

## W obronie nielegalnego taksówkarza

**Autor:** Walter Block

**Źródło:** [mises.org](http://mises.org)

**Tłumaczenie:** Kamila Budziło

Usługi taksówkowe w Stanach Zjednoczonych to branża, która działa ze szkodą dla biednych i dla mniejszości etnicznych — zarówno tych będących konsumentami, jak i usługodawcami. Doszło do tego, że konsumenci opowiadają niewybredne żarty na temat taksówkarzy, którzy z kolei nie szcędzą ciemnoskórym klientom zażenowania związanego z niemożliwością złapania taksówki, co zdarza się nierzadko.

Nietrudno znaleźć przyczyny tego stanu rzeczy. Stawki regulowane są prawnie i są niezmiennie, niezależnie od miejsca podróży. Pewne miejsca są jednak bardziej niebezpieczne niż inne i kierowcy

taksówek niechętnie świadczą tam swoje usługi. Zazwyczaj chodzi właśnie o rejony zamieszkałe przez biednych i mniejszości etniczne. Także, to logiczne, że kierowcy, mając taką możliwość, wybierają swoich klientów na podstawie statusu materialnego czy koloru skóry.

Patrząc na różnice we wskaźnikach przestępczości poszczególnych obszarów, należy zdać sobie sprawę, że odpowiedzialnymi za tę sytuację są wyłącznie regulacje prawne dotyczące stawek przewozowych. Gdyby ich nie było, kierowcy mogliby podwyższyć ceny kursów w niebezpiecznych okolicach w ramach rekompensaty za „pracę wysokiego ryzyka”.



"Xerox 57 3/8 — w górę o 1/8, Texas Instrument 92 — w górę o 2, Sun Oil 31 — w dół o 1/4, Medaliony New York City Taxi \$96,090 — w górę o \$245.00".

Niemожność złapania taksówki to dla czarnego konsumenta więcej niż tylko mała niedogodność, mimo iż biała klasa średnia mogłaby tak to postrzegać. Trasy przejazdów transportu publicznego (autobusów, tramwajów i pociągów) zostały zaprojektowane i utworzone 50-75 lat temu. Wtedy należały do prywatnych przedsiębiorstw, których sukces i przychody zależały od ich klientów. Linie zaprojektowano tak, aby spełniały oczekiwania ówczesnych użytkowników. W wielu przypadkach trasy te są nieprzystające do potrzeb dzisiejszego społeczeństwa.

Linie tranzytowe są dziś w rękach państwowych i z tego powodu brakuje inicjatyw mających na celu przystosowanie ich do potrzeb klienta. Jeśli klient odmówi korzystania z danej trasy i przestanie ona być opłacalną, władze państwowe pokryją stratę z pieniędzy podatników.

Dlatego mieszkaniec danego miasta musi dokonać wyboru pomiędzy szybką taksówką oraz długą i okrężną podróżą zatrzymującymi się co chwila autobusami. Ten opis wyjątkowo dobrze pasuje do sytuacji osób biednych oraz wszelkich mniejszości, ponieważ brakuje im władzy politycznej mogącej wpłynąć na zarządców transportu publicznego i ich decyzje dotyczące utworzenia nowych tras.

Ograniczony dostęp do taksówek w miejscach, gdzie publiczny transport nie spełnia swojej roli to często więcej niż tylko kwestia niewygody. Gdy w grę wchodzi zdrowie, taksówka to świetny i tani zamiennik karetki. Jednak tam, gdzie nie sprawdza się transport publiczny i gdzie mieszkańców rzadko stać na własny samochód, często trudno również o taksówkę.

W obecnym systemie biedni tracą także jako usługodawcy. W Nowym Jorku, na przykład, rząd wymaga licencjonowania wszystkich taksówek. Licencje — w formie medalionów — są ograniczone ilościowo. Ograniczone tak bardzo, że bywają sprzedawane nawet za 30 000 dolarów. Ceny wahają się, w zależności od tego, czy medalion przypisany jest do jednej taksówki czy też korporacji. To automatycznie zapobiega wchodzeniu w ten biznes biednym. Jak potoczyłyby się losy bohaterów opowiadań Horatio Algera, gdyby warunkiem do rozpoczęcia kariery pucybuta było posiadanie 30 000 dolarów?

Kilka lat temu w odpowiedzi na ograniczenia ciążące na biednych i przedstawicielach mniejszości, zarówno konsumentach jak i usługodawcach, zaczęto stosować metodę, której tradycja sięga wojny o niepodległość z 1776

roku — nieposłuszeństwo wobec prawa. Mieszkańcy zwyczajnie wyposażali swoje używane samochody w liczniki, specjalne światła i oznakowania i uznawali je za taksówki.

W tych nielegalnych taksówkach przemierzali ulice w gettach, te same, które licencjonowane taksówki omijały z daleka i uczciwie, choć nielegalnie, zarabiali na życie. Początkowe sukcesy w omijaniu prawa umożliwiły dwa czynniki: obawy policji przed zamieszkami, w razie gdyby zaczęła polowanie na taksówki, oraz fakt, że operowały one jedynie w gettach, tak więc nie odbierały pracy licencjonowanym taksówkom.

Ta idylla nie mogła jednak trwać wiecznie. Nielegalne taksówki, zapewne pokrzepione sukcesem w gettach, zaczęły wypuszczać się poza ich granice. O ile wcześniej kierowcy taksówek z medalionami co najwyżej patrzyli na taką samowolkę podejrzliwie, o tyle teraz ich spojrzenia pełne były niekrytej wrogości.



I mieli do tego powody. W tym czasie lobby taksówkarskiemu w Nowym Jorku udało się wpłynąć na radę miasta w sprawie uchwalenia ustawy pozwalającej na podniesienie stawek za przewóz pasażerów. Drastycznie spadła liczba pasażerów, a co za tym szło, drastycznie zmalały dochody kierowców taksówek licencjonowanych. Oczywiście było, że wielu z ich byłych klientów korzystało teraz z usług dziko działających taksówek.

W tym momencie wściekli licencjonowani kierowcy zaczęli atakować i podpalać auta należące do właścicieli nielegalnych taksówek, przy czym ci drudzy nie pozostawali im dłużni. Po kilku tygodniach pełnych przemocy strony sporu osiągnęły kompromis. Tradycyjny żółty kolor taksówek zarezerwowany był dla pojazdów licencjonowanych. Nielegalni taksówkarze musieli swoje pojazdy

przemalować na inny kolor. Dyskutowano również nad planem zalegalizowania dzikich taksówek.

Jaka przyszłość czeka tę branżę w Nowym Jorku? Jeśli dominujący „liberalny consensus” polityczny nie da za wygraną, jak to się zwykle dzieje w takich przypadkach, osiągnięty zostanie pewien kompromis z „dzikimi” i zostaną poddani kontroli organów wydających licencje. Możliwe, że będą otrzymywać licencje z pewnymi ograniczeniami, aby chronić tradycyjne żółte taksówki. Jeśli tak, system niewiele się zmieni — wciąż będzie przypominał sytuację, w której gang złodziei otwiera się na kilku nowych członków.

Kradzieże jednak nie ustaną, ani nikt nie wspomże ich ofiar. Załóżmy, że, zgodnie z tym, co przewiduje nowy plan, wydano 5 000 nowych licencji. Pomoże to w niewielkim stopniu — będzie więcej dodatkowych taksówek, z których potencjalnie mogliby korzystać ciemnoskórzy klienci. Będą więc wciąż traktowani jak obywatele drugiej kategorii, ale trochę mniej czasu zajmie im złapanie taksówki.

Paradoksalnie, takie pójście na ustępstwo w sprawie zwiększenia liczby wydawanych licencji zdławi przyszłe żądania innowacji. Organy wydające licencje, dzięki swojej wspaniałomyślności w sprawie legalizowania dzikich taksówek, będą jawić się jako hojni darczyńcy medalionów (mimo iż w rzeczywistości od 1939 roku nie wydano ani jednego).

Patrząc z perspektywy usługodawców i przedsiębiorców, pozycja biednych może się trochę poprawić, ponieważ dodatkowe 5 000 licencji może nieco wpłynąć na obniżenie ceny medalionów. Istnieje jednak możliwość, że cena ta jednak wzrośnie, ponieważ skończy się trwająca obecnie i obniżająca ceny medalionów niepewność sytuacji. Jeśli tak się stanie, ich cena wciąż pozostanie wysoka, a sytuacja biednych nie ulegnie najmniejszej poprawie.

Właściwą odpowiedzią na kryzys branży nie jest włączenie dzikich taksówek do systemu, ale całkowite zniesienie restrykcyjnego systemu licencjonowania.

W codziennym działaniu rynku oznaczałoby to, że każdy wykwalifikowany kierowca z ważnym prawem do przewozu ludzi mógłby korzystać z dowolnego, przebadanego i zatwierdzonego pojazdu, aby świadczyć nim usługi przewozowe w dowolne miejsce oraz za dowolną, uzgodnioną wcześniej cenę.

Rynek działałby wtedy w podobny sposób jak w przypadku rykszarzy w Hong Kongu. Można by to też porównać do sposobu organizacji rynku opiekunek do dzieci. Jest on zależny jedynie od kompromisu i wspólnych ustaleń obu stron – usługodawcy i usługobiorcy.

Problemy z taksówkami napotymane przez biednych i członków mniejszości zostałyby tym sposobem szybko rozwiązane. Mieszkańcy okolic z wysokim wskaźnikiem przestępczości płaciliby kierowcom dodatkowo premię za ryzyko. Sama konieczność dopłaty jest skandaliczna, jednak zniknąłby podział na obywateli równych i równiejszych, przynajmniej w kontekście znajdowania taksówki.

Jedynym prawdziwym rozwiązaniem mającym szansę przetrwać jest zwalczanie przestępczości w gettach, gdyż to właśnie ona podnosi ceny kursów w te rejony. Jednak, zanim to się stanie ludzie w nich mieszkający nie mogą być pozbawieni prawa korzystania z usług taksówkarzy.

Biedni skorzystaliby również jako usługodawcy, ponieważ mogliby zakładać własne przedsiębiorstwa taksówkowe. Wiązałoby się to oczywiście z kosztami zakupu samochodu, jednak zniknęłaby sztuczna i nieprzekraczalna granica 30 000 dolarów.

Zapewne pojawią się jednak pewne argumenty przeciw uwolnieniu rynku taksówek:

1. „Wolny rynek i wyeliminowanie medalionów doprowadzi do chaosu i anarchii. Miasto zaleje ogrom taksówek, osłabiając tym samym szansę na zarobek. Kierowcy masowo wypadaliby z rynku i ostatecznie liczba taksówek będzie zbyt mała. W przypadku likwidacji medalionów, które regulują liczbę pojazdów, klienci będą postawieni przed jedną z dwóch możliwości, z czego żadna nie będzie satysfakcjonująca dla ich potrzeb”.

Nawet jeśli spowoduje to początkowe zapchanie rynku, z rynku znikną tylko nieliczni. Liczba taksówek nie będzie więc wahać się między straszliwym przesyleniem a pustką. Co więcej, kierowcy, którzy odpadają, są po prostu nieskuteczni w tej branży lub widzą dla siebie lepsze możliwości w innych branżach. Odchodząc, pozwalają pozostałym na większe zarobki i tym samym stabilizują rynek.

Ostatecznie nikt przecież nie sprzeciwia się zbyt dużej lub małej liczbie prawników, lekarzy czy pucybutów, ustanawiając samowolnie limit osób, które

mogą parać się daną profesją. Polegamy na siłach popytu i podaży. Jeśli rynek jest przesycony daną profesją, maleje średnie wynagrodzenie i niektórych zachęci to do zmiany branży. Jeśli popyt będzie przewyższał podaż, wtedy płace wzrosną i przyciągną nowych pracowników.

2. Twierdzenie, jakoby licencjonowanie stanowiło swoistą ochroną klientów, jest jednym z bardziej obłudnych argumentów za zachowaniem systemu medalionów. Jest to sytuacja analogiczna do psychiatrów, którzy dążą do „chronienia” nas przed grupowymi terapiami oraz innymi formami leczenia, które pozbawiają ich naszych pieniędzy, a także do sytuacji, w której biali związkowcy „chronią” społeczeństwo przed wykwalifikowanymi czarnoskórymi pracownikami, oraz do krajowych lekarzy, którzy „chronią nas” przed lekarzami z dyplomami zdobytymi za granicą, nie wydając im uprawnień do wykonywania zawodu. Dziś już niewielu nabiera się na takie argumenty. Z całą pewnością prawo jazdy i badanie stanu pojazdu wystarczą, aby zapewnić odpowiedni poziom świadczonych usług.

3. „Medaliony wydawane bez ograniczeń ilościowych staną się bezużyteczne. To niesprawiedliwe w stosunku do tych, którzy zainwestowali w zakup swoich tysiące dolarów”.

Na ten argument pewne światło rzucić może taka historyjka:

Pewien watażka dał grupie rozbójników prawo do grabieży wszystkich przejezdnych. Za możliwość korzystania z prawa watażka kazał każdemu rozbójnikowi zapłacić 25 000 dolarów. Wtedy ludzie postanowili obalić system.

Kto powinien ponieść koszty tej, jak się później okazało, nietrafnej inwestycji rozbójników? Jeśli wybór ograniczałby się tylko do rozbójników i watażki, moglibyśmy uznać obie strony za odpowiedzialne.

Jeśli musimy wybierać między nimi, możemy skłonić się ku rozbójnikom — na tej podstawie, że byli mniejszym zagrożeniem niż sam watażka i że, co możliwe, pierwszą opłatę wnieśli uczciwie zarobionymi pieniędzmi. W żadnym jednak wypadku nie zaaprobowałibyśmy sytuacji, w której to przejezdni mieliby płacić rozbójnikom za to, że ci utracili swoje prawo do ich okradania!

Odrzucić należy też argument, według którego już i tak od dawna poszkodowani klienci powinni rekompensować właścicielom koszt zakupionych wcześniej, a teraz bezużytecznych, medalionów. Jeśli kiedykolwiek dojdzie do ostatecznej rozgrywki między posiadaczami medalionów, a osobami, które je

przyznają (politykami), społeczeństwo powinno wziąć stronę raczej tych pierwszych, jako że stanowią dla niego mniejsze zagrożenie i bardzo możliwe, że zakupili medaliony za pieniądze uczciwie zarobione.

Politycy powinni „spłacić” właścicieli medalionów pieniędzmi z własnych funduszy lub majątków. Watażka to watażka. Korzystanie z publicznych pieniędzy nasili jedynie dalsze karanie społeczeństwa.

Jeśli prywatne pieniądze polityków nie nadejdą, posiadacze medalionów będą musieli przełknąć tę stratę. Kiedy nabywa się prawo do grabieży społeczeństwa, nabywca musi liczyć się z ryzykiem związanym z taką inwestycją.