

VASÁRNAPI ÉBREDEÉS, VAGY ELTÉLKEDEÉS A MEGOLDÁSRÓL

Március utolsó vasárnapjának reggelén a TV fogyasztóvédelmi magazinja a fővárosi taxihelyzettel foglalkozott. A műsor ténszerűen mutatta be a problémák egy részét. Gyors közvélemény-kutatást végeztem taxis ismerőseim körében, 12-ből 12-en nem látták az adást. Be kell vallanom, én is csak véletlenül néztem. Azt nem állíthatom, hogy a Taxis Szövetség reklámat csinál magának tagszervezetei körében, amit annyiban meg is értek, hogy az adott téma már mindenkinek a könyökén jön ki. De hátha mégis vannak néhányan, akik nem unják...

A Taxisok Világát olvasva legalábbis azt látom, hogy egyebek mellett az árkérdés is örökzöld téma. Nos, akkor most ezen elindulva engedtem el gondolataimat.

Az előző lapszám 5. oldalán a Pénzügyminisztérium főosztályvezetője, Lakatos József úr hivatkozik egy neves jogászprofesszorra: „a törvények erejét tekintve mindig mérlegelni kell a respektálás és az illúzió kapcsolatát”.

A magam részéről ezzel teljes mértékben egyetértek.

Emlékezzünk csak... Micsoda siker volt, hogy annak idején a taxisblokádnak egyik eredményeként a kormány ígéretet tett arra, hogy az üzemanyagár nem lesz hatósági áras. Na már most: ha valaki tudta, mennyi az üzemanyag termelői ára, s mennyi az adótartalma, akkor illúzió volt azt hinni, hogy a liberalizáció hatására az üzemanyag ára nem emelkedik, netán csökken. Mert azt ugyebár nem ígérte senki, hogy az adótartalom nem emelkedik, sőt normatív módon áfás is lett az üzemanyag, amelynek áfája – nem normatív módon – nem visszaigényelhető akkor sem, ha azt üzemi célra használják. És persze ugyanilyen illúzió volt azt hinni, hogy az 1994-es változások után az új kormány és parlament nem fog élni azzal a lehetőséggel, hogy a fogyasztási adót és útalapot inflációkövetően módosítsa.

Elvégre a gazdaság nehéz helyzetben van, mindent meg kell tenni az egyensúly érdekében.

Csak hogy! Nehéz helyzetben van a taxis és családja is, és neki is mindent meg kell tennie az egyensúly – létfenntartás – érdekében. Ezért aztán igyekszik alkalmazkodni a kialakult helyzethez és az egyre romló körülmények közt igyekszik megtartani pozícióját. Ehhez pedig olyan eszközöket vesz igénybe, amilyet tud. Ez természetes emberi reakció, másfelől racionális vállalkozói magatartás.

Nem volt-e illúzió azt hinni, hogy a nyugtadás taxaméterek rendet teremtenek a piacon, sőt az addig negatív adóalanyként viselkedő taxisokat egyszerűen tisztességes adófizetővé tennék? Pedig a jogalkotók sejtették valamit: taxisok esetén nem megengedett a stornó számla, a taxaméter meghibásodása esetén nem szabad további fuvart vállalni stb. De mi ösztökéli a vállalkozót arra, hogy pl. áfa-alanynya váljon? Semmi! Sem a kizárólagosan üzemi célú személygépkocsija, sem a szolgáltatásban felhasznált üzemanyag után nem igényelhet vissza áfát. Ugyebár akkor maradnak olyan apróságok, mint a javítás, mosatás, esetleg URH-díj. Hát ezért ki lépne át az áfa-határt? És az a pár, aki mégis: nos hát akkor, végképp gondolja meg, aki áfás számlát kérne a taxistól: minek, ugyanis az igénybevevő sem igényelheti vissza az áfát. Akkor most itt hányszoros adózásról van szó?

Van-e ezek után csodálkozni való abban, hogy a Fogyasztóvédelmi Felügyelőség ellenőrzése során a taxisok 61 %-nál talált kifogást? A szervezet képviselője a fent említett TV adásban úgy nyilatkozott, fel kellene emelni a kiszabható bírság mértékét. Nem vitás, hogy egy elrettentő mértékű bírság valamelyest visszatartó erejű. De mennyi legyen az az elrettentő mértékű bírság? A vállalkozók különböző anyagi feltételek mellett tevékenykednek, így adott esetben egy ötezer forintos bírság is lehet igencsak elrettentő. Másfelől elég elrettentő, ha az ember tevékenységi engedélyét visszavonják a szolgáltatás elégtelen volta miatt. Ez a lehetőség bizonyos szervezetek számára adott ma is. Élnek-e a lehetőséggel?

Nem illúzió attól várni a megoldást, hogy magasabb bírságot lehet kiszabni?

Mennyit elméltünk a tarifáról is! Egy legyen, több? Álláspontomat erről már többször kifejtettem, most ezt hagyjuk. Amikor egy tarifa volt, akkor a kettő lehetőségét sirtuk vissza, amikor négyet engedtek volna, nyolc kellett, de nem tudtuk, minek, most nyolc van, akkor egy legyen. És akkor majd megint kezdhethetjük előlről. Mert az az üdvös egyetlen melyik legyen? Megint idézem a tévéből nem szó szerint: egy „mezítlábas” – drosztbirtokos „kolléga” szerint a taxiscapatok lenyomják az árakat. Ezek szerint a taxis csapatok a baj okai, miattuk nem lehet tisztességesen keresni. Uram! Ön nem ott keresi a problémát gyökerét, hogy minden egyes fuvarja után visszatért az elfoglalt placcára és emiatt a kihasználtsága „gurulója” jó, ha 40

százalékos! Feltéve, ha az elfoglalt váróhoz közel lakik. A taxiscapatok autói szervezett forgalomirányítással működnek, ha esetleg nincs is annyi cím, mint korábban, de valamivel jobb gurulót lehet elérni. Van, aki szerint a férek és keselyűk okozzák a bajokat. Ön szerint a matricás taxisok. Jó, rendben, de akkor egyik mezítlábas sorstársa miért nyilatkozott úgy a tévé riportterének, hogy azért tettek a ... tériek egy emblémát az autójukra, hogy kifejezzék, ők is tartoznak valahova. Tényleg? Akkor most ők matricások, akik lenyomják az árakat, vagy nem?

Kétségtelen, hogy világjáró kollégáink nyugati példára hivatkozva egyszerűnek tartják a megoldást: 1 km=1 liter benzin ára. De melyik benziné?

És akkor mindig állítunk is tarifát?

Akár kéthetente?

Ha egy bűvész kiáll a színpadra és elvarázsolja a nyuszikát, akkor a produkció végén vissza is varázsolja, így kerek a produkció. A mi szakmánk varázslói a produkciót csak elkezdik, de nem fejezik be. Mert akkor ugye itt most van egy tarifa, ami vagy hatósági ár (jaj!) vagy maximált ár. És akkor hol vannak azok, akik szerint éppen a minimál árat kellene meghatározni? Szóval mennyi legyen? A fizetőképes keresletet, az önköltséget nem vizsgáljuk?

Na tétélezzük fel, sikerült tető alá hozni egy jó fővárosi taxiár-szabályozást. Mi lesz azokkal, akik az agglomerációból járnak be taxizni? Mi lesz azokkal, akik jogszerűen több közigazgatási helyen tevékenykednek? Melyik tarifa, hol milyen módon legyen a taxaméterben?

És ha mégis mindezek ellenére megvalósult az álmunk – már akié az egy tarifa – és a meghatározott ár nem megfelelő, tessék elővenni a régen jól bevált kutyüket, amelyet már az utasok is annak idején megismertek, és akkor ugye az egy tarifa mellett is meg lehet oldani a több tarifát.

Mielőtt tehát az egyedül üdvözítő megoldásokkal előállnánk, nem árt minden aspektusból alaposan végiggondolni azokat. Megfontolt, alapos és széles körű vitát kellene lefolytatni szabályozott keretek között. A vita játéktérre véleményem szerint nem az utca, hanem az a köztestületi kamara, amelynek feladata egyebek között a gazdaság szervezése. Ezt alátámasztandó a kamarai törvényből: Az állam gazdasági szerepvállalásának csökkentéséhez szükséges van a gazdasággal összefüggő közfeladatok egy részének az érintettek öngazdálkodása útján történő ellátására.

A magyar nemzetgazdaság korszerű piacgazdasággá való átalakulásának egyik előfeltétele, hogy – az egyesülési jog alapján működő társadalmi szervezetek mellett, azok jogainak és törvényes érdekeinek sérelme nélkül – a gazdaság szereplői ál-

tal alakított, önkormányzattal rendelkező, az állami igazgatás szerveitől elkülönülten működő szervezetek jöjjenek létre, amelyek törvényi felhatalmazással – és a gazdasági verseny szabadságának tiszteletben tartásával – végzik

a gazdaság fejlesztésével, támogatásával, általános érdekeinek előmozdításával kapcsolatos tevékenységüket.

– Horváth György –
Voláncom Kft.
ügyvezető igazgató

MERCEDES VITO

– az 1996-os év kisteherautója

A Mercedes-Benz 1995 tavaszától kezdve teljesen megújította haszonjármű-programját. A termékkoffenzíva kezdő tagját, a Sprintert – amely elnyerte „Az 1995-ös év kisteherautója” címet – tavaly mutattuk be. Most a transzporter család legkisebb tagját, a Vitót ismerhetik meg, amely az elődök hírnevéhez méltóan kategóriájában kiemelkedő minőséget képvisel. Kompakt, gyors, gazdaságos – ezek az új Vito jellemvonásai. A „Van of the Year” cím ez évben is „családban marad”: a nemzetközi szakmai zsűri alapos

tesztelés után a Vitót választotta jelentős különbséggel győztesnek.

A Mercedes-Benz AG a Vito és a Sprinter révén a transzporter üzletágban a jelenlegi 13 %-ról 20%-ra kívánja növelni nyugat-



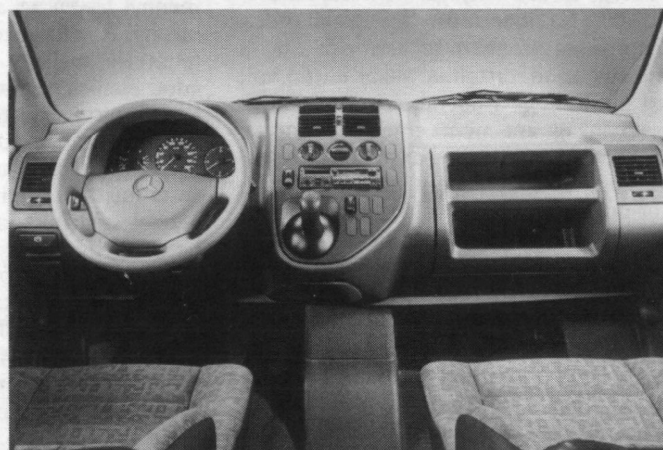
európai piaci részesedését. A sokoldalúan felhasználható, attraktív megjelenésű Vito várhatóan a termékkoffenzíva újabb sikeres tagja lesz Magyarországon is. Megjelenésével teljessé válik a termékpaletta; a Mercedes márka elkötelezettjei mostantól e kategóriában is megtalálhatják az igényeikhez leginkább megfelelő járművet.



A nagy rakodóteret rendkívül könnyű megpakolni



Ki tudja ésszerű érvekkel megmagyarázni, hogy ez miért alkalmatlan az utasok taxiként történő szállítására? Valószínűleg a válasz az, hogy „csak”



A vezető személyautóban érzi magát

A modellváltozatok árkialakítása a hazai piachoz igazodva történt, ismételten bizonyítva a Mercedes-Benz haszonjárművek kiváló ár/érték arányát, amely már a Sprinter esetében is egyértelmű volt.

Nagyon nagy kár, hogy az akár nyolcülésesre is bővíthető, rendkívül kényelmes mikrobusz változattal Magyarországon – ellentétben a fejlett országok rendszerével – nem lehet taxizni, mert csak 3 ajtaja van. Pedig a városnézéstől az „SZTK” fuvarokig nagyon sok mindenre felhasználható lenne. Mindenesetre a szívó- illetve turbódízel változat vezetése Mercedes-szerű – vagyis élményszerű volt.