

AZ ÉRDEKKÉPVISELETEK MA SAJNÁLATOS MÓDON EGYMÁSSAL SZEMBEN ÁLLNAK

– Beszélgetés a Magyar Taxis Szövetség új elnökével –

1996. december 5-én tartotta a Magyar Taxis Szövetség (MTSZ) azt a közgyűlést, amelyen az eddig ideiglenesen tevékenykedő elnökség helyébe a megjelentek 4 évre választottak új vezetőséget. A szavazás eredménye alapján az elnök Kellner Ferenc (ezt megelőzően főtítkára volt az MTSZ-nek), a főtítkár pedig Nagy Zoltán (a Budapesti Taxisok Ipartestületének irodavezetője) lett. A közgyűlés döntött arról is, hogy ezután a tagsági viszonyért 30 Ft/fő/hó tagdíjat kell fizetni. A jelentős díjcsökkentés meggyorsíthatja a vidéki taxistársaságok nagyobb arányú csatlakozását is. Döntöttek arról is, hogy a közgyűlésen és az elnökségi üléseken lehetővé teszik az ún. „megfigyelői” részvételt azoknak a társaságoknak, amelyeknek az új, csökkentett tagdíj befizetése is gondot okoz. Így mód nyílik arra, hogy jobban megismerhetők legyenek a problémák, és a szakmai követelmények kidolgozásában egyre többen vegyenek részt. Kellner Ferencet, az MTSZ új elnökét az érdekképviselők szerepéről, jövőjéről kérdeztem.

– A Magyar Taxis Szövetség, illetve jogelődje, a Taxis Kamara milyen konkrét eredményeket tud felmutatni, amelyet, vagy amelyeket az utcán dolgozó kollégák is elismeréssel fogadtak?

– A többi magyar érdekképviselőhöz hasonlóan az MTSZ sincs könnyű helyzetben. Nemcsak azért, mert a támogatottsága a saját szakmája részéről is csak mintegy 40%-os, hanem azért is, mert a mostani gazdasági helyzetben az érdekképviselői tevékenység, az érdekérvényesítés nagyon nehéz. Ráadásul sajnálatos módon a korábban elért eredményeinket mi magunk tesszük tönkre. Így kárbavesztett az a fáradózás amelyet a megfelelő szabályozásba sokan befektettünk.

– Milyen eredményre (eredményekre) gondolsz konkrétan?

– Például a létszámkorlátozásra. Hiába érte el a Taxis Kamara, hogy parlamenti jóváhagyással létszámlimitálást lehessen ebben a szakmában végrehajtani, ezt nem máshonnan, hanem saját oldalunkról támadták meg taxisok. Így aztán ennek a – más néven ugyan, de – ma is működő „érdekképviselőnek” köszönhetően korlátlan számú résztvevője lehet e foglalkozásnak, függetlenül a kereslettől. A kiprovokált alkotmánybírói döntés következményén nem változtatott a későbbi tanfolyam és a készfizető kezességvállalás sem. Ez utóbbiak csak kismértékben tudták befolyásolni a ténylegesen taxizók számát.

– Tekintettel arra, hogy most nincs létszámkorlátozás, van viszont tanfolyam, vizsga, adattárolás óra, sárga rendszám, ENSZ

EGB '83-as műszaki előírás és az ezzel járó termék kiadás. Sokan úgy gondolják, ez a megfogható következménye az érdekképviselői tevékenységnek. Eközben pedig az alapprobléma, a kereslet–kínálati egyensúly felborulása változatlanul fennáll. Szükség van az érdekképviselőkre?

– Ebből a szempontból a kérdésfelvetés sem jól. Ugyanis a tanfolyamot, a végzettséghez rendelt követelményeket nem az érdekképviselők akarták, hanem a hatóságok. Mi a létszámkorlátozást kértük, és ennek árát, a többi általad felsoroltat a hivatalok tették kívánságunk mellé. Azt nem hiheti senki, hogy bármilyen hatóság, gazdasági hatalom, ha egy vállalkozói kör számára megélhetési biztonságot ad azáltal, hogy korlátozza a „körön belüliek” számát, nem támaszt maga is követelményeket.

Mi akkoriban nemigen bíztunk abban, hogy egy ilyen korlátozási lehetőséget a parlament elfogad, és így alternatív megoldásokat kerestünk, amivel a szakmánkba történő beáramlást csökkenteni lehet. Eredményét tekintve természetesen ez utóbbi módszer hatása nem összehasonlítható a létszámlimitálással, ráadásul azokat is sújtja, akik már gyakorló taxisok.

Az idő múlásával úgy gondolom, hogy talán nem voltunk akkoriban elég éretek egy ilyen kedvezményre. Talán azért is indítottak taxisok az Alkotmánybíróságnál támadást ellene.

Ezért vannak most életben az indirekt szabályozás elemei, amelyek – elismerem – nem állítanak komoly követelményeket a munkanélküliség elől idemenekülő sokaság elé.

– A rendeletet követően szinte semmi sem történt. Időnként fel-fel röppent egy-egy ötlet az érdekképviselők részéről, illetve a kormányzati-főpolgármesteri oldalról, de egyik sem valósult meg. (Hál' istennek!) Eközben a taxisok egyre inkább ellehetetlenülnek, hasonlóan persze a gazdaság többi szereplőjéhez, de azért fájjon az ő fejük. Az érdekképviselők eredménytelenségét látva sokan várják a köztestületi kamarák működésétől a csodát. Azonban az eltelt időben ezek sem tudtak eredményt felmutatni, kivéve talán a tagdíjszedést. Véleményed szerint az elkövetkező időben van esély az érdekképviselőkre, érdekérvényesítésre? Egyáltalán igényli a kormányzat, a politikai vezetés, hogy „kívülről” beleszóljanak döntéseikbe?

– Ez meglehetősen bonyolult és összetett kérdés. Én már a szövetségi választás alatt is bosszankodtam az olyan értékelésen, miszerint az utóbbi időben nem történt semmi. Lehet, hogy kifelé – az utca felé – ez így nézett ki, és az is lehet, hogy ennél sokkal többet lehetett volna tenni, de azért a háttérben mégis rengeteget dolgoztunk. Sajnos ma már a pusztá létfenntartás is komoly munkát igényel. Ez lehet valakinek fontos, vagy sem. Akinek szüksége van érdekképviselőre, annak igenis fontos, hogy van még Taxis Szövetség, akinek meg minden mindegy, az erre is csak legyint.

A kérdésben felvetett, a kamarák és érdekképviselők közötti átfedések valóságosak, de bizonytalanság van a vállalkozók körében is. Máig sem sikerült tisztázni azt, hogy a kamarák nem érdekképviselők, hanem közjogi feladatok ellátására szolgáló köztestületek, melyeknek tagsági viszonya kötelező, hasonlóan a tagdíjfizetéshez. Ezzel szemben az érdekképviselők továbbra is önkéntes alapon szerveződnek és a tagok által befizetett összegekből működnek. A probléma most abból adódik, hogy a kamarák még el sem kezdhették tényleges működésüket, míg az érdekképviselőkről sajnos az a vélemény, hogy nem sokat tesznek. Ez utóbbi a mi hibánk, mert nem eléggé hangsúlyoztuk ki azt, hogy bizony nagyon sok eredmény köszönhető tevékenységünknek.

Nagy probléma az is, hogy a bizonytalanság politikai-hatalmi oldalról támogatott. Azért módosították a kamarai törvényt, hogy a kamarákat is bizonytalan helyzetbe hozzák, és ezek ne tudjanak az

eredeti elképzelések szerint elindulni. Pedig eredetileg előbb szolgálatni szerettek volna, és csak később tagdíjat szedni. Nem kapták meg a jogosítványokat a közjogi feladatok ellátására. Egyetlen – a törvény által előírt – köztisztviselési feladatot nem ruháztak át rájuk. Tehát, ha úgy tetszik, a parlament, a kormány mulasztásos törvénysértést követ el a kamarákkal szemben. Ezért nem érzékelik a vállalkozók sem a működésüket, és ezért nem is tudnak megjeleníteni másképpen a tagjaik előtt mint „kvázi” érdekképviselők. Ez pedig nyilvánvaló ellentétet szül köztük és az érdekképviselők között. Érzésem szerint igen jól működik a hatalom szálamitakijája, ami megosztja az érdekképviselőket, ellentéteket gerjeszt a kamarákkal. Ez utóbbiakat pedig szándékosan nem hozza olyan helyzetbe, hogy valós gazdasági önkormányzatként megfelelő tárgyalópartneri legyenek az ország vezetésének.

Így jelenleg a kamaráknak és érdekképviselőknek szükségük van egymásra, és egyelőre egyik sem tud a másik nélkül megenni. A mostani egybemosott, semmit nem mondó állapot egyformán rossz mindegyiknek. Jelenleg igaza van a vállalkozónak, aki azt mondja, hogy nem kap eleget az érdekképviselőtől, de a kamarától sem.

– Azt hiszem, nyugodtan kijelenthetjük, hogy a taxisok az egyéb foglalkozásokhoz, szakmákhoz képest nagyon megosztottak. Nem képesek még elemi dolgokban sem közös álláspontot képviselni. Pillanatnyi előnyökért az egész szakma jövőjét veszélyeztetik. Mi lehet az oka a szokásosnál is erősebb szétválásnak?

– Valószínűleg nincsenek hagyományai az egymásra utaltságból eredő érdekszövetségi viszonyoknak. Nem szabad elfelejteni, hogy vállalkozási formában csak 1982-től lehet taxizni. Korábban ez állami monopólium volt, míg más szakmák esetében a 40 év sem tudta megszakítani a kispárosok összetartozását. Sőt, ezek az évek még erősítették is az egymásra utaltságot, a közös érdek, az összefogás szükségességét.

A taxis szakmát először kényszerűségből a KIOSZ-hoz sorolták, majd a fővárosban ebből alakult önálló taxis érdekképviselőként a BPI, ami viszonylag kis lemorzsolódással, de nagy lelkesedéssel azóta is működik. Azonban a szakma egészét tekintve nem alakult ki az igazi érdekérvényesítési mechanizmus. Folyamatosan jelentkeznek a különböző szintű és nagyságú megosztottságok. Valamivel konkrétabban: kezdetben az állami és magántaxisok között volt durva ellentét. Ekkor voltak az első drosztfoglalások és ekkor kezdődött a FÓTAXI kizsárolása a taxiállomásokról. Később újabb és újabb ellentétek keletkeztek: az egyéni vállalkozók és alkalmazottak, a főállású és nyugdíjas vagy mellékfoglalkozású kollégák között, de hasonló a helyzet a különböző csapatok tagjai, illetve a társaságokhoz tartozók és a „mezítlásosok” között, vagy a drosztot birtoklók és az onnan kizsárolottak, vidéki és fővárosi, szállodás vagy reptéri taxis között. Természetesen a sor még hosszan folytatható, hiszen még az adózás módja, vagy az hogy az illető áfás vagy sem, szintén arra utal, hogy a kollégáknak nem azonosak a gondolataik, így az elvárásaik sem.

Természetesen a felsoroltakon kívül vannak össz-szakmai kérdések is, amelyek mindenkit érintenek, ám általában ezeket sem lehet úgy megoldani, hogy az valakinek vagy valakiknek az érdekeit ne sértené.

– Véleményed szerint a taxis kitől várja az érdekeinek képviselését?

– Általában a taxisok a droszton ezt úgy gondolják, hogy valahol kell lenni „hivatalból” egy olyan szervezetnek amelynek kutyája kötelessége az általuk felvetett problémáival, valamint az ő érdekeikkel foglalkozni. Nem mondják ki azt, hogy ez például egy érdekképviselő, de erre gondolnak. Az ennél kicsit tájékozottabb réteg meg azt hiszi, hogy a meglévő érdekképviselők valamilyen oknál fogva azért léteznek, hogy az ő problémáikat rendezzék a hatóságok, a gazdasági és politikai hatalom felé. Természetesen az esetek többségében az meg sem fordul a fejükben, hogy ezek az érdekképviselők tagdíjából működnek, és csak addig, amíg van fizető létszámuk...

Van egy jellemző kérdés amit szinte nap, mint nap hallani a droszton: „hát engem meg ki kérdezett meg erről?”

Itt van az alapvető hiba! Nincs egyetlen szakma sem, amelynek hivatalból kijelölt képviselője volna. Így, ha nem lennének a taxisoknak érdekképviselői, akkor problémáik senkit sem érdekelnének! A taxis is csak a taxis közösséget érdekli, és ha nem tud saját érdekében megfelelően eljárni, akkor bizony más sem fogja ezt helyette megtenni. Talán így nagyon keményen hangzik, de ez a tény csak egyszerűen rögzíti azt, hogy nincs elvárni valónk senkitől. Így, ha magunk nem hozzuk létre azt a működő mechanizmust – hívhatjuk akár érdekképviselőnek is –, amin keresztül akaratainkat, szándékainkat, szükségleteinket kinyilváníthatjuk, akkor eredményt sem várhatunk. Azzal, hogy ki kit és miről kérdezett, megint nagyon nehéz mit kezdeni. A politikai-gazdasági vezetőknek, főhatóságoknak nem kell megkérdezni még a legnagyobb taxis csapat vezetőjét sem, nemhogy egy taxist a döntések előtt. Ezt csak az érdekképviselők vezetőinek teszik lehetővé, akik természetesen (?) tagságuk véleményét mondják majd. Így ahhoz, hogy eljusson a véleményünk a megfelelő helyre, működtetnünk kell képviselőt – és lehetőleg egyet, vagy nem túl sokat – amelyet aztán megkérdez a hatalom a

döntései előtt. Az persze más kérdés, hogy figyelembe veszi-e ezt, vagy csak meghallgatja, van-e lehetőség egyezkedésre, vagy nincs?

– Hogyan és hol fejtheti ki a véleményét az egyszerű taxis, aki nem tartozik sehová sem?

– Az elmondottakból nyilvánvalóan következik, hogy be kell lépnie egy számára szimpatikus érdekképviselőbe. Ha az jól működik, akkor megvannak azok a fórumok, ahol a véleménynyilvánításra mód van. Amennyiben az elképzelés jó, megvalósítható, akkor azt felhasználják, továbbítják.

Amennyiben nem kíván belépni sehová sem, úgy kicsi az esély arra, hogy a droszton pont olyannak mondja el gondolatait, aki továbbítani tudja, bár ez sem lehetetlen. Azonban ez önmagában még nem elég. Hiába jut el a vélemény, ötlet a megfelelő helyre, még nem biztos, hogy megfelelően kezelik majd. Ugyanis nincs olyan érdekképviselő, amelyik a szakma akár felét is lefedné. Így a begyűjtött vélemények is ütközni fognak, hasonlóan az érdekképviselőkhez, melyek ma sajnálatos módon egymással szemben állnak, vetélkednek azért, hogy minél nagyobb tagságot gyűjtsenek – bármilyen áron. Ennek lehet olyan következménye, hogy a jó ötletek, a kidolgozott, keresztülvitt törvények elvesznek számukra. Ilyen például a TSZSZ által megátadott létszámkorlátozás.

– Komoly feszültségeket kelt, hogy a főváros által kezelhetetlen taxikáosz miatt olyan intézkedések, rendeletek születnek, amelyek a budapesti helyzetet nem oldották meg, ám a vidékiekre teljesen felesleges terheket raktak. Az elégedetlenséget jól példázza, hogy Békéscsabán felvetették egy vidéki szövetség szülességét is, amely megfelelően képes ellensúlyozni a fővárost.

– Ez utóbbira rögtön azt kell felelnem, hogy ennek létrejöttében azért kételkedem, mert a vidékiek elképzeléseinek megjelenítéséhez nincs meg a megfelelő fórum. Nincs olyan hely, ahol el lehetne mondani azt, hogy „én a vidékiek képviselője vagyok, eljöttem, és most elmondom”. Ez így nem működik! Az viszont jogos igény, hogy a jelenlegi egyoldalúság megszűnjön. Tény, hogy az ország ötöde Budapesten él. A taxisok fele pedig itt dolgozik. Ezért van az, hogy a vidékiek az itt jelentkező bajok következményeit kénytelen-kelletlen viselik annak ellenére, hogy az adott problémák náluk nem jelentek meg. Sajnos a fővárosi anarchia, a lehetetlen állapotok szabályozást követelnek, és miután a hozott rendeleteket nem lehet úgy megfogalmazni, hogy csak a fővárosra legyenek érvényesek, így a vidék kénytelen-kelletlen, de áldozatul esett.

Amin szövetségi szinten segíteni tudunk, az az, hogy a vidéki kollégákkal közösen meg kell találni azokat a pontokat,

melyekben mi tudunk nekik adni. Itt nem csak a létszámkorlátozás ismételt bevezet-hetőségére gondolok, hanem könyvelési, adótanácsadási tevékenységekre is.

– Sajnálatos, hogy a szakmán belül annak van nagyobb súlya, aki hangosabb vagy de-magógabban a másiknál. Én mégis abban bi-zom, hogy inkább a szakszerűség a jövő. Mi az, amit a Magyar Taxis Szövetség a jövőben megoldani kíván?

– Kétségtelen, hogy a látszat szerint a hangosabb érdekképviselők az eredmé-nyesebbek. A valóság azonban az, hogy a szakhatóságok inkább a minőséget szere-tik, így a hangosabbak legfőbb szakmán belül tudnak „eredményeket” elérni. Már az is gond, hogy mit nevezünk eredmé-nynek? Ugyanis például ha kitalálna valaki, hogy holnapról sárga-vörös csíkos taxival kell dolgozni, és ezt az érdekképviselési munka miatt mégsem lehetne bevezetni, akkor ez eredmény lenne? Nem, mert ez a taxisok számára nem is jelenne meg prob-lémaképpen. Ha nem lenne érdekképvisel-et, akkor mindenki festhetné az autóját... Vagy vegyünk egy tényleg megtörtént pél-dát: az eredeti biztosíték összege 500 ezer forint volt, amit sikerült levinni 100 ezerre, sőt később ezt is tompítottuk 10 ezerre. Kít becsült a szakma? Aki ezt a 10 ezret a ma-

ga érdekében kijátszotta, és nem azt, aki az eredeti összeget 10 ezerig lealkudta, vagyis, ha úgy tetszik, adott 490 ezret...

Sajnos a taxizás sajátos módon mindig is erősen kötődött a demagógiához. Itt az a szimpatikus vezető, aki jó hangosan azt mondja el, amit a drosztokon is monda-nak. Az, hogy ez mennyire igaz, vagy hogy a problémát nem lehet így megoldani, az nem számít... Az sem számít, hogy általá-ban ezek az emberek nem tudnak elkészí-teni egy megfelelő és szakmailag is helytál-ló anyagot...

* Természetesen mi azért megpróbáltunk lehetőségeinkhez képest megoldást találni a jövőben olyan régi problémákra, mint az áralkalmazás kérdése. Talán újra fel kell vetni az adattárolás taxióra szükségtelen-ségét, arról nem is beszélve, hogy el kell gondolkodni ismételten azon is, hogy kell-e a 8 tarifahely benne?

Jó lenne foglalkozni valamilyen formá-ban az egységesebb viteldijjal, ami kezelhe-tőbb lehetne, esetleg a tarifarendszer meg-határozásával. Ezalatt azt értem, hogy meg lehetne határozni a tarifa belső viszonyait: az induló, a kilométerdíj és a várakozás dí-jának tartalmát és egymással való kapcsola-tát. Talán ez előrelépés lehetne. Ugyanis va-lamilyen módon az egész szakmát hitelké-

pessé kellene tenni az utazóközönség számára. A bizalmat pedig nem biztos, hogy a legalacsonyabb áron lehet megszerezni.

Foglalkoznunk kell a gépkocsi (munka-eszköz) -beszerzés áfa-visszaigényelhetősé-gével, hasonlóan az üzemanyagárban lévő forgalmi adó visszaigényelhetőségével. Ez a probléma valószínűleg hosszabb időt köt majd le.

Azt is szeretnénk megértetni a szakmá-val, hogy a '97-es adóév közvetett módon tovább ritkítja a taxisok számát. Ennek megfelelően a létszám a valós kereslet felé mozdul majd el (itt gondolni kell a feketén dolgozókra is). Tehát az árakat a valóságos kiadások irányába kell mozdítani, és nem leszorított árakkal tiporni egymást a sárba. Az ugyanis szakmai öngyilkosság, ha a költségek alatt dolgozik valaki.

Sajnos a gazdaság helyzetéből, irányítá-sából adódóan a következő években sem számíthatunk arra, hogy állandó szabályok között dolgozhatunk. Ezért a pénzügyi és adóhatóságok kitermelik nekünk azokat az érdekérvényesítési problémákat, amelyekkel foglalkoznunk kell. Remélem, ebben a munkában egyre több taxis segít majd nekünk.

– Köszönöm a beszélgetést.

– kó -

Kellemes utazást kíván a



444-4444

DEBRECENBEN

A Legegyszerűbb telefonon
Legnagyobb társaság

Debrecen 4032, Görgey u. 9. fszt.1.

Új

OPEL ALKATRÉSZÁRUHÁZ

1149 BUDAPEST

NAGY LAJOS KIRÁLY ÚTJA 119.

TEL./FAX: 251-0912, 251-0654

Az ország legnagyobb OPEL szakáruháza,
a legnagyobb választékkal,
udvarias kiszolgálással várja vásárlóit.

ORIENTIMPEX
KFT.

A müncheni Hausler csoport tagvállalata új
OPEL raktáruházat nyitott.

Az Ön jobb kiszolgálásához közel
100 millió Ft-os raktárkészlettel és a tőlünk már
megszokott szakszerű és udvarias kiszolgálással
állunk az Ön rendelkezésére.

Taxisoknak változatlanul kedvezmény!

Nyitva:

H-P: 8-18 óráig, Sz: 8-12 óráig

Várjuk mielőbbi jelentkezését!

KIVÁLÓ PARKOLÁSI LEHETŐSÉG!

Új

Új