

Tisztelt Szerkesztőség!

„KALÓZ TAXISOK HAMIS CÉGÉREKKEL” „A CSALÓK NAGY ERKÖLCSI ÉS ANYAGI KÁROKAT OKOZNAK”

Nyílt levél A. G.-nek, valamint a budapesti taxitársaságoknak

Részletek a Népszabadság 1996. január 12-én megjelent Budapest mellékletéből:

„Amióta meglehetősen káosz uralkodik a főváros taxifrontján, az utasok egyre inkább csak az ismert, nagyobb cégekben bíznak. Ezeknek a vállalkozásoknak viszont súlyos károkat okoz, hogy a társaságokhoz nem tartozó mezítlásosok ezt pontosan tudják, és többen hamis vagy az igazhoz a meg tévésztésig hasonlító emblémákkal ellátott kocsikkal cirkálnak a budapesti utcákon.”

„Az utas ugyanis jóhiszeműen beszáll a taxiba, majd meglepetéssel tapasztalja, hogy a sofőr a régóta ismert cégnél megszokott szolid tarifa két-háromszorosát kéri.”

Továbbiakban a cikk szerzője, bizonyos A. G. szemléletesen, „tárgyszerűen, az objektív tájékoztatás szellemében” kiemeli a budapesti taxitársaságok közül négyet. Mint ha a budapesti taxipiactnak csak társasági taxisok lennének a szereplői, a mezítlásos csak rabló lehet, aki „utasával (ha van) mogorva, vagy hozzá sem szól, autója zörög, bűdös, és aki képes fél napokat ácsorogni a kerületi rendelő előtt a várható 150-200 forintos kanyar reményében” - mint ahogy ez a múltkori reptéri riportban szerepelt.

Tisztelt uraim, Önök (a taxitársaságok) vannak kevesebben Budapesten kb. 3200-an. Abba kellene már hagyni a sárdobálást. Nem véletlen, hogy ma is közel 4500 taxi nem kívánja a matricákat. Ők mind BÜDÖS, KOSZOS, KALÓZ, HIÉNA. TÖBBSZÖR ÍRTAM MÁR ITT EBEN AZ ÚJSÁGBAN, NEKÜNK „MEZÍTLÁSOSOKNAK” NINCS MÓDUNK A MATRICÁSOK ÜZLETKÖRÉBE BENYÚLNI, PRÓBÁLJANAK ŐK IS KELLŐ ÖNMÉRSEKLETET TANÚSÍTANI VELÜNK SZEMBEN.

TISZTELT A. G.!

Őszintén sajnálom, hogy Ön kellő tájékozódás nélkül fogott bele ebbe az igen szövevényes témába, amit Ön káosz-ként jellemez újságjában.

Kalózkodásról, hamisításról ír, melyet mi „mezítlásosok” követünk a társasághoz tartozók rovására, akik „tisztességes szolid tarifával” dolgoznak, amíg mi gátlástalanul hozzájuk képest 2-3 szoros díjat számítunk.

Praktikus lenne, ha már beletnyúlt ebbe a darázs-fészekbe, előtte tájékozódni, ugyanis Budapesten kb. 3200 matricás és 4500 úgymond „mezítlásos” taxis dolgozik, talán az ő szempontjaikat is meg kellett volna hallgatni az objektív tájékoztatás érdekében. Ugyanis ez a megvilágítás, amit Ön leírt, nem állja meg a helyét. Biztosan oka van annak, hogy immáron a 15. éve létező magántaxisok igen jelentős része, kb. 58%-a ma sem kíván egyik céghez sem tartozni. Lehet, hogy éppen a „szolid tarifákkal” van baj??? Ebben az országban 1990-ben a szabad vállalkozásra, piacgazdaságra szavaztak, szavaztunk.

TISZTELT A. G.

Mit gondol, hogyan lehet 70-79 forintot kérni egy taxi km-ért (tisztességes, szolid tarifa), amikor 1 liter üzemanyag 102-122 Ft (1996. január), amikor a mentőszolgálatok az állami költségvetésből 65 Ft/km támogatást igényeltek, valamint az Országos Mentőszolgálatnál 70 Ft/km a díj. Ezek persze csak morzsák arról az asztalról, amelyet a taxisoknak terítettek, mert ugye a taxis is ebben az országban él.

Talán azzal sincs tisztában, hogy ilyen hangvételű, beállítottágú cikk megírása után jókora kártérítést akasztanának az Ön és elvbarátai nyakába - a Lajtán túl persze. Itt lehet mocskolódni, vádaskodni büntetlenül egy országos napilapban!

Félreértés ne essék, senki sem kifogásolja bármelyik taxistársaság saját maga favorizálását, de itt folyamatosan a másik fél, jelen esetben a magántaxisok lejáratása a cél. Ebben persze nem Ön az zászlóvivő, Ön csak közvetíti a hallottakat, csak ez így elég egyoldalú és hiányos.

Továbbiakban szeretnék néhány mondat erejéig rávilágítani, hogy a tisztelt újságolvasó közönség jobban átlássa, mitől is lett káosz a fővárosi taxifronton.

1994. januártól lépett életbe a közvélemény által csak „taxitörvény” néven ismert rendelet, amely a káosz első számú indukálója. Először is a taxist kikiáltották vállalkozóvá, holott ő fuvarozó, az általánosan ismert vállalkozási normák rá nem érvényesek, mert a taxipiact nem hasonlítható semmilyen, a közvélemény által ismert vállalkozási formához. Ebből adódóan azok a tanfolyamok, melyekkel terheltek bennünket, időben és pénzben is teljesen feleslegesek voltak, valamint a műszaki szigorítások is erősen diszkriminatív jellegűek, ugyanis kb. 20 000 taxi-gépkocsi van az országban, vele szemben 2,6 millió egyéb jármű. Rájuk nem vonatkozik az ENSZ.EGB 83., csak a taxikra!

Továbbiakban megemlíteném a taxióra-gyártók - APEH, Pénzügyminisztérium által képviselt lobbis, hiszen ők nálunk is jobban tudták, hogy az adattárolás órák nem növelnék az állami költségvetés bevételeit (Az APEH kb. 600 millió forintot költött a taxiórák támogatására), hanem még tovább rontják a taxisok adózási morálját, melyet a tisztelt utazó közönség a taxis rovására meg is próbál kihasználni.

A pénzügyi hatóságoknak észre kellett volna már régen venni, hogy a taxis nem adócsaló! Amiről ők úgy gondolják, hogy eltitkolt jövedelem, azt, tisztelt uraim, mi taxisok visszapumpáljuk a gk. üzemelesébe, hogy holnap is alkudozhassanak velünk, hogy kioktathassanak bennünket a piacgazdaságról és a „tisztességes, szolid áru” taxizásról!

Tisztelettel egy budapesti magántaxis, vállalkozó, „hiéna, kalóz”, aki 8 évig volt Fótaxis, 6 évig volt Budataxis és 6 éve magántaxis.
Budapest, 1996. 01. 15.