

Békéscsaba

Békétlen fuvarozók

Ha az új bírságolási gyakorlatnak volt kimondatlan célja, vagy egyszerűen csak nem számolt mellékhatása, akkor az nem más, mint a gépkocsivezetők és az üzem-bentartók minden eddiginél élesebb szembeállítása.

A szinte korlátlan üzemben-tartói felelősséggel szemben a munka törvénykönyve, de még az MKFE kollektív szerződésének az alkalmazása sem nyújt megfelelő védelmet a munkavállalókkal szemben. Ha egy gépkocsivezető úgy dönt, hogy egyhuzamban hazajön a világ túlsó feléről, ebben a munkáltató nem tudja megakadályozni. Igaz, a kiszabott bírságot nem a gépkocsivezető fizeti. Ma háromszor annyian végeznek nemzetközi fuvarozást, mint az uniós csatlakozás előtt. Az árversenyen túl ez a növekedés egyúttal azt is jelenti, hogy a szabálytalankodó gépkocsivezetők még elbocsátásuk esetén sem küzdenek elhelyezkedési gondokkal. Akár másnaptól, másnál vezethetnek és okozhatnak több százezer forintos bírságokat. Az üzemben tartó mindenért felel még akkor is, ha nem ő vezényli a kocsikat.

A gépkocsivezetők megszabályozásának egyik lehetősége az osztott felelősség lenne, amely most a bevezetés stádiumában tart. Békés megye mezőgazdasági terület, a tömegáru-szállítás minden nap felveti a túlsúly problémáját. A jelenlegi gyakorlat szerint a felrakót az önkormányzat nem bünteti, csak figyelmezteti, miközben minden felelősséget a fuvarozók viselnek. Az NKH szerint nekik kellene feljelenteni a saját munkaadójukat ahhoz, hogy rend legyen. A bírságolási gyakorlat is sokszínű. Az NKH az üzem-bentartót bünteti, a vámósok gépkocsivezetőt. Sőt, ők nem elégszenek meg az átutalással, készpénzben követelik a pénzt. Hiába, az előírt állami bevételek begyűjtése minde-

nek felett. Ennek érdekében ők még a kamiont is visszatartják.

A bírságolás más területein is jelentősen eltér az elmélet a gyakorlat. Egy útszakaszon akár három hatóság is megbírsághatja a fuvarozót, akár ugyanazért a szabálytalanságért. A meglévő törvény ellenére máig sincs egységesített ellenőrzési jegyzőkönyv, ami mentesíthetné a vállalkozót az azonos hibára kirótt, ismétlődő bírságok alól.

Az NKH képviselői tájékoztatnak, a fuvarozók konkrét esetekről kérdeznek, amelyek a hatósági emberek természetesen nem rendelkeznek információval, a hatóság egyébként sem mérlegelhet sem Borsodban sem Békésben, még akkor sem, ha békétlenek a vállalkozók. A kérdéseket természetesen felterjesztik, de sajnos ők csak jogalkalmazók.

Áchim Mihály Miklós szerint nem a magyar fuvarozóknak kellene tanulniuk a tisztességes versenyről, hanem a nyugati fuvarozókat kellene elérávenni. Miközben nálunk hiányszakma lett a gépkocsivezető, az olasz, a belga, a holland cégek hihetetlen jó fizetéseket adnak a magyar pilótáknak. Igaz, semmilyen szabályt nem tartatnak be. A 24 órás pihenőt jó, ha 5 hétben egyszer ki tudják venni. Ezzel a magatartással nem lehet versenyezni. Van olyan cég, ahol a korongos és a kártyás együtt indul. Amikor lekegyez a vezetési idő, akkor kicserélik a kocsit. A pihenős vezetési idő egyszerű matematika. És mit látunk az internetes hirdetésekben? Nyugat-Európában évi 220 ezer km futással hirdetnek traktorokat. De az is elég,

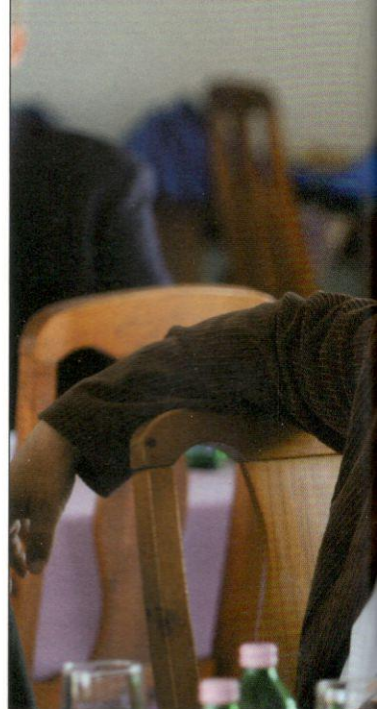
ha vasárnap megnézzük, milyen a tranzitforgalom, miközben a magyar kamionok állnak. Román, bolgár, török kamionok tucatjai az utakon. A szekrényes ruhaszállítók vasárnap közlekednek? Akkor, teszi fel az ember a kérdést, hol a mi hatóságunk, aki ellenőrizz, aki a mi piaci pozícióinkat is hivatott védeni? Nem különleges bánásmódot kérünk, mindössze azt, hogy mindenkit egyenlően ellenőrizzenek, és egyenlően szankcionáljanak.

Nekem olyan pótkocsiaim voltak, amelyek 10 kg-os pontossággal mérték a tengelysúlyt. 58 ezer euró volt a pótkocsi, 2 ezer volt a traktorba a digitális mérleg. 24 tonnával nem tudtunk életben maradni. Ezek az autók elkerültek tőlünk, most másol nagyon nagy nyereséget hoznak. Biztos tudja az illető, hogy kell ezt csinálni. Ez a szakma tényleg utolsó kiáltását hallatja most. Lesznek, akik megmaradnak, és lesznek, akik eltűnnek, vélelmezem, hogy azok tűnnek el, akik tisztességesek. Meg lehet nézni, hogy mi milyen autókkal jöttünk. Mire jutottunk az elmúlt 20 év alatt? Olyan nagy dicsekvésre nincs okunk. Mindennapjainkért küzdünk.

Az egyre élesedő, már-már öngyilkos árverseny minden küldöttgyűlésen téma. Az egyik legelfogadóbb vélemény *Katanich Alajos*, az ÉPSPED tulajdonosa látja a helyzetet:

Nem szabad haragudni arra, aki alákn ígér, ő is csak életben akar maradni, lehet, hogy neki most az is elég, ha a lizingdíjat kitermeli a kocsi. Abban bízunk, ha ezt az időszakot túléli, lesz majd jobb, amikor már keresni is fog.

Hidi Sándor szeghalmi vállalkozó még reménykedik. A közel 100 gépkocsival működő vállalkozás tulajdonosa az



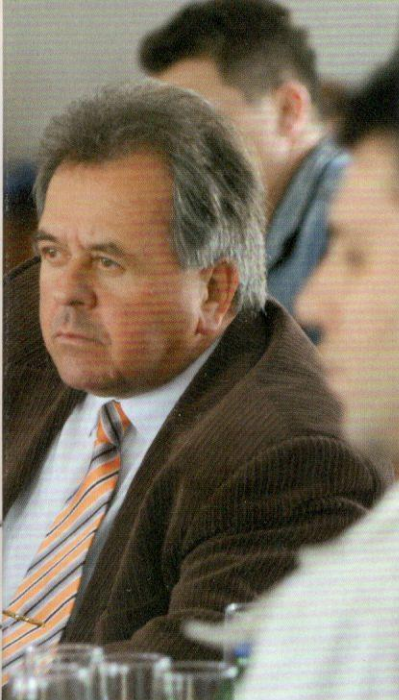
Hidi Sándor

egyéni túlélési stratégiákon túl a teljes szakmai összefogásban látja a túlélés esélyét.

– *Szerény az érdeklődés ma a küldöttközgyűlés iránt, ilyen előjelek mellett mit vár a tanácskozástól?*

– Reménykedem benne, hogy április 23-án mindenki ott lesz, aki tenni akar ennek a szakmának a megmaradásáért. A kollektívakkal arról beszélünk, hogy az egyik legfontosabb feladat a tisztességtelen vállalkozások kiszűrése. Többek között én voltam a szigorított bírságrendelet egyik kezdeményezője. Mi azt szerettük volna elérni vele, hogy a szabálytalankodókat kiszorítsuk a piacról. A másik fontos terület máig megoldatlan, ez pedig a felrakóhelyek büntethetősége. A megyében jelentős a tömegáru-szállítás. A túlsúly állandó probléma, itt komoly versenyelőnyre lehet szert tenni, ha valaki nem a maximálisan megengedett 40 tonnával közlekedik, hanem jóval többel. Veszélyeztetve ezzel a közlekedésbiztonságot, és komoly károkat okozva az utakban. Ha mindenki betartja a szabályokat, és mindenki 40 tonna össztömeggel közlekedik, akkor az ügyesebb marad életben. Így pedig a szabályokat megszegők. Azt szeretnénk, ha az MKFE még többet tenne a versenysemlegességért, azért, hogy a tisztességes vállalkozó ne kerüljön hátrányos helyzetbe.

– *Mit tud tenni a mostani belpolitikai helyzetben egy érdekképviselő?*



– Nem lehetünk közömbösek, meg kell határozni azokat a feladatokat, amelyekkel megmenthetjük a magyar fuvarozást. Miniszterek jönnek, mennek, mi maradunk, tehát nekünk kell harcolnunk a normális, élhető körülményekért. Azért, hogy ne szenvedjen annyi hátrányt a mi szakmánk, mint most.

– *Nem gondolja, hogy a nehézségek döntő többsége magából a versenyhelyzetből adódik?*

– Azt gondolom, hogy a hatóságoknak nem kellene még az uniós normatívákat is túlteljesíteniük. Az uniós sok országa védi természetesen a szabályok betartásával a saját fuvarozóit, mi ennek pont az ellenkezőjét tapasztaljuk. Minden tisztességes fuvarozó érdekében vállalom a küldöttséget, nemcsak a magam, de annak a 150 családnak az érdekeit is szeretném képviselni, amelyiknél a családfőnek munkát adok. A küldöttgyűlésnek meg kell találnia a jelenlegi rossz helyzetből a kiutat.

– *A mostani válság ön szerint hogyan élhető túl?*

– Mindenkinek a maga stratégiáját kell megtalálnia. De az is biztos, hogy ez a szakma tovább már nem sújtható adókkal, terhekkel. Válság van a gazdaságban. Nem szabadna tovább tetézni a terheinket, mert végül elveszítjük a hazai piacokat is. A külföldiek a piacszerzés után majd lényege-

sen drágábban fognak szállítani, mint most.

– *Kevés sikerrel büszkélkedhetnek az érdekvérvényesítés terén, hogyan szeretnék az eddiginél hatékonyabban nyomást gyakorolni a kormányzatra?*

– Nem vagyok sztrájkpárti, elsősorban a tárgyalásos megoldás híve vagyok. A sztrájk senkinek sem jó, mi nem állami alkalmazottak vagyunk, nincs sztrájkalap, amiből például a lízingdíjakat fizetnénk. Nem lesz, aki támogat minket, miközben nem dolgozunk. Ez senkinek sem lenne jó. Végső soron, ha senki nem hallgat ránk, akkor mégiscsak ehhez a fegyverhez kell nyúlunk. De nem egy hosszabb munkabeszüntetésre gondolok, hanem egy olyan típusú figyelemfelkeltő akcióra, amit természetesen bejelentünk előre, a törvényeket megtartva. Mondjuk, egy meghatározott időben mindenki ott áll meg, ahol a feladatát végzi. Azonnal érezné mindenki, hogy mit jelent a fuvarozó társadalomnak a nyomása. Ezzel percek alatt megbéníthatjuk a közlekedést, ami nem áll szándékunkban, de amikor az utolsó cseppel betelik a pohár, akkor nem tudni ki, mire szánja el magát.

– *Milyen eredményeket vár a küldöttgyűléstől?*

– Évtizedekkel ezelőtt kezdem a fuvarozást, így tulajdonképpen együtt nőttem a különböző érdekvérvételekkel, tagja vagyok a NiT-nek, a FUVOSZ-nak és természetesen MKFE-nek is. Éveken át tapasztalhattuk, hogy a kormányzat hajlamos megosztani az érdekvérvételeket. A 18 pontos egyezmény ennek jó ellenpéldája volt. Most ismét azt érzem, sikeres a megosztó kormányzati politika. Véleményem szerint meg kell állítani a széthúzást, egységesen kell fellépünk az érdekeinkért. Tökéletesen egyetérték az elnökünkkel, aki azt mondja, ha kevesebben leszünk, kisebb súllyal tudjuk majd képviselni az érdekeinket. Tehát aktív részvétel kell, hiszen a remény hal meg utoljára.

Stratégia kell, nem panasznap

A Viharsarok egyik meghatározó fuvarozó egyénisége Áchim Mihály Miklós, az MKFE Országos Küldött Közgyűlésének levezető elnöke. A békési fuvarozók helyzete semmivel sem jobb, mint az országos átlag. Sőt. A megye mezőgazdasági irányultsága, az autópálya hiánya, a döbbenetes bolgár, román tranzitforgalom még az átlagnál is rosszabb helyzetbe hozza a helyi vállalkozásokat. Általános és helyi specializáció, az érdekvérvétele kevés sikerrel büszkélkedik, fogy az érdeklődés iránta, és közeledik az utolsó vacsora – állítja Áchim Mihály. Mármost az MKFE utolsó vacsorája, ha az erre hivatottak nem tesznek semmit az eddiginél erőteljesebb, hatékonyabb érdekvérvétele érdekében.

– *Hamarosan küldöttközgyűlést tart az MKFE, a legrégebbi hazai érdekvérvételei szervezet, a teremben körülnézve nem túl nagy az érdeklődés. Kevés a kormányzatoknál elért siker, egyre kevesebb az érdeklődő, az aktív MKFE-tag. Ilyen körülmények között mit vár a küldöttközgyűléstől?*

– Tény és való, hogy 18 évvel ezelőtt fiatalok és erősek voltunk, és hihetetlenül ambiciózusak. Reménnyel teli kis csapat volt itt, Békés megyében. Mindenki a fuvarozói szakma valamely területé-

ről érkezett a nemzetközi fuvarozáshoz, és hittünk abban, hogy egy egyesülethez csatlakozva jobban tudjuk képviselni az érdekeinket, előbbre haladunk. Sajnos manapság látni kell, esély sincsen arra, hogy egy érdekvérvétele felelősen tudja képviselni a tagjait.

– *Mi az oka ennek?*

– Véleményem szerint ez egy folyamat, aminek nagyon mély társadalmi okai vannak. A hatékony érdekvérvétele, a következetes kiálláshoz mindenféleképpen olyan tiszta szerep-



Áchim Mihály Miklós: tisztességes megélhetést kérek, mert az árbevételek döntő többsége az államhoz kerül