagyis hat forinttal indult a „vekker”, három forint volt a kilométerdíj, és 1 forintot kérünk percenként a várakozásért.

Most minden a százszorosára emelkedett a tarifával kapcsolatban! Hétszáz az alapdíj, 300 forint a kilométerdíj és 75 forint a várakozás.

De az élet minden területén százszoros (!) a drágulás. Az akkori 4 forint 50 filléres korszó sör most 450 forint, és a literes tej 3 forint helyett 300, a napilap 1 forint 80 fillér helyett 180 forint. Ugyanezt kellene látnunk a bevételnél is! Én négy évtizeddel ezelőtt kezdtem taxizni, akkor 18.500 forint volt a bevételi terv. Halkan jegyzem meg, mellette maradt még a zsebben is, amikor leadtam a bevételt a taxis cégnél...

Ez azt jelenti, hogy ma egy taxisnak havonta 1 millió 850 ezer bevételt kellene ki-termelni. Ám a jelentős többség nemhogy ennyit, de még a felét sem tudja megcsinálni!

Miért? Mert kevesebb az utas! Nézzük a béreket. Akkor egy átlag kezdő fizetés 1800 forint volt, az idősebb, jól termelő szakmunkások fizetése 3000 forint volt. Ezt gyakorlatilag haza is vitték, levonás egyedül a nyugdíjárulék volt. Ma ez azt jelenti, hogy egy kezdő fiatal nettója 180.000, az idősebbeknek meg 300.000 forint lenne. Ám azért lássuk be, a többségnek ez nincs meg....

Ezért a magyar emberek kevesebb alkalommal ülnek taxiba. A taxisok utolsó mentsvára a turizmus, a külföldi utasok. Ezért nem halunk éhen.

De sokkal rosszabbul megy a bolt, mint négy évtizede. És nagyon megváltozott a

légkör. Akkoriban az „Integetónél” vagy a „Salakon” taxis csoportok voltak, akik beszélgettek, viccelődtek, tréfáloztak. Ma mindenki ideges, feszült. Ellenséggént néz a kollégára, mert az talán elviszi a fuvart előle. Egy magyar taxis döbbenettel nézi a török taxisokat, akik a taxiállomás melletti parkban ücsörögnek és beszélgetnek a padon. Jön az utas, tudják ki az első, és az viszi. Ha végzett, visszajön és tovább beszélgetnek. Szerintem egyetlen lehetőség van: be kell fejezni a budapesti taxizásban a rendszerváltást. Egységes tarifa, egységes megjelenés, egységes színvonal. Ezt kapunk hat évvel ezelőtt. Napjainkban már csak a nem idevalókat kell(ene) kiszorítani!

Össze kell(ene) fogni az illetékeseknek – ahogy az a legutóbbi taxis-kerekasztal konferencián is elhangzott – és meg kell(ene) tisztítani a taxipiactot az „idegenektől”. Nem kell hosszadalmasan kommentálni, mit is lát először a budapesti taxis szakmából az utas a Keleti, a Nyugati pályaudvarnál, az Operánál, a Hősök terén, vagy a Fővám téren, a Bulinegyedről nem is érdemes szólni. Vannak, akiknek egyáltalán nincs taxiengedélye, sok esetben még érvényes jogosítványa sem. Nagy számban vannak, akik „csak” a fővárosi engedélyt nem váltják ki, és úgy dolgoznak. Ezekről az ügyeskedőktől meg kell(ene) tisztítani a fővárost.

Így akik maradnak, nyugodtabban tudnának dolgozni, és a taxit igénybe vevő utasok, belföldiek, külföldiek egyaránt tisztességes kiszolgálással, korrekt árakkal találkozhatnak. És nem utolsósorban nem lenne ennyi feszült, ideges taxis sem Budapesten.

Tóth Tibor

Áprilistól kitiltották a városból a korosabb járműveket

Dízelfronton Stuttgart elesett

Mercedes autógyár ide, Porsche oda, a városatyák döntöttek: április elsejével kitiltották az Euro 4-es vagy annál rosszabb besorolású dízeleket Stuttgartból. Ne legyen senkinek kétsége, ez csak a kezdet, lassan a korszerűbb, fiatalabb járművek jönnek sorra.

A német város „zöld zónájában” tilos az Euro 4-es, vagy annál rosszabb besorolású dízelüzemű autók használata, és ez alól a stuttgarti lakók sem mentesít, tehát a helyi lakókra is vonatkozik a tiltás. Igaz, nekik van egy kiskapu, külön igényelve kaphatnak mentességet, ahogy a fuvarozók is, de úgy tűnik, ez az első komoly, nagy területre kiterjedő tiltás Németországban.

A szabályozást, illetve büntetést az eddig kiépített infrastruktúrát használva valósítják meg, vagyis a közlekedésfigyelő, sebességmérő kamerák, illetve a parkolóőrök segítségével azonosítják a tilosban járókat. A büntetésről is van már némi információ, 80 euróba kerül dízellel zöld zónába hajtani,

ami az adminisztrációs költségek miatt 100 euróra duzzad.

A többi német nagyváros – mint Frankfurt, Berlin vagy Hamburg – ahol szó volt a dizeltilalomról, még nem döntött a szabályozás szigorúságáról és pontosságáról, több nagyváros pedig 2025-öt jelölte meg céldátumként.

Németországban a károsanyag-kibocsátás elleni küzdelem oly mértékű, hogy a környezetvédők erős nyomást gyakorolnak a szaktárcákra, amelyek hosszú ideje komoly tárgyalásokat folytatnak a szakértőkkel a lehetséges megoldásokról. Ezek közé sorolandó az is, miszerint az autópályákon megszüntetik a sebességkorlátozás nélküli haladást lehetőségét és limitálják a maximális tempót. Ez ellen a legnagyobb a közlekedők felháborodása, de mint a témában illetékesek elmondták, olyan intézkedéscsomagban gondolkodnak, amelynek csak elenyésző része a sebességkorlátozás. Sovány vigasz ez a legális száguldás szerelmeseinek.

k.z.t.



Meglepetések helyett!

BÉRELHETŐ, ÚJ GENERÁCIÓS ELEKTROMOS NISSAN LEAF ACENTA A FŐTAXI FLOTTÁJÁBAN!

AZ AUTÓ PARAMÉTEREI:

hossz: 4,48 méter • tengelytáv: 2,7 méter • csomagtér: 435 liter
teljesítmény: 40 kWh-os akkumulátor • üzemidő egy töltéssel: 270 km
150 lóerő • e-Pedal technológia • ProPilot vezetési asszisztenscsomag
5 csillagos biztonsági értékelés

A HETI BRUTTÓ 89.000 FORINTOS KÖLTSÉG AZ ALÁBBIKAT TARTALMAZZA:

• bérleti díj • tagdíj • casco
korlátlan töltés a Főtaxi és a NISSAN töltőin • teljes szerviz 400.000 km-ig (5 év alatt)
éves műszaki vizsga • Pest megyei autópálya matrica • szezononkénti abronccsere

Az autókat a Főtaxi sárgára matricázva, taxiórával, online pénztárgéppel és az otthoni hálózaton történő töltésre is alkalmas töltőkábelrel felszerelve adja át a bérlőknek.

A bérleti díj nem tartalmazza – az elektromos autókra kedvezményes – droszthasználati díjat, valamint a BKK minősítő vizsga és a kötelező biztosítás díját.



Zero Emission

Információ a szolgáltatásról: Reich Ádám, Főtaxi taxiszolgáltatás vezető, +36 20-982-28-67, reich.adam@fotaxi.hu

Az autók rövid határidővel történő minőségi fóliázását köszönjük a Sugó Reklám Kft-nek.
(Cím: 1142 Budapest, Szőnyi út 30-34., e-mail: info@budapestfolia.com, weboldal: <https://budapestfolia.wordpress.com/>)



A HUNGARORING CLASSIC HIVATALOS SZÁLLÍTÓPARTNERE A FŐTAXI



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

FŐTAXI Zrt. | 1087 Budapest, Kerepesi út 15. | ☎ (1) 422-2152 | www.fotaxi.hu | [fotaxi](https://www.facebook.com/fotaxi)

Itt az idő! Most cserélje le régi



TAXIÓRÁJÁT!



AZ ÚJ RENDELETNEK IS MEGFELELÜNK...

Régi ügyfeleknek
EGYEDI AJÁNLAT!



1196 Budapest, Vas Gereben utca 113.



06 / 1 282 - 4280 / 101 mellék



06 / 20 959 - 0098



www.digitaxi.hu



Eördögh Trade Kft.

SZENZÁCIÓ!
DIGI-07-ből
TERMO-ra
átalakítás



CashCube Mini



FisCat iPalm

DIGITAXI SMART

Budapest balesetveszélyes keresztezései 24. rész:

IV. kerület, Váci út-Árpád út sarok

Tulajdonképpen, nem is a kereszteződésben van a probléma, hanem utána, a Váci úton a befelé vezető szakaszon. Három sáv megy befelé, kettő egyenesen, egy sáv balra fordul a bevásárlóközpont, az autóbusz-végállomás felé. De olyan az útvonal vonalvezetése, hogy a balra kanyarodó sávból nemcsak balra lehet fordulni, hanem egyenesen is tovább lehet haladni, a centrum felé.

Gond akkor van, amikor a balra forduló sávból mégiscsak egyenesen megy tovább a jármű, ugyanakkor az egyenesen haladó sávból a jármű ugyanebbe a sávba akar sorolni. Az eredetileg balra forduló, de egyenesen haladó jármű hirtelen fékező járműbe

belecsapódik a mögötte haladó, hiszen ő is azért menne a balra kanyarodó sávból egyenesen, mert siet! Sietne...

Mit tehetünk a balesetek elkerülése érdekében? A balra kanyarodó sávból ne menjünk egyenesen tovább, hiába enged a jelenlegi forgalmi rend. Ha az egyenesen haladó sávból balra akarunk átsorolni a másik sávba, figyeljünk arra, hogy nincs-e olyan jármű, amelyik a balra kanyarodó sávból „ezerrel” megy egyenesen tovább.

Juhász Péter



Elméletileg a buszközlekedés miatt lehet egyenesen továbbhaladni



Gond csak akkor van, ha az egyenesen továbbhaladó hirtelen fékező



Azonban a gyakorlatban a sietős autósok is igénybe veszik ezt a lehetőséget

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Egy úttorkolattal szemben van egy kapukijáró. Az úttorkolatról érkező jármű balra fordul, ugyanakkor a kapukijárón kihaladó jármű jobbra kis ívben fordul ugyanoda. Kinek van elsőbbsége?

- A kapukijárón kihajtónak, mert a jobbra kis ívben kanyarodó elsőbbséget élvez a balra nagy ívben kanyarodóval szemben.
- Az úttorkolatból balra kanyarodónak, mert a forgalomban lévő jármű elsőbbséget élvez a forgalomba bekapcsolódó járművel szemben.
- Az elsőbbséget a kölcsönös udvariasság dönti el.

Lámpafelelős



2. Mit jelez a tábla-kombináció?

- A megjelölt időszakban a járművek legfeljebb egy órát, és csak ellenőrző tárcsa használatával várakozhatnak.
- A megjelölt időszakban a járművek csak jegykiadó automata működtetésével várakozhatnak.
- A megjelölt időszakban a jármű vezetője legfeljebb egy óra időtartamig a jegykiadó automata működtetése nélkül is várakozhat.

3. Mikor előzhet be nem látható útkanyarulatban, illetve bukkanóban?

- Csak akkor, ha az útburkolatra záróvonal van felfestve, és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható.
- Csak akkor, ha az úttesten egyirányú forgalom van.
- Ha az útburkolatra záróvonal van felfestve, és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható vagy az úttesten egyirányú forgalom van.



4. Mit jelez a tábla-kombináció?

- Az úton olyan vasúti átgjáró van, amelynél a biztosító berendezés meghibásodott.
- Az úton jelzőórral biztosított vasúti átgjáró van.
- A vasúti átgjáró előtt meg kell állni, és azon áthaladni csak akkor szabad, ha a vezető meggyőződött arról, hogy vasúti jármű nem közeledik.

5. Merre, illetve hol kell távoznia az ilyen táblakombinációval megjelölt útszakaszról?

- A legközelebbi lévő útkezesztődésnél.



- Ugyanazon az úton, ahol eljutott az úti céljához, de most az ellenkező irányban.
- Erre vonatkozóan nincs kötelező előírás.

6. Kell-e irányjelzővel jeleznie a manővert befejező visszatérését, ha az Ön előtt lévő akadályt csak a menetirány szerinti bal oldal igénybevételével tudja kikerülni?

- Igen.
- Csak akkor, ha van szembejövő jármű és számára többlettájékoztatót célszerű adnia.
- Nem.

7. Mi a teendője, ha taxijával egy olyan gyalogos átkelőhely felé közeledik, ahol a járda szélén egy gyalogos áll?

- Olyan sebességgel közelíti meg a zebrát, hogy szükség szerint eleget tehessen elsőbbségadási kötelezettségének.
- Olyan – nem mérsékelt – sebességgel közelíti meg a zebrát, hogy ne ébresszen hamis biztonságérzetet a gyalogosban.
- Haladéktalanul megállítja taxiját, és kéz- vagy hangjelzéssel átcsalogatja maga előtt a gyalogost.

8. A „zavarás”, „akadályozás” és a „veszélyeztetés” fogalomkörbe tartozó cselekedetek közül melyiket tiltja a KRESZ minden forgalmi helyzetben?

- A zavarást.
- Az akadályozást.
- A veszélyeztetést.

9. Fokozhatja-e járműve sebességét a forgalomirányító fényjelző készülék sárga jelzéshez érkező gépjárművezető?



- Legfeljebb akkor, ha egyébként csak intenzív (hirtelen) fékezésel tudna az útkezesztődés előtt megállítani.
- Legfeljebb akkor, ha a jelzést féktávolságon belül kapja, és nem lépi túl az adott helyen megengedett sebességhatárt.
- Nem.

10. Megállhat-e utasfelvétellel céljából taxijával az autóbusz forgalmi sávbán?

- Igen.
- Legfeljebb 22 és 06 óra közti időszakban.
- Nem.



11. Köteles-e a taxis gondoskodni arról, hogy autója hátsó ülésén helyet foglaló utasa a biztonsági öv becsatolásával rögzítse magát?

- Igen.
- Csak lakatlan területen.
- Nem.

12. Mit köteles a taxis – az alábbiak közül – naponta az első elindulás előtt ellenőrizni?

- Légnyomásmérővel a gumiabroncsok nyomását.
- A személyi okmányainak az érvényességét.
- A hatósági jelzések (rendszámtáblák) meglétét, állapotát.

13. Ön Bergengócia államfőjét és feleségét viszi az operába. Figyelemmel a protokolláris szempontokra, gépkocsija melyik ülésébe ülteti előkelő utasait?

- A jobb oldali első ülésre ülteti az államfő feleségét, mögötte kap helyet az államfő.
- A jobb oldali hátsó ülésre ülteti az államfőt, mellette kap helyet a felesége.
- A jobb hátsó ülésre ülteti az államfőt, a jobb első ülésre feleségét.



14. Autójának melyik ülését foglalja el barátja (kollégája, szomszédja, főnöke stb.), ha őt magánemberként hazaszállítja?



- A jobb első ülést.
- A jobb hátsó ülést.
- A bal hátsó ülést.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 36. oldalon találhatóak.

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) 306-7571; 307-5200

Tisztelt Kollégák!

Ismét ragyogó a tavasz, és itt a Húsvét újra, a sonka- és tojásfőzések ideje. Megvannak a családi hagyományok, hol, mit, hogyan készítenek, s hogy tálnak.

Az évek alatt sokféle receptet írtam e téma-

körben, most csak néhány hidegtálat mutatnék, kedvcsinálónak. Mégpedig azért, mert egyéb finomság jutott eszembe, nem is egy, ami hamar és könnyen elkészíthető és népszerű.

Az egyik a **lángos**, amiért általában sorba állunk a strandon, de ez otthon gyorsan megvan. Fél kiló lisztből készítjük, és mintegy három deci tejjel. Másfél deci langyos tejbe dobunk egy teáskanál cukrot, és kb. 2 deka élesztőt, és „felfuttatjuk”. Ezt hozzáadjuk a liszthez, kezdjük eldolgozni, majd a többi tejet is belekeverjük, amíg a masszánk jól összeáll, de nem lesz kemény. Hagyjuk letakarva pihenni, akár egy órát is. Majd kezdjük kiszaggatni, nyújtani, s forró olajban egyenként, egy-két perc alatt kisütjük őket. Bármit rakhatunk rá. Jómagam most a tavaszi szezonban a fokhagymán kívül sajtot, tejfölt és aprított medvehagymát szórtam rá. Az íze pont, mint a strandi lángosé. Ebből a menynyiségből 10 darab lángos jön ki.

Következő csemegénk egy desszert: a **sült banán**. Ez is gyors, és finom lesz. A banánt nagyobb karikákra vágjuk, belemártjuk sűrűbb palacsintatésztába és forró olajban egy-két perc alatt megsütjük, lecsepegtetjük. Ízlés szerint kínáljuk, itt eper- és csokiöntetet alkalmaztam, s némi tejszínhabot.

Fakanalas jó étvágyat kívánok:

Soós István City 22



A lángos elkészítése nem túl bonyolult



Ki mit szeret, azt veszi



A tojás Húsvétkor nélkülözhetetlen kellék



Sült banán

AUDI e-tron



A felsőkategóriás SUV-modell tavaly ősszel mutatkozott be Ingolstadtban, és már Magyarországon is elérhető. Valószínűleg nem lesz a tömeges autója, hiszen 28 millió körül indul az „alapár”, és egy-egy jó felszerelt modellért a 40 milliót is elkéri a kereskedők. Ugyanakkor az **e-tron** minden tekintetben a jövőt vetíti elénk. Az autóban megjelenő innováció egy idő után valószínűleg a „kistestvérek” kínálatában is elérhetővé válik majd. Elég például az EU, az autók biztonsági rendszereire vonatkozó tervezetét megnézni. Abban olyan igények merülnek fel, amelyek korábban csak a felsőkategóriás járművekben voltak elérhetőek. Mindenesetre az biztos, hogy egyre nehezebb néhány óra



alatt elsajátítani mindazt, amit a modern autók kínálnak vezetőiknek. Aki viszont kiismeri például az **AUDI e-tron** nyújtotta lehetőségeket, elképedve veszi majd birtokba járművét, amit szinte csak kormányoznia kell, de még ezt is segíti a számítógép, melynek munkáját radarszenzorok, hat kamera, tizenkét ultrahangos érzékelő és lézerszkennerek könnyíti.

Az **AUDI e-tron** két elektromos motorja együttesen akár 300 kW rendszerteljesítményt kínál, és az elektromos összerékhajtással mindenfajta úton és terepen optimális menettulajdonságokat biztosít. Az **AUDI e-tron** WLTP-méréssel igazolt hatótávolsága akár a 400 km-t is elérheti, de 300 kilométert még az intenzív, egyáltalán nem ta-



karékos üzemmódban is képes teljesíteni. Az autó 4901 mm hosszú, 1935 mm széles és 1616 mm magas. A 2928 mm-es tengelytáv a belső térkínálatot és kényelmet a négykarikás márka modelljeire jellemzően bőséges és színvonalas módon biztosítja. Csomagtartója 660 literes, ami a hosszú távú utazásokhoz szükséges csomagoknak is elegendő helyet biztosít.

Két aszinkronmotorja akár 660 newtonméter rendszerforgatónyomatékkal gyorsíthatja a nagyméretű SUV-modellt, amely álló helyzetből – sportkocsikat megszégyenítő módon – 6 másodperc alatt éri el a 100 km/h sebességet. Az **AUDI e-tron** végsebessége 200 km/h.

Az autó számos menethelyzetben tehermentesíti vezetőjét. Az adaptív menetasszisztens a teljes sebességtartományban kényelmesen elvégzi a jármű vezetését. Gyorsít, lassít, fékez, és ha lehet, újra gyorsít az engedélyezett sebességhatáron belül. Figyelembe veszi a kihelyezett táblák mellett az útburkolati jeleket, az útszűkületeket és a jármű környezetét, továbbá a kiválasztott vezetési stílust. Kihhasználja maximálisan az energia-visszatáplálás (rekuperáció) adta lehetőségeket, így akár 30%-kal növelhető a megtehető távolság.

A városi közlekedés biztonságáról többek között útkeresztezéds-assisztens, hátsó keresztirányú-forgalom asszisztens, kiszállás-figyelmeztetés, valamint a sávváltást segítő asszisztens gondoskodik. A környezet-megfigyelő kamerák többféle megjelenítéssel teszik lehetővé az akár centiméter-pontos manőverezést, a keresztirányú forgalom észlelését, de még a kerekek szemmel tartását is. A választható háromdimenziós perspektívájú nézet igazi különleges élményt nyújt. A parkolási manővereket a parkolási asszisztens könnyíti, amely előre- és hátramenetben önállóan kormányoz be akár hossz-, akár keresztirányú

parkolóhelyekre. A vezetőnek a gáz- és fékpedál kezelése marad, de ez sem sokáig. Ugyanis hamarosan érkezik a távirányítású parkolópilóta (Remote Parkpilot), és a távirányítású garázspilóta (Remote Garage Pilot), melyekkel az AUDI e-tron önállóan manőverez a parkolóhelyre és a garázsba, illetve áll ki onnan. A vezető, ha

akar ki is szállhat autójából és okostelefonjáról a **myAudi App** segítségével indíthatja el a folyamatot.

Tehát hamarosan itt a szép új világ, melyben már vezetni sem kell. A jármű oda megy – magától – ahova kérjük.

- kó-

Ötvenöt éve született az első sorozatgyártású cseh autó

ŠKODA

1000 MB

A ŠKODA 1000 MB az egyik legjelentősebb modell a Mladá Boleslav-i autógyár 124 éves történetében. 1964 tavaszán váltotta fel a népszerű ŠKODA OCTAVIA-t ami a klasszikus hajtáslánccal – orr-motor és hátsó kerékajítás – rendelkezett. Az 1000 MB egy nagyon modern, 1,0 literes négyhengeres motort kapott a különösen könnyű, önhordó karosszéria hátuljába. Emellett a legmodernebb modellt a ŠKODA Mladá Boleslav üzemének új részében állították elő, amely élvonalbeli technológiákat használt, mint például egy speciális öntési folyamatot. Az 1000 MB négyajtós karosszériája 665 préselt részből állt, és 6900 hegesztési ponttal épült. A ŠKODA alumíniumötvözetet, valamint speciális öntési eljárást használt a motor forgattyúházához, és négyfokozatú kézi sebességváltót, ami Európában egyedülálló volt. Ez Josef Polák cseh mérnök által 1922-ben bejegyeztetett szabadalomra támaszkodott. Ugyanakkor az intelligensen tervezett, mindössze 105 kg súlyú forgattyúházba nem kellett lyukakat fúrni – az öntvények meneteit egyszerűen meg kellett vágni. Ez hozzájárult a rövidebb termelési időkhöz és az alacsonyabb energiafogyasztáshoz.

A járművek új generációja a NOV (Nový Osobní Vůz, „új személygépkocsi”) megjelölést kapták a fejlesztési szakaszban. A sorozatgyártás megkezdése előtt alapos tesztnek vetették alá. 1962 májusáig 50 prototípus összesen 1,598,840 kilométert tett meg, többek közt a volt Szovjetunió szélsőséges hidegében is. A fék-, üzemanyag- és hűtőrendszerek tesztjeit a Kaukázusban végezték, ahol három járműnek szélsőséges 45 Celsius fokkal hőmérsékleten kellett teljesítenie. A négyajtós modell 1000 MB végső típusmegjelölése 1000 cm³-re kerekített hengerűrtartalomra utal, az „MB” pedig a ŠKODA Mladá Boleslav-i központjában való gyártást jelenti.

Sikeres elődje, az első motorral és a hátsókerék-meghajtással ellátott OCTAVIA után a ŠKODA 1000 MB teljesen új koncepcióval lépett fel: önhordó karosszériája volt, minden keréknél független felfüggesztéssel. A korszerű kialakításnak és az alumíniumötvözetek következetes használatának köszönhetően a családi autó mindössze 755 kg volt.

A négyhengeres vízhűtéses OHV motort hátra helyezték el, és a hátsó tengelyt hajtotta. A könnyű motor teljesítménye 27 kW (37 LE) volt az első fázisban a 988 cm³-es hengerűrtartalommal. A modern jármű végsebessége elérte a 120 km/h-t, és ezzel



egyidejűleg átlagosan 7–8 liter benzint fogyasztott 100 kilométerenként. 1966-ban a teljesítmény 32 kW-ra (43 LE) nőtt, a ŠKODA 1100 MB-vel pedig egy második motorváltozat is megjelent, amely 1,1 literes hengerűrtartalommal 38 kW (52 LE) teljesítményt biztosított.

Kompakt méretei ellenére (hosszúsága 4,17 m, szélessége 1,62 m, magassága 1,39 m) a ŠKODA 1000 MB nagyon tágas és funkcionális belsővel büszkélkedhet. Erre példa, hogy a széria ülések fekvőhelyé alakíthatók át. Az autó két csomagterrel volt ellátva: a hátsó ülések mögötti akár menetközben is elérhető volt; az autó elülső részében lévő pedig 220 liter térfogattal ren-

delkezett, ami a pótkerék felett helyezkedett el. Ennek eléréséhez csak a homloklemez kellett előre billenteni – a poggyászok kipakolása nélkül.

Az OCTAVIA gyártásának befejezése egyben a ŠKODA 1000 MB gyártásának kezdetét is jelentette 1964. április 11-én Mladá Boleslavban. Ugyanezen év szeptemberében az új modellt bemutatták a nagyközönség számára a hagyományos mérnöki kiállításon Brnóban, és októberben a párizsi és londoni autókiállításokon is kiállították. Az 1964 és 1969 között gyártott 443 000 ŠKODA modell több mint felét több tucat országba exportálták világszerte. 1965-ben például az export aránya elérte a 70 százalékot.

Egy somogyi kórház szülészeten történt, ismerősöm is a kórteremben lábadozott a szülés után, szem- és fültanúja volt az esetnek, ő mesélte. Népes, jól öltözött kisvárosi cigánycsalád jött a kismamáért és a babáért a 4 ágyas kórterembe, hogy hazavigyék. A szülést levezető orvos is hamar előkerült – a szülés óta nem látták a szobában – és kezeit dörzsölve ott tüsténkedett a család körül, hogy ugye minden rendben volt, ugye, jó volt az ellátás, ugyebár, khmm, meg hasonlók. Ekkor előlépett a családfő és nagy tisztelettel rövid mondókába fogott: egyszerű szavakkal megköszönte az orvos munkáját és átadott neki egy díszdobozos desszertet. Az orvos átvette a dobozt, de képtelen volt eltitkolni csalódottságát és kézfogás helyett lekezelően kicsattant:

– Jóember ilyenkor nem desszertet szoktak adni a szülésznek!
 Nagy csend lett. Aztán a férfi csendben megkérdezte:
 – Bocsánat, hanem mit?
 – Aki elégedett a munkánkkal, az borítékot ad, kérem szépen! Hagyományosan ez illik. Maguk nem hallottak még erről?
 – Bocsánat, ne haragudjon doktor úr, és mennyit szoktak adni a népek?
 – Hát... 30-40.000 forintot.
 – Értem, elnézést kérek, tudatlan vagyok, de megoldjuk azonnal, engedelmeivel viszkálnék a desszertre.

Kivette az orvos kezéből a dobozt, felnyitotta és kivett belőle egy köteg húszszert, majd 2 darabot átadott a kővé vált orvosnak, akin látszott, hogy a rosszullet kerülgeti. A többit zsebre vágta, és a család kivonult a kórteremből.

A többi kismama a takaró alá menekült, mert majd megfulladtak a röhögéstől.

VAN TARTALÉKOD?

A közelmúltban több kollégánk is előfordult, hogy betegség vagy baleset miatt hónapokig nem dolgozhattak. A kapott táppénz a megélhetésre igencsak kevés (katásoknak méginkább), ilyen esetben kénytelenek vagyunk a tartalékhoz fordulni. Ha van...

Egyes szakkönyvek szerint minimálisan annyi tartalék „vagyon” kell felhalmozni, amely legalább hat hónapi biztos megélhetést tesz lehetővé állásunk elvesztése, betegség, vagy bármely egyéb ok esetén. Mondhatnánk, hogy a taxis egyéni vállalkozó nem veszheti el az állását, pedig dehogyan. Elég egy motorhibás autó, vagy totálkár egzisztenciánk ellehetlenüléséhez, ha nincs mihez hozzányúlni.

Hat havi megélhetés. Hogyan becsüljük meg, hogy mennyi az? Egyszerű. Egy hónapig írjunk fel minden családi költést, bevásárlásokat (beleértve a hiteltörlesztéseket, közüzemi díjakat), valamint azt a vállalkozási kiadást, ami akkor is felmerül, ha nem keresünk pénzt. Böven van ám ilyen! Drosztdíj (betegállományra nincs kedvezmény), kamarai díj, gépjárműadó, biztosítások stb. Talán a társasági tagdíjból elérhető némi kedvezmény, de valamennyit oda is fizetni kell. Ezeket a tételeket arányosítsuk egy hónapra. Na most ha megvan, mindent mindennel összeadtunk, akkor szorozzuk meg hattal. Ez a mi fél éves költségünk. Bár én még megfejném legalább húsz százalékkal, mert általában az ilyen egyébként is nehéz helyzetekben szokott elromlani a hűtőszekrény, kipurcanni a cirkó stb.

Kiszámoltad? Meglepődöttél? Nem csoda. A vállalkozók hajlamo-

sak összemosni a vállalkozás bevételét a saját célra fordítható résszel. A legtöbben nem is tudjuk, mennyi a tényleges jövedelmünk. Megkerestük, elköltöttük. Vélhetően többet, mint amennyit meg-

gedhetünk magunknak...

A helyzetet nehezíti, ha közben hiteltörlesztéssel is foglalkozni kell. Lakás-, autó-, személyi hitel. Van a házon jelzálog? Van hitelkártya? Esetleg több is? Ezek nagyon veszélyes dolgok, mert egy bármilyen okból történő munkakiesés esetén hajlamosak vagyunk őket háttérbe szorítani. Hiszen enni kell, világítani kell, fűteni kell. A hiteltörlesztés várhat. Ilyenkor nagyon rövid idő alatt kezelhetetlenné válhat a tartozás mértéke. Nem egy kollégánk azért kényszerült alkalmazottá létbe, mert hiteleit, köztartozásait fizetni nem tudta. Elvette a bank a lakását, lefoglalták az autóját, a vállalkozását pedig felszámolta az adóhatóság. Nagyon, nagyon nehéz helyzetbe került, és innen már szinte lehetetlen visszakapaszkodni.

Nem mondhatjuk, hogy manapság a taxizásból nem lehet megélni. Lehet. Dacára a rengeteg előírásnak, szabálynak, továbbá annak ellenére, hogy egyre többen vagyunk, így egy taxisra kevesebb utas jut. De azért még csörögnek a telefonok, pittyegnek az applikációs rendelések, beülnek a droszton, és talán még leintés is akad. Ha viszont beüt a krach, és nincs tartalék, amihez nyúlni lehet, igen hamar megindulunk a lejtőn.

Térképezzük tehát fel igényeinket – talán kissé vissza is vehetünk belőle –, aztán képezzünk ennek megfelelő tartalékot. Kollégákat megkérdeztem, szerintük mennyi lenne ez a hat havi összeg. Hat-százézerrel kétmillióig terjedtek a becslések... **-ol-**

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A folyamatos forgalomba becsatlakozó járműnek elsőbbséget kell adnia a forgalomban már részt vevő – az elindulóval akár azonos, akár ellenkező irányban haladó vagy az úttesten bármilyen manővert végrehajtó más jármű és gyalogos részére.

2. Helyes az „A” válasz. A „Várakozóhely” tábla alatt lévő kiegészítő tábla jelzi azt is, hogy parkolni csak meghatározott időtartamig és csak a várakozást ellenőrző tárcsa használatával szabad.

3. Helyes a „C” válasz. Be nem látható útkanyarulatban, illetőleg bukkanóban általában tilos előzni, kivévejn. ha az úttesten egyirányú forgalom van vagy záróvonallal van felosztva, és az előzés annak érintése nélkül végrehajtható.

4. Helyes a „B” válasz. Az „Egyéb veszély” tábla alatt lévő kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az utat vasúti pálya keresztezi és ott az áthaladást jelzőórral biztosítják.

5. Helyes a „C” válasz. A „Kivéve célforga-

lom” feliratú kiegészítő tábla esetében a KRESZ nem határozza meg az úti cél elhagyásának helyét és idejét.

6. Helyes az „A” válasz. Az irányváltoztatást a művelet előtt kellő időben megkezdett és annak befejezéséig adott irányjelzéssel kell jelezni.

7. Helyes az „A” válasz. A kijelölt gyalogos átkelőhelyen a gyalogosnak elsőbbsége van, a jármű vezetőjének csak olyan sebességgel szabad a zebrát megközelítenie, hogy az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni.

8. Helyes a „C” válasz. A „zavarás”, „akadályozás” és a „veszélyeztetés” fogalom között fokozati különbség van. Ennek megfelelőleg a KRESZ a veszélyeztetést mindig tiltja, de az akadályozást egyes esetekben megengedi, máskor meg nemcsak az akadályozást, hanem a zavarást is tiltja.

9. Helyes a „B” válasz. A forgalomirányító fényjelző készülék sárga fényjelzése nem

oldja fel az adott jármű számára meghatározott sebességkorlátozást.

10. Helyes az „A” válasz. Az autóbusz forgalmi sávban tilos megállni, kivéve a kijelölt megállóhelyen megálló autóbust (trolibuszt), villamost, az utasok ki- és beszállásának idejére a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá 20 és 06 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet.

11. Helyes a „C” válasz. Az övhasználat betartását a KRESZ az ülésen helyet foglaló utas kötelezettségévé teszi, csak a gyermekek esetében marad a használat betartatása a jármű vezetőjének kötelezettsége.

12. Helyes a „C” válasz. A jármű vezetője, mielőtt a járművel a telephelyről elindul, köteles a kormányberendezés, a fékberendezések állapotát (működését), továbbá a hatósági jelzés (ek) – rendszámablak – meglétét, állapotát – az adott körülmények között indokolt módon – ellenőrizni.

13. Helyes a „B” válasz. Protokolláris szempontból a személygépkocsiban a legelőkelőbb hely a jobb hátsó ülés. Az illusztris utas házastársa a második helyen, a bal hátsó ülésen férje mellett foglal helyet. *Lásd: Ottlik Károly: Protokoll viselkedéskultúra a mindennapok gyakorlatában. Protokoll '96 Könyvkiadó. Budapest, 1994.*

14. Helyes az A válasz. Ha magánemberként, barátját (kollégáját, szomszédját stb.) szállítja, az illető udvarias utas a szíveséget azzal viszonzja, hogy az „anyósülésre”, a házigazda mellé ül. *Lásd: Ottlik Károly: Protokoll viselkedéskultúra a mindennapok gyakorlatában. Protokoll '96 Könyvkiadó. Budapest, 1994.*

INGYENES!

9-21 FT/LITER KEDVEZMÉNY AZ ÖSSZES MOL KÚTON.

Igényeld a kártyát a www.forensis.hu oldalalon, vagy Taxisoknak telefonos regisztráció is lehetséges munkaidőben a **06 1 510-0585** számon.

HAVONTA AKÁR 10 000 FORINT MEGTAKARÍTÁS!



A buszsávokat a taxik és a motorok is használhatják



Beülhettem egy helyi taxi volánja mögé

Portugáliai, és egy kis spanyolországi úti-
napló 1. rész

A TAXIZÁSRÓL

Nemrégiben nagyon jó kis írást olvashattatok szakmai lapunkban a portugáliai közlekedésről és a taxizásról. Kollégáink nagyon jól összefoglalta a lényeget, én csak néhány képpel szeretném kiegészíteni az elmondottakat.

Legközelebb majd a közlekedésről, befejezésül a mindennapi életről.

Juhász Péter

Aeroporto de Faro (Praça de Táxis)

TABELA DE PREÇOS APROXIMADOS A PARTIR DO AEROPORTO PARA OS DESTINADOS MENCIONADOS, COM BAGAGEM INCLUIDA.

APPROXIMATE PRICES FROM THE AIRPORT TO THE DESTINATIONS MENTIONED BELOW, WITH LUGGAGE INCLUDED.

DO AEROPORTO PARA:	TÁXI DE 4 LUGARES		TÁXI COM MAIS DE 4 LUGARES	
	4 SEATS TAXI		MORE THAN 4 SEATS TAXI	
FROM THE AIRPORT TO:	MONDAY TO FRIDAY FROM 8 AM TO 9 PM	MONDAY TO FRIDAY FROM 9 AM TO 9 PM WEEKENDS AND P. HOLIDAYS	MONDAY TO FRIDAY FROM 8 AM TO 9 PM	MONDAY TO FRIDAY FROM 9 AM TO 9 PM WEEKENDS AND P. HOLIDAYS
AGUIA	41,00 €	49,00 €	52,00 €	62,00 €
ALBUFERA OVR	41,00 €	49,00 €	52,00 €	62,00 €
ALBUFERA PVR	47,00 €	55,00 €	60,00 €	72,00 €
ALCANTARILHA	50,00 €	60,00 €	64,00 €	77,00 €
ALCOUTIM	95,00 €	115,00 €	124,00 €	148,00 €
ALJAZZ	58,00 €	69,00 €	64,00 €	76,00 €
ALJAZZ	107,00 €	128,00 €	138,00 €	165,00 €
ALMARGEM	18,00 €	21,00 €	23,00 €	27,00 €
ALTE	49,00 €	58,00 €	63,00 €	75,00 €
ALVURA	55,00 €	66,00 €	71,00 €	85,00 €
ALVOR	74,00 €	88,00 €	95,00 €	113,00 €
ARRAIAL	58,00 €	70,00 €	76,00 €	91,00 €
ARRAIAL PERA	53,00 €	63,00 €	68,00 €	81,00 €
ARNAL	68,00 €	81,00 €	86,00 €	102,00 €

Várható viteldíjak a repülőtéri taxiállomáson



A reptéren 4 sorban várakoznak a taxik



Beszélgető taxikosok a droszton. Ez a nyugalom nálunk hiányzik



Kapás van

Civil autó a taxiknak fenntartott helyen. Mint Budapesten...



Egyetlen kereszteződésben 3 taxiállomás



Ezt a taxit telefonos applikációval lehet rendelni



Fuvarra várva



Bejárat a taxiállomásra a reptéren



rádio taxis albufeira

DESCARREGUE NO SEU TELEMÓVEL A NOVA APP
DOWNLOAD THE NEW APP TO YOUR DEVICE

PREÇOS APROXIMADOS DO SERVIÇO DE TAXI
APPROXIMATE PRICES FOR TAXI SERVICE
(Partida do Local Indicado | Starting from the Location Indicated)

TAXIS CURTOS SHORT JOURNALS	PREÇOS FIXOS FIXED PRICES	OUTROS TRANSPORTES OTHER TRANSPORTS
<ul style="list-style-type: none"> Albufeira - Vila Real de Santo António Albufeira - Faro Albufeira - Lagos Albufeira - Sagres Albufeira - Tavira Albufeira - Vila Real de Santo António 	<ul style="list-style-type: none"> Albufeira - Vila Real de Santo António Albufeira - Faro Albufeira - Lagos Albufeira - Sagres Albufeira - Tavira Albufeira - Vila Real de Santo António 	<ul style="list-style-type: none"> Albufeira - Vila Real de Santo António Albufeira - Faro Albufeira - Lagos Albufeira - Sagres Albufeira - Tavira Albufeira - Vila Real de Santo António

Információs tábla a taxiállomáson a várható viteldíjakról, egy-egy adott úti célíg

Portugál taxis kolléga szakmai lapunkkal az egyik üdülővárosban



Spanyol taxi az elmaradhatatlan megkülönböztető jellel, a ferde csikkal az oldalán



Taxidroszt délben, amikor nem megy a bolt



Taxis pihenőidőben



Taxisok Lisszabon főterén, a Tejo folyó közelében



**Csökkentsük végre a papíralapú
igazolások gyűjtését!**

**Kerüljön be a személyazonosító
okmányba a taxi-engedély
és a taxi-vezető igazolvány is!**

Talán ez sem reménytelen!



**TAXI
ENGEDÉLY**

**TAXI-VEZETŐ
IGAZOLVÁNY**



www.facebook.com/taxiszovetseg