

Rendszám

Miért jár Tiborcz István német rendszámú autóval? – tette fel a kérdést lapom, a *Népszava* három éve, miután lefotózta a delikvenst egy AMG Mercedes G terepjáróval. Az alapkérdés persze úgy hangzott volna, hogy miért jár bárki épeszű ember – de különösen olyasvalaki, aki a miniszterelnök vejeként szabálytalanul megszerzett közpénzes megrendeléseken tollasodott meg, tehát eleve kerülnie kellene a feltűnést – egy 2,5 tonnás, 600 lóerős fekete batárral, amit jellemzően egyedül vezet. A német rendszám, az áfa- és regisztrációsadó-csalás kelléke (ezeken összességében sok milliót lehet spórolni egy 50 milliónál induló árlistájú autónál) már csak a ráadás. Természetesen arra is indokolt rákérdezni, hogy miért kell adót csalnia valakinek, akinek a magyar adófizetők jóvoltából gyorsabban nő a vagyona, mint Mészáros Lőrincnek fénykorában, de ezzel 2022-ben Magyarországon már tényleg a demagógia határát súroljuk. A népességnek azon hányada, amelyről beszélünk (eufemisztikusan nemzeti tőkés osztálynak szokták hívni ezeket a középkorból itt felejtett rablólovagokat), így él: az államot feji, adót csal, látványosan tojik a jövőre, a környezeti értékekre, a társadalmi szolidaritásra, és a kirakatba tett pazarlással mutatja ki hirtelen jött, féktelen jólétét.

Magát Tiborczot ugyanakkor csak a szemléletes példa kedvéért citáltuk ide, a lényeg ugyanis ebben a történetben nem ő, hanem a rendszám. És nem is a német, hanem az az új magyar, amely – hogyan, hogyan nem – csupán egy apró kötőjelben különbözik a kormányközeli és egyéb adócsalók által előszeretettel használt némettől. Mostantól az átlagmagyar egy fokkal nehezebben szúrja majd ki, ha valamelyik potentátot német rendszámú autóban látja – ennyi értelme biztosan volt az újabb fajta rendszámok bevezetésének, több viszont nem nagyon.

A mostanáig használt három betűs-három számú kombinációt harminc éve, a 90-es évek legelején vezették be, és számomra azért volt nagy öröm, mert szinte pontosan olyan volt, mint a svéd. A skandináv állam egy 9,5 milliós ország, vagyis a lélekszámát tekintve nagyjából Magyarország-méretű. Az autóparkját tekintve viszont – részben bizonyára a hatalmas távolság miatt – már egy másik súlycsoport: közel másfélszer annyi autó jut ott ezer lakosra, mint nálunk (480 vs. 330). A svédországi autók átlagéletkora tíz év, a magyaroké 13,5, vagyis a svédek lényegesen gyakrabban cserélnék kocsit. Ezekből a paramétereiből matematikai úton viszonylag egyszerűen kikövetkeztethető, hogy ha a három betűből és három számból álló kombináció a kiadott és visszavett rendszámok egyenlege alapján kifogyna, azaz a svédek lényegesen hamarabb szembesülnének, mint a magyarok. De nem szembesültek, továbbra is vígan használják a megszokott struktúrát, fehéren-feketén bizonyítva, hogy a magyarországi rendszám-rendszerváltás indokolatlan.

Valaki biztosan jól jár vele – és nem csak a német rendszámmal közlekedő adócsalók –, de egyrészt ez itt így szokás, másrészt a rendszámbiznisz nálunk mindig is melegágya volt a visszaéléseknek. Valami olyasmi, mint az adóbérlés volt korábbi történelmi korokban: valaki jogot szerzett rá, hogy ezen a jogcímen szipolyozza a köznépet, és amíg az extra-extraprofit megfelelő hányadát visszaadja a jog bérbeadójának, addig őt a szipolyozásban nem háborgathatja senki.

Valahol Franciaországban történt a 2000-es évek legelején, valószínűleg Cannes-ban, hogy véletlenül betévedtem egy kulcsmásolóhoz, ahol valaki a legnagyobb döbbenetemre éppen rendszámot csináltatott. Azaz elővette a forgalmi, az idős, munkaköpenyes, szemüveges mester pedig pillanatok alatt legyártotta neki a táblácskákat egy olyan masinán, amellyel utcanév- és cégtáblákat is lehet készíteni. És ha belegondolunk, valójában semmi nem indokolja, hogy a rendszámok fizikai előállítása állami (pontosabban az állam által gebinbe adott) monopólium legyen. Hiszen állami monopólium a gépjármű-nyilvántartás és az engedélyezés, az bőven elég. Ahol pedig ilyesfajta államilag fenntartott versenykizáró szabályok működnek, ott az árak el szoktak szabadulni: a magyar rendszámozás kirívóan drága európai összehasonlításban. És még csak nem is az a legnagyobb baja talán, hanem hogy nehézkes, lassú, túlbürokratizált (ami nyilván csak részlegesen a gyártó hibája, de talán a verseny ezen is segítene), amit mindenki tapasztalt már, akinek akár csak egyetlen rendszámtáblája is elveszett már autós pályafutása során.

212

Egyszóval lesz új rendszámunk, örülhetnek az adóoptimalizálási célből német rendszámmal furikázók, örülhet a rendszámgyártó monopolcég, és örülhet mindenki, akinek a munkája a rendszámok nyilvántartásához kapcsolódik, az okmánynyomdáktól az útdíjellenőrzésig. Összességében ez a csere sem fog kevesebbe kerülni nemzetgazdasági szinten, mint a megyék vármegyékre keresztelése – sőt –, és mint a svéd példa demonstrálja, gyakorlati értelme is éppen annyi van neki.

Én az első új rendszámú magyar autót konkrétan a miniszterelnök Cinege utcai háza előtt láttam: egy idősebb, lassan már oldtimer korú Mercedesen (nem AMG, nem terepjáró) volt, amely diszkréten bújt meg a miniszterelnöki családot kiszolgáló, olykor – szerencsére hosszában – a fél utcát elfoglaló autóparkban. Őszintén szólva elképzelni sem tudom, mihez kell ott annyi autó, illetve annyi ember, de az biztos, hogy azon felül, amit a törvény előír vagy engedélyez, napi szinten még legalább nyolc-tíz gépkocsi intézi a família és a szűkebb udvartartás ügyes-bajos dolgait. Mivel érdekel a dolog, néhányszor már nekifutottam, hogy tisztába tegyem a kérdést, de eddig mindig visszapattantam róla. Pedig lenne mit megmagyarázni. Egyrészt ezek az autók nem szerepelnek a miniszterelnök vagyonynyilatkozatában – ő papíron takarékos, bár a pénzt nem túl jól beosztó kispolgár, akit azonban a valóságban egy egész autóflotta kísér (üzemanyagostul, szervizszámlástul, sofőröstül ez akár százmilliósi tétel is lehet per év, ha az autófinanszírozás terheit is számításba vesszük). A szóban forgó gépjárművek nem szerepelnek továbbá a gépjármű-nyilvántartásban sem, annak ellenére, hogy van

rendszámuk, ami azért talán egy fokkal érdekesebb. (Akit részletesebben érdekel a téma, és esetleg nálam jobban ért is hozzá, annak szívesen átküldök néhányat a napi használtban lévő udvari rendszámok közül, hátha többre jut velük, mint én.) Bizonyára nem ez a legnagyobb visszaélés, ami Orbán Viktor fennhatósága alatt, a kormányfő környezetében történik, de hogy visszaélés, az óvatosan fogalmazva is nagyon valószínűnek látszik. A járművek többsége amúgy a Volkswagen csoporttól származik, újabban viszont egy részük Ford – a már említett Mercedes ebben a tekintetben is kakukktozás volt, nem csak az új rendszám okán. Ami viszont tény: amikor elsétáltam arra, távolabbról és még egész közléről is németnek néztem a rendszáma alapján, és csak egészen mellé érve vettem észre, hogy ez bizony magyar.

A csere tehát hatékonyan segít az inkognitó megőrzésében – de segít abban más is. A nyári szünet előtti törvényhozási dömpingben elfogadták például, hogy ezentúl bárki lesatírozthatja magát a miniszterelnök, illetve a köztársasági elnök társaságában készült fotókról, ha zavarja, hogy megörökítették a találkozást, és ugyanígy lehet eljárni a hasonló tárgyú videó- és hangfelvételekkel is. Korábbi történelmi korokban bizonyos értelemben fordítva történt (azaz az aktuális uralkodó tüntethette el a képről azokat, akiket már előzőleg fizikailag is eltüntetett), de azért ne becsüljük alá a mostani lehetőséget sem. A tényfeltáró újságírók meg általában a rendszer lényegét és az uralmi viszonyokat dokumentálni igyekvők munkáját például biztosan nem fogja megkönnyíteni. Ráadásul azt hallani, hogy ez csupán az első fecske, amolyan hangulati előkészítés, amelyet a társadalmi ingerküszöb-re való tekintettel apró lépésenként követnek majd a későbbiek. A helyzet ugyanis az, hogy nehéz idők jönnek (abból például, hogy a miniszteri és az államtitkári fizetéseket nagyjából egyharmaddal emelték, nagyjából az következik, hogy a döntnökök szerint nagyjából a harmadával drágul az élet idén – hiszen mi más lenne a szűk körű bérrendezés üzenete, mint hogy „szolgálatok hűen, titeket ezek az apró kellemetlenségek úgysem érintenek”), de az uralkodó osztály nem fog, nem akar változtatni az életmódján. Ha pedig a hivalkodás változatlan, viszont a közhangulat várhatóan előnytelenül változik, akkor a tettenérések lehetőségét kell minimalizálni. Nekem, mint a téma iránt az átlagosnál egy fokkal mélyebben érdeklődő krónikásnak, elsősorban erről szól a rendszámcsere. És erről szól ez az egész furcsa, szokatlan szervizszámlástulnul forró nyár is: a látható igyekezetről, hogy a várható viharok előtt elrejtssenek a szemünk előtt minél többet abból az úri világból, aminek már a látványa is szikra lehet(ne), amikor a többség majd szembesül vele, hogy mit is sikerült itt felépíteni a 2010 óta eltelt tizenhárom év alatt.