

A hatósági árszabályozás szükségességének indokai.

Megjegyzés [V1]: A hatósági tarifaszabályozás szükségességének indokai

1. A megoldásra váró problémák

Alacsony jövedelmezőség
Elégtelen közteherviselés
Utasszámára áttekinthetetlen viteldíj-rendszer
Egyéb anomáliák

1.1 Vállalkozások piacvesztése, piacidegen szereplők ármeghatározása

A taxi tarifák jelenlegi színvonalát nem piaci szereplők határozzák meg, így azok piaci árának nem tekinthetők.

Klasszikus közgazdasági értelemben a piaci árat a kereslet és kínálat egymáshoz való viszonya alakítja ki. A taxizásban ez a két oldal jól azonosítható. A kereslet az utas, a kínálat a taxis. Ezzel szemben az árakat jelenleg egyik oldalhoz sem sorolható szereplők alakítják. Az alkalmazható tarifa maximumát az árhatóság (Önkormányzat) határozza meg, de ez alatt szabad mozgásteret hagy a piaci szereplőknek, mégsem ők alakítják az árakat.

Fuvarszervezők szerepe és működésük

Optimális esetben a fuvarközvetítő hasznos közreműködője a területnek, megkönnyíti a kereslet és a kínálat egymásra találását, elősegítve ezáltal az utasok biztonságos, kiszámítható, megbízható szolgáltatáshoz való jutását és a taxis szolgáltatók hatékony működését.

Tevékenységének pénzben mérhető haszna a taxinál jelentkezik (*hatékonyabb működés*), ezért szolgáltatásának megrendelője a taxis, így módon a szolgáltatás árát is a taxis fizeti. Az adott piacon egymás mellett párhuzamosan működő fuvarszervezők szolgáltatásaikkal és áraikkal a taxisok „kegyeiért” versenyeznek. Szolgáltatásaik díja arányos a teljesítménnyel és a szolgáltatás minőségével.

Fontos kihangsúlyozni, hogy optimális esetben a taxis számára a fuvarszervezővel való szerződés önkéntes és csupán a hatékonyabb működés eszköze, de **semmi esetre sem a piachoz jutás egyetlen lehetséges módja.**

Normális esetben a fuvarszervező a vele szerződésben álló alvállalkozókkal egyeztetve alakítja ki a kifizandó viteldíjakat, szem előtt tartva az alvállalkozók működésének gazdaságosságát és tevékenységük jövedelmezőségét.

A fentiekkel szemben a budapesti taxi piacon a fuvarszervezők rendellenesen működnek.

Beékelődtek a kereslet és a kínálat közé, a taxis számára megkerülhetetlen tényezővé válva a piacon. Olyan módon sikerült alakítaniuk a megrendelői szokásokat, hogy az utasok túlnyomó többsége a fuvarszervezőn keresztül veszi igénybe a taxi szolgáltatást.

A taxisok számára a piachoz jutás egyetlen lehetőségét a fuvarszervezővel való szerződés jelenti, tehát egyfajta kényszer.

A fuvarszervezők szolgáltatóból kvázi munkáltatóvá léptek elő.

(Hozzáállásukat jól példázza az a szerződés tervezet, melyet jelen tárgyalássorozat alkalmából készítettek, és amelyben a fuvarszervezőt szerepeltetnék megbízóként, a taxis alvállalkozókat pedig megbízottként.)

A kiajánlásra kerülő árak kialakításában, vagy egyéb döntéseikben a szerződött alvállalkozók véleményét nem kéri ki, a taxisok tevékenységének gazdaságosságára, jövedelmezőségére nincsenek tekintettel.

A fuvarszervezők bevételeik döntő többségét az alvállalkozóktól beszedett franchise-díjból, vagy megbízási-díjból szerzik. Ez a díj a teljesítménytől és a szolgáltatás minőségétől független, előre meghatározott összeg. Papírforma szerint a rendszerhez való csatlakozásért fizeti a taxis, de az egyes cégnevek, márkák, logók valós értékét a taxis számára az a címállomány jelenti, amelyhez a taxis a rendszerhez való csatlakozás révén hozzáférhet.

A fuvarszervezők tehát a valóságban az általuk ellenőrzés alatt tartott piachoz való hozzáférés lehetőségét adják el a taxisnak.

Ebből következik, hogy bevételeik növelésének egyetlen érdemleges módja az, ha a szerződött alvállalkozók számát növelik, és/vagy a díjaikat emelik.

A szerződött alvállalkozók száma akkor növelhető, ha a megrendelői állományt növelni tudják. Mivel utast előállítani nem lehet, a megrendelői állomány növelésének leghatékonyabb módja a minél alacsonyabb viteldíj kiajánlásában rejlik. Ha adott fuvarszervező cég árai alacsonyabbak a többi cég által kiajánlott áraknál, akkor képes elszípkázni a megrendelők egy részét a többi cégtől, így újabb és újabb alvállalkozókat szerződteshet, növelve ezzel saját bevételeit. Ennek megfelelően az adott fuvarszervezőnél jelentkező megemelkedett megrendelő állomány nem szolgálja a szerződött taxis alvállalkozók hatékonyabb működését, mert ahogyan a fuvarszám nő, a cég az alvállalkozók számát is növeli, hiszen ez az elemi érdeke.

Ha a megrendelők száma érdemben már nem növelhető tovább, akkor igyekeznek a meglévő címállományhoz való hozzáférés lehetőségéért magasabb árat szedni, azaz növelik a díjaikat. Adott szolgáltatás –így a fuvarszervezés- díja is akkor emelhető, ha nagyobb a kereslet, mint a kínálat. A fuvarszervező portfóliójában a fuvar a kínálat, a fuvarokból élő taxis pedig a kereslet. A fuvarszervező kifejezetten érdekelt abban, hogy az utasok és a taxisok közti arány folyamatosan torz legyen, mert így a taxis bármilyen árat hajlandó megfizetni a piachoz való hozzáférés lehetőségéért, és bármilyen feltételt elfogad.

Ez már nagyjából a védelmi pénz kategóriája.

Összefoglalva a fentieket tehát, a fuvarszervező cégek kisajátították a taxi-piacot. A taxi szolgáltatás mindenkori árszínvonalát Ők alakítják, ebben saját profitszerzési törekvéseiken kívül egyéb gazdasági szempontok nem érvényesülnek.

A piaci szereplők az árak alakulására nincsenek befolyással. A taxisok kiszolgáltatott helyzetükből adódóan kénytelenek elfogadni a fuvarszervezők által diktált feltételeket, így az általuk meghatározott árakat is. Az utasok tálcán kapják az alacsony viteldíjakat, így keresletként nem is kívánják befolyásolni azokat.

Az utasnak természetesen nem feladata, vagy felelőssége annak mérlegelése, hogy az általa igénybe vett szolgáltatás előállítható- e egyáltalán a kiajánlott viteldíjból. Ugyanígy nem feladata az utasnak annak mérlegelése, hogy saját fogyasztó szokásai által milyen vállalkozásokat hoz uralkodó helyzetbe.

Megjegyzés [V2]: Értékesítik (?)

1.2. Következmények:

A közvetlen szolgáltatók, a taxisok nagy része, a taxizásból nem tud profitot realizálni, de még a saját minimum életfeltételeit sem tudja megteremteni. Ez az állapot egészen a vállalkozásuk összeomlásáig vezethet.

Megjegyzés [V3]: A létfenntartáshoz szükséges minimumot...

A mindenféle gazdasági racionalitást mellőző árak miatt a taxisok kénytelenek bevételeiket növelni és kiadásaikat csökkenteni.

A bevételek növelésének törvényes módja – a túlmunkán kívül - gyakorlatilag nincsen. A fuvarszám, a kihasználtság érdemben nem növelhető a túlkínálattal terhelt piacon, így a taxisok sok esetben az utasok rovására „korrigálják” a tarifát. Pontos statisztika nem áll rendelkezésre, hogy az utasokat milyen gyakorisággal és milyen mértékben károsítják meg, de az erre való készítés minden kétséget kizáróan létezik.

A gazdaságtalan viteldíj alkalmazására kényszerített taxis kénytelen a tarifát „korrigálni”, pontosan annak veszteséges mivolta okán; a magasabb, akár gazdaságos működést is lehetővé tévő tarifát alkalmazó taxis pedig az alacsony fuvarszámot és csapnivaló kihasználtságot igyekszik kompenzálni.

Az életösztön mindenkiben erősebb, mint a szabályok tisztelete.

Sokan túlmunkával igyekeznek a felszínen maradni.

Ez persze nem jár együtt semmiféle keresletnövekedéssel. Attól, hogy egy taxis többet van az utcán, többet dolgozik, összességében nem lesz több utas. Legfeljebb Ő fog egy kicsit többet kivenni az adott megrendelői állományból, amit óhatatlanul is csak a másik taxis rovására tehet meg. A folyamat öngerjesztő. Ha az utasok számát nagyjából állandónak vesszük, akkor könnyen belátható, hogy az egyik taxis által, túlmunka árán szerzett többletfuvar a másik taxinál kiesést okoz és túlmunkára ösztönzi. A folyamat eredményeként megszokottá vált a 14-16 órás munkaidő is. A túlmunka idővel megbosszulja magát, egészségügyi és mentális problémák kialakulásához vezet, melynek költségei az egészségügyi ellátórendszert terhelik majd. Végeredményben a közlekedés biztonságára is egyre nagyobb veszélyt jelentenek az átlagosan heti hét napot, és napi 10-12 órát dolgozó taxisok.

A kiadások csökkentésének legkézenfekvőbb módja a vállalkozás felélése és az adó-elkerülés.

A vállalkozás feléléséről beszélünk abban az esetben, ha a taxis nem költ szükséges mértékben a munkaeszközét jelentő személygépkocsi karbantartására, állagmegóvására, nem képez tartalékot a munkaeszköz majdani cseréjére, és/vagy nem tesz eleget járulékfizetési kötelezettségének.

Mindkét módszer a vállalkozó és a vállalkozás ellehetetlenüléséhez vezet. Az ily módon tönkrement taxisok azonban nem kerülnek ki a rendszerből, csak alkalmazottá válnak.

Az alkalmazotti rendszer a taxizásban jelenleg a szürkegazdaság melegágya; a napi 12-14 órát dolgozó gépkocsivezetőket a munkáltatók csak részmunkaidőre jelentik be – jó esetben.

Papíron a gépkocsivezető hagyományos alkalmazotti rendszerben tevékenykedik, a taxiórában jelentkező bevétel az őt foglalkoztató vállalkozásé, amiből fizetesként megkapja a minimálbér időarányos részét és befizetik utána a munkáltatói járulékokat. A valóságban a gépkocsivezető napidíjért bérlő az autót a munkáltatótól, fizetést nem kap. Jövedelmét az az összeg képezi, amit a bérleti díjon és az üzemanyagköltségen

felül ki tud termelni. Ha a bérleti díj nem tartalmazza a járulékok összegét, úgy „természetesen” azt is neki kell állnia.

Az adóelkerülés bemutatásától eltekintően, de valószínűleg mindenki számára teljesen nyilvánvaló, hogy a taxisok csak azt a bevételt vallják be, amit mindenképp muszáj.

Összegezve: A fuvarszervezők által a taxisokra erőltetett gazdaságtalan tarifa családok megélhetését veszélyezteti, önfoglalkoztató kisvállalkozások becődöléséhez vezet. A szakmát morális válságba taszítja, melynek eredménye a túlszámlázásra és az adóelkerülésre való fokozott hajlandóság. Néhány tucat cégtulajdonos gazdasági érdekei az egész szektort a szürke-és feketegazdaság irányába tolják el, melynek során már osztály- és társadalmi érdekek – így az utasok hosszútávú érdekei is – sérülnek.

Megjegyzés [V4]: tarifák..

2. A hatósági szabályozás szükségessége és várható hatásai

A TGFSz a rendezett piaci viszonyok megteremtése érdekében szükségesnek tartja a hatósági beavatkozást, mivel a sofőrök képtelenek véget vetni a fuvarközvetítő cégek hegemóniájának.

Amikor az árhatóság az alkalmazható tarifa maximumát meghatározta, kizárólag a fogyasztók érdekeit tartotta szem előtt. Ugyanakkor figyelmen kívül hagyta a vállalkozások védelmének szükségességét. Ez a szabályozási hiányosság teremtett lehetőséget a fuvarkereskedőknek arra, hogy a telefonos rendelés útján lebonyolított fuvarok esetében irreális kedvezményeket biztosítsanak. Talán az egész világon példátlan módon, Budapesten, a telefonon rendelt taxi nagyságrendekkel olcsóbb, mint az utcán, vagy a taxiállomáson igénybevett bérautó.

A piac megszerzésére irányuló törekvéseken kívül semmi mással sem indokolható, hogy a megrendelő egy olyan többletszolgáltatáshoz jusson hozzá alacsonyabb áron, amely szolgáltatás előállítását a taxinak többletköltséget jelent.

Telefonos rendelés esetén az utasnak nem kell az utcán taxira vadászni, nem kell elsétálnia a legközelebbi taxiállomásra, meghatározhatja, hogy mikor kívánja igénybe venni a szolgáltatást, lehetősége van meghatározni, az igényelt autó paramétereit, kategóriáját, a fuvarszervezők belső nyilvántartási rendszerének köszönhetően biztonságos szolgáltatást kap. Az ily módon megrendelt gépkocsi az esetek túlnyomó többségében 15 percnél kevesebb idő alatt rendelkezésre áll.

A taxis a jelenlegi gyakorlat szerint a megrendelő által megadott helyre, Budapest területén belül, térítésmentesen áll ki, ami a fuvarszervezőnek fizetett díjjal együtt olyan többletköltséget jelent, amelyet az árakban nem érvényesíthet, illetve a többletköltséggel előállított szolgáltatást alacsonyabb áron kénytelen biztosítani. A fuvarszervezőknek ez az árképzési gyakorlata vezetett a fogyasztói szokások megváltozásához.

A TGFSz minden olyan hatósági beavatkozást támogat, amely közvetlen, vagy közvetett módon egyszer s mindenkorra véget vet a fuvarszervező cégek, fentiekben részletezett térhódításának. A leírtak alapján jól látható, hogy ennek leghatékonyabb eszköze a hatósági árszabályozás lehet.

Elképzelhetőnek tartjuk egy minimál-ár meghatározását, bár ehhez szükséges lenne az ártörvény módosítása.

Jogi képzettség hiányában nem tudjuk, hogy mennyire kivitelezhető, de akár az is megoldás lehetne, hogy az árhatóság a telefonon rendelt taxi viteldíját a mindenkori tarifamaximumban határozza meg.

Ugyanakkor az utasok érdekeit is figyelembe véve, legoptimálisabb megoldásnak a **minden autóra érvényes, egységes, hatósági ár bevezetését** tartjuk.

Bármelyik szabályozás megvalósulása esetén az alábbi változásokra számítunk:

- Megszűnik a fuvarszervező cégeknek hasznot hajtó negatív árverseny.
- Középhosszú távon az utazóközönség visszaszokik a közvetlen taxi-igénybevételre.
- A fogyasztói szokások megváltozását követően a taxis számára megszűnik az a kényszer, hogy fuvarközvetítővel szerződjön.
- A fuvarszervezők egyeduralkodó pozíciója megszűnik, így kénytelenek lesznek szolgáltatásaik minőségét javítani, áraikat pedig a saját eredményességükkel szinkronba hozni (*címarányos díjazás*)
- Címarányos díjazás esetén a piaci túlkínálat mérséklődésével is számolni lehet, hiszen a fuvarszervező nem lesz érdekelt abban, hogy újabb tagdíjfizető szereplőket vonzzon be a területre.
- Gazdasági számításokkal alátámasztott tarifa bevezetése esetén biztosítottá válhat a taxi szolgáltatás jövedelmezősége, színvonalának emelése (*korszerűbb, kényelmesebb, biztonságosabb, környezetkímélőbb járművek beszerzése*)
- Megfelelő jövedelmezőség esetén csökken a túlszámlázásra, valamint az adóelkerülésre való hajlandóság

A minden autóra érvényes, egységes, hatósági ár bevezetése esetén mindezekhez társulhat a kiszámíthatóság, áttekinthetőség az utas számára. Mérséklődhet az a közérzetromboló jelenség, amely korrektil alkalmazott tarifák esetén is a megkárosítottság érzését keltheti az utasban az eltérő tarfák miatt. Pontosabb, tisztább képet lehet adni az utas számára a mindenkori érvényes viteldíj mértékéről.

Az árszabályozás önmagában természetesen nem old meg minden problémát, de - több más intézkedéssel együtt - általunk szükségesnek és elengedhetetlennek tartott eszköze a szektorban tapasztalható anomáliák felszámolásának.