

Antykorupcja

<https://www.antykorupcja.gov.pl/ak/czy-wiesz-ze/6875,Talon-na-samochod.html>
2020-09-26, 04:51

Talon na samochód

Profesor Jan Winiecki w książce „Resistance to change in the Soviet economic system” podaje, że w latach 80. ubiegłego wieku prawie 40 procent samochodów dostępnych na polskim rynku było sprzedawanych poprzez asygnaty tj. system pozwalający na zakup samochodu bez konieczności wieloletniego oczekiwania na jego kupno. Asygnaty pozwalały na nabycie samochodu po cenie oficjalnej o ponad połowę niższej od ceny rynkowej.

Jednym z fenomenów czasów komunizmu była zasada, że samochód używany - sprzedawany na giełdzie był znacząco droższy niż ten, który właśnie zjechał z linii produkcyjnej. Autor podaje, że w przypadku Poloneza różnica wynosiła równowartość 5-letnich zarobków. Członkowie nomenklatury co parę lat otrzymywali kupony na samochody, które mogli sprzedać na wolnym rynku, otrzymywali w zamian wielokrotność kilkuletnich zarobków.



W Polsce na 250 tysięcy urzędników przypadało 35 tysięcy samochodów, ale w Związku Radzieckim na 750 tysięcy urzędników pojazdów było już 600 tysięcy. Skala korupcji w tym przypadku mogła być olbrzymia biorąc pod uwagę fakt, że, jak zauważa autor, nawet połowa z

urzędników mogła skorzystać na systemie talonowym. (Winiński,1991)

Ciekawą analizę sytuacji na rynku motoryzacyjnym w komunistycznej Polsce przedstawił Waldemar Hanasz w artykule „Samochody a upadek komunizmu w Europie Wschodniej”.

Samochód dla wielu jest symbolem luksusu, w krajach dawnego Bloku Wschodniego był też symbolem władzy. Hanasz zwrócił uwagę, że do lat 70. Europa Wschodnia skupiała się na produkcji środków transportu masowego: autobusów, tramwajów i pociągów. Nikt nie widział potrzeby produkcji samochodów do prywatnego użytku. Wiązało się to z zaniedbaniem budowy infrastruktury drogowej i usług pokrewnnych. Należy jednak zaznaczyć, że Polska nie była pod tym względem w aż tak opłakanym stanie jak np. Albania, gdzie Enver Hodża zakazał posiadania prywatnych samochodów.

Pojazdy nie były dostępne w salonach. Jeśli ktoś chciał kupić samochód po oficjalnej cenie, tj. dużo niższej niż rynkowa, musiał legitymować się odpowiednim talonem zezwalającym na taką transakcję. Karteczki te stały się jeszcze bardziej pożądane niż same samochody. Określone ilości talonów otrzymywali dyrektorzy przedsiębiorstw i instytucji, którzy mogli swobodnie dokonać ich podziału pomiędzy podległymi pracownikami. Oczywiście prowadziło to do nadużyć, a talony trafiały często w ręce przyjaciół i rodziny notabli.

Rozwiązaniem niedoboru talonów miały być przedpłaty, które opierały się na endemicznym dla Bloku Wschodniego mechanizmie odwrotnym do kredytu, jaki zaciągnąłby klient z Zachodu chcący posiadać mieszkanie, samochód, telewizor czy pralkę.

Polegało to na wpłaceniu kwoty wyznaczonej na dużo wyższym poziomie niż tej określonej dla osoby z talonem i cierpliwe czekanie na samochód, którego właścicielem obywatel był już od wielu lat.

Przedpłat dokonywali zazwyczaj obywatele, którzy, jak to określił autor, nie mieli możliwości pociągnięcia za sznurki. Mogli oni przyspieszyć kupno samochodu, jeżeli przystaliby na dokonanie przedpłaty w twardej walucie. Wpisowe w wysokości ceny samochodu zazwyczaj pozwalało na jego kupno bez czekania w kolejce.

Zarówno Polska, jak i Czechosłowacja pod względem cen pojazdów osobowych w stosunku do zarobków pozytywnie wyróżniały się na tle innych krajów naszego regionu. Ciągle jednak najtańszy samochód - legendarny Fiat 126p - kosztował równowartość dwuletniej pensji.



W
o
d
r
ó
ż
n
i

eniu do obecnej sytuacji, kupno samochodu w czasach PRL-u było inwestycją. Na giełdach kilkuletnie pojazdy szły za cenę nawet pięciokrotnie wyższą niż nowy samochód tego samego modelu. Przewyciężenie pokusy wykorzystania takiej koniunktury wymagało od wpływowych osób mających dostęp do dystrybucji talonów na samochody najwyższych standardów etycznych.

W państwie scentralizowanym olbrzymiego znaczenia nabierało posiadanie przyjaciela zajmującego strategiczne stanowisko, dzięki niemu można było stworzyć drabinę zależności, na której samemu zajmowało się pozycję pozwalającą na dostarczanie dóbr osobom znajdującym się na niższym szczeblu. Stąd, system patronów jest uznawany za hierarchiczny, wzajemny, spotykany na każdym poziomie sfer politycznej, ekonomicznej i administracyjnej.

Jacek Tarkowski w artykule „System scentralizowany a korupcja na przykładzie Polski” (ang. *A centralized system and corruption: the case of Poland*) podał, że w naszym kraju od 1945 roku wysocy funkcjonariusze partii, administracji, wojska i służb

specjalnych cieszyli się przywilejami w postaci luksusowych mieszkań, samochodów, specjalnych sklepów, szpitali, sanatoriów czy dostępem do wydzielonych obszarów leśnych, gdzie mogli oddać się hobby, czyli polowaniom. W 1956 roku takie przywileje zostały skrytykowane, przetrwały one jednak na najwyższych szczeblach władzy. Głoszony przez I Sekretarza KC PZPR model równości i solidarności, jak zaznacza autor, nigdy niewprowadzony, został całkowicie zapomniany w Polsce Gierkowskiej.

W latach 70. wysocy urzędnicy zaczęli przypominać „feudalnych panów otoczonych przez sekretarzy, ministrów i dyrektorów przedsiębiorstw”. W opisie tym Tarkowski opiera się m.in. na pracy profesora Ireneusza Krzemińskiego, w której autor wskazuje na paternalistyczną rolę łaskawych władców narodu i próbę stworzenia systemu opartego na nieustających przywilejach ludzi władzy.*

Ta aluzja świetnie nawiązuje do byłego przywódcy NRD - Ericha Honeckera, który był szczęśliwym posiadaczem siedmiu samochodów, w tym robionego na zamówienie Mercedesa 560 SEC i Jaguara XJC.

* I. Krzeminski, "System społeczny epoki gierkowskiej" w „Społeczeństwo polskie czasu kryzysu (Warszawa: Instytut Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego, 1984)

Źródła:

Resistance to change in the Soviet economic system: a property rights approach, aut. Jan Winięcki, Wyd. Routledge 1991; Waldemar Hanasz November 30, 1999 Engines of Liberty: Cars and the Collapse of Communism in Eastern Europe na cei.org; Jacek Tarkowski „System scentralizowany a korupcja na przykładzie Polski” Asian Journal of public Administration; Jacek Tarkowski „Socjologia świata polityki. Patroni i klienci” Instytut Studiów Politycznych Polskiej Akademii Nauk Warszawa 1994; news.bbc.co.uk.