

► ak a magyar vámósok vagy rendőrök, akkor ezt ők visszakapják például Romániában vagy Lengyelországban. Hogy elégedettek-e tagjaink? Egy érdekképviselő tagsága természetesen sohasem elégedett. Igazság szerint sokan el is felejtik, hogy bizonyos kedvezményeket az MKFE ért el. Ilyen a napi díj vagy az üzemanyag-megtakarítás adómentessége, hogy csak a két legfontosabbat emelem ki. De a listát hosszasan lehetne sorolni, és úgy gondolom, társ-érdekképviselőinkkel együttműködve számos olyan

eredményt is elértünk, amely a szélesebb szakmai közvélemény számára talán nem is ismert. Működik a forródrót, amit bárki hívhat, tagi jogon juthatnak a legfrissebb információkhoz. Vagy hogy a legutóbbi eredményeinkről szóljak: Miskolcon éppen most változtatta meg a város – az MKFE felhívására – fuvarozóellenes rendszabályát, így a kötelező pihenőjüket töltő kamionosoknak nem kell fizetniük a parkolásért.

● **A jelenben mit tart a legfontosabb eseménynek a fuvarozóvállalkozók életében?**

– Nagy horderejű kérdés az objektív felelősség. Azonnal tiltakoztunk – tárgyaltunk az illetékes kormánybiztossal is – a ketős büntetés ellen, mert lehetetlenek tartjuk, hogy egy vállalkozót azért megbüntessenek, mert a gépkocsivezetője, akinek adatai rendelkezésre állnak, közlekedési vétséget követett el.

● **Most, amikor éppen jubilál, negyedszázados a magánfuvarozás, hogyan képzeled el a fuvarozás jövőjét?**

– A jövőt illetően a legnagyobb próbatétel a fuvarozóvállalkozók számára a teljesítményará-

nyos útdíj bevezetése lesz. Nehéz elképzelni, hogy a várhatóan magas összeget beépítsék a fuvarvállalási díjakra. Meg kellene tanulnia ennek a szakmának is, hogy bár tagtársaik egyben konkurenseik is, muszáj összefogni. Ez nem közhely: két, három, négy kamionnal lehetetlen lesz boldogulni, létre kell hozni a klasztereket vagy alvállalkozóként működni tovább.

B. Lengyel A.

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226

NeHGOSZ HÍREK U.I.C.R.-KÉPVISELET

NEGOSZ-ból NeHGOSZ

A HUNGAROCAMIONTÓL AZ ORSZÁGOS SZAKSZERVEZETIG

1991 októberében negyvenöt taggal megalakult a Nemzetközi Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete NEGOSZ néven. Jelenleg 12 megyében, 450 cégnél vannak jelen, és 235 vállalattal létesítettek az ágazatban kötött több munkáltatóra kiterjedő kollektív szerződést. 9 nagyvállalatnál van szakszervezetük, ahol a helyi kollektív szerződések is érvényben vannak. A 450 cég között van nagy, közepes, kis és családi vállalkozás. Van, ahol egyetlen ember van, van, ahol több száz. Így oszlik meg országosan a tagság.



Eisen Sándor

Eisen Sándor 26 évig kamiont, előtte teherautót vezetett. Jó ideje már a NeHGOSZ elnöke, mégis úgy beszél, mint ha a mai napig is gépkocsivezető lenne. Talán azért, mert manapság is a gépkocsivezető szemével nézi, éli a világot.

● **Annak idején milyen állalakult meg?**

– Az akkori Hungarocamionnál lévő szakszervezet úgynevezett gyűjtő szakszervezet volt, amely külön a gépkocsivezetők érdekeit nem képviselte. Együtt képviselte az alkalmazottak, a raktári dolgozók, a szerelők, a gépkoc-

csivezetők, egyszerűen a Hungarocamion valamennyi munkatársának az érdekét. A gépkocsivezetők viszont szerettek volna egy önálló szakszervezetet, amely kizárólag és csakis az ő érdekeiket szolgálja.

A privatizáció kezdetekor ajánlottuk a szakszervezet akkori vezetésének, alakítsunk egy országos szakszervezetet, és „menjünk ki az utcára”. Akkor lemondott az akkori szakszervezeti elnök, nem volt vezetője a NEGOSZ-nak. Én abban az időben, 1996-ban a Hungarocamion Liga szakszervezetnek voltam az elnöke, és felkértek, ideiglenesen vezessem a NEGOSZ-t. Addig, amíg eldől, marad a NEGOSZ bent a Hungarocamionnál vagy kimegy az utcára. Egy évig helyettesítettem az ottani vezetőt, 1998-ban úgy döntött az akkori elnökség, hogy a Hungarocamion Liga szakszervezetet beolvasztják a

NEGOSZ-ba, ezáltal „kijöttünk az utcára”. Azt mondtuk akkor, ha a NEGOSZ országos szakszervezet, akkor ne egy vállalat berkeiben legyen, hanem kint az utcán. Ez 1998-ban meg is történt.

● **Gondolom, nagy meglepetést okoztak.**

– Különösen a föderációban. Akkor még a Liga föderációhoz tartozott a NEGOSZ. Először tartottunk attól, nem fogadnak el bennünket, mint önálló szakszervezetet, de aztán elindult a taglétszám emelkedése.

● **A közelmúltban ismét megválasztották a NeHGOSZ elnökének.**

– Ezen a választáson most alapszabály-módosítás is történt. Eddig négyévente volt elnökválasztás, most ötévente lesz. Annak idején, amikor elvállaltam a NEGOSZ vezetését, egyetlen dolgot kértem a küldöttgyűléstől és az elnökségtől: maximális bizalmat. Akkor azt mondtam, ha ezt megkapom mind a tagságtól, mind az elnökségtől, akkor vállalom. Mai napig a bizalmukat élvezem.

● **Mivel foglalkozott régen, az alakulás időszakában a NEGOSZ?**

– Először is el kellett ismertetnünk szervezetünket a szakszervezetekben, a szakmai szférában, a szakminisztériumban. Ma már a szakszervezetünk olyan súllyal képviselteti magát, hogy gyakorlatilag mi vagyunk a közúti fuvarozás egyetlen szakszervezete.

A 2000-es küldöttgyűlésünkön még csak a nemzetközi gépkoc-

csivezetőket képviseltük. De – természetesen – már tudtuk, hogy az Európai Unióhoz közelünk, ezáltal megszűnik a nemzetköziségünk, hiszen Európa egy nagy belföld lesz, azaz az egész Európai Unió belföldnek számít majd. Szerettünk volna az akkori belföldön dolgozó gépkocsivezetőknek is egy szakszervezetet, de nem találtuk meg azt a karizmatikus embert, akire ezt a feladatot fel lehet építeni. Ekkor a küldöttgyűlés úgy határozott, ne keressünk tovább, inkább vállaljuk fel mi. Egy kollégánk ötletére szakszervezetünk nevébe betettük a „H” betűt, vagyis Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete lettünk. A „H” betű tehát a „Hivatásos” jelzőt jelenti. Így gyakorlatilag minden gépkocsivezető, függetlenül attól, hogy belföldi vagy nemzetközi forgalomba járt, a tagjaink sorába lépett, léphetett. Meg is „dagadt” a létszámunk.

● **Kik csatlakoztak abban az időben a NeHGOSZ-hoz?**

– A taglétszámunk növekedésével együtt növekedett az ismertségünk, illetve az elismertségünk is. Ahogy közeledtünk az Európai Unióhoz, attól az időtől kezdve tagjaink sorába léptek a taxisofőrök, az autóbusz-vezetők, a Volán buszvezetők, sőt az akkori alapszabály-módosítás eredményeként nemcsak a gépkocsivezetők, hanem alkalmazottak is lehetnek szakszervezetünk tagjai. Alapszabályunk egyetlen dolgot tilt: munkaadó nem lehet tag. Ha munkaadó az illető, akkor csak pártoló tag

lehet, ami nem ugyanaz, mint ha rendes tag lenne.

Több munkáltatóra kiterjedő kollektív szerződést szerettem volna kötni a szakmában. Ez 2003 decemberében sikerült is az MKFE-vel. Attól kezdve „karban tartjuk” és módosítjuk is a szerződést. Figyelembe vettük már előre az uniós jogszabályokat.

● **A több munkáltatóra kiterjedő szerződés ismét lendített szakszervezetükön?**

– Igen. Az utóbbi két évben három-négy munkahelyi vezető is megkeresett bennünket, akik kérték, hogy alakítsunk szakszervezetet, mert nekik szükségük van rá. Alakítottunk is. Hiszen van egy olyan uniós törvény, amely Magyarországon már jó ideje érvényben van, mely szerint ha egy vállalat állami megrendeléshez akar jutni, akkor ott kell lenni a szakszervezet aláírásának is. Ugyanis a bankok és az állam az EU-ból érkező pénzt oda helyezi ki, ahol a munkahelyi béke megvan, ahol van szakszervezet, ahol van kollektív szerződés, ahol a dolgozók munkája ellenőrizhető.

Szakszervezetünk megítélésében közrejátszott az is, hogy felvettük a NeHGOSZ-t 2004-ben az Európai Közlekedési Szakszervezetek Szövetségébe. Ebben az időben már részt vettünk a különböző Európai Munkaadói Szövetségek tárgyalásain, az IRU-val is tárgyaltunk. Mind a szaktárca, mind pedig a Munkástanácsok Föderációja anyagilag segített bennünket. Ezeket a megbeszéléseken igen sok információhoz jutottunk az unióval kapcsolatosan. Ezáltal ha szakszervezetünknek bármilyen problémája van – akár a tagságnak, akár a szakszervezetnek –, át tud „nyúlni” más országba, hiszen Európa

valamennyi országával megvan a „közlekedési” kapcsolatunk. Ezek a kapcsolatok persze kétoldalúak. Az elmúlt hónapban például sorozatos e-mail váltásunk volt a spanyol közlekedési szakszervezettel. Kíváncsiak voltak arra, Magyarországon milyen bérezések vannak, hogyan adják ki a szabadságokat. Ugyanígy levelezésben voltunk az angolokkal is, hiszen nagyon sok magyar gépkocsivezető kiment Angliába dolgozni. Kíváncsiak voltak arra, nálunk milyenek a munkarendi szabályok, ők pedig elmondták, milyenek náluk, Angliában. Ez egy egészen más világ. Sokan kimentek, de a háromnegyed részük vissza is jött nemcsak Angliából, Hollandiából is. Mert az igaz, hogy kint jóval többet keresnek, de az élet is jóval többbe kerül. Amíg nincs bejelentett lakása, addig nem kap munkavállalási engedélyt. A munkavállalási engedély kiadása után másfél évig az ottani munkügyi hivatal egy bizonyos százalékot levon a bérükből azért, mert munkához juttatta őket. És persze ott is kell reggelizni, ebédelni meg vacsorázni. Ezenkívül levonják az egészségügyi hozzájárulást, a nyugdíjárulékot. Egy biztos és kétségtelen tény, ha valaki külföldön, Európában bárhol elhelyezkedik, stabilabbak a munkakörülményei, mint idehaza.

● **Mi a véleménye a gépkocsivezetők agyonhajszoltságáról?**

– Szokták mondani, hogy minden törvény annyit ér, amennyit betartatnak belőle. Ha mi a Nemzeti Közlekedési Hatóság valamelyik vidéki irodájához fordulunk levéllel, akkor azt megkapja a helyi, de megkapja az országos hatóság, sőt a tárcaigazgató is, ugyanis sok leve-

lünk eltűnt már. Azt szoktuk mondani, a munkaadók saját magukat veszeléztetik, ha olyan alkalmazottjuk van, akit alulfizetnek és túlhajszolnak.

Az uniós csatlakozás előtt annyival azért könnyebb volt a dolgunk, hogy akkor még senki nem tudta, hogy a szociális jogok hogyan érvényesülnek majd Magyarországon, ezért keresték a szakszervezet nagyon sok helyen. Meg is hívtak bennünket a civil parlamentbe, ahol a mindenkori NeHGOSZ-elnök képvisel bennünket. Létezik Magyarországon az Ágazati Párbeszéd Bizottság, de ez még nem igazán működik. Feladataink között szerepel a helyi érdekképviselet. Ott, ahol helyi kollektív szerződésünk van, azokat karbantartjuk, mert ahány munkahely, annyiféle kollektív szerződés létezik. Egy csak belföldi fuvarozói feladattal foglalkozó cégnél egészen más a kollektív szerződés és mások a munkakörülmények is, mint ahol nemzetközi forgalom van.

● **Úgy hallottam, önök még pert nem veszítettek.**

– A helyi érdekképviseleteknél vannak problémák, van olyan munkahely, ahol a gépkocsivezetőknek nem fizetik ki a bérét. Általában évente 10-15 ilyen jellegű tárgyalásunk van a Munkügyi Bíróságon, és pert valóban még nem veszítettünk.

● **A NeHGOSZ egy ügynevezett szolgáltató szakszervezet.**

– Így igaz, annak idején célom volt egy olyan szakszervezetet létrehozni, amely szolgáltatást is végez. A tagok ugyanis mindig megkérdezik, mit nyújt a szakszervezet? A jogi tanácsadás és a helyi érdekek képviselete kevésbé kézzelfogható a tagság számára, ezért ahogy növekedtünk, a megspórolt tagdíjakból sikerült 1999-ben egy

üdülőházat vásárolni Zsóry-fürdőn. Egész évben bárki bármikor látogathatja, éjszakánként 1300 forintért. Turnus nincsen, hiszen mindenki akkor megy, amikor kiadják a szabadságát vagy ráér a családja.

Van még más szolgáltatásunk is. Tagkártyánkat több mint ezer helyen – az Europa Discont Clubokban – elfogadják, most már Szlovákiában, Horvátországban, Németországban is. Ez lehet benzinkút, ahol olcsóbban lehet tankolni, de lehet akár cipőbolt is.

1996-tól teljes körű tagjai vagyunk az Union Internationale des Chauffeurs Routiersnak, a Hivatásos Gépkocsivezetők Nemzetközi Szövetségének. Az U.I.C.R. 1,2 millió gépkocsivezetőt tart tagnyilvántartásban Nyugat-Európában, Amerikában, Afrikában. Magyarországon helyi képviselete a NeHGOSZ. Céljai között szerepel, hogy kevesebb legyen a baleset az EU-ban, nagyobb legyen a környezet iránti felelősségérzet, harmonikus kapcsolat alakuljon ki a munkavállalók és a munkaadók, valamint az ökológia között. A járművezetőket képviseljük a nemzeti és nemzetközi intézmények előtt. Célunk a közlekedésre való nevelés javítása, ezen belül a közlekedési biztonság növelése. Valamennyi U.I.C.R.-tagországban, ha az ott közlekedő gépkocsivezető valamilyen konfliktusba keveredik, felmutatja az ottani hatóságnak a tagságát, akkor a hatóság köteles az országban lévő irodát értesíteni, az irodának kötelessége 24 órán belül tolmácsot, jogsegélyt biztosítani, esetleg ha kórházba kerül, akkor oda kell figyelni, hogy az illető jobb körülmények közé kerülhessen.

B. Lengyel



NEMZETKÖZI GÉPKOCSIVEZETŐK!

Érdekképviseletet akartok?

Keressétek a NeHGOSZ-t, az U.I.C.R. magyar képviseletét!

Címünk: 2220 Vecsés, Új Ecséri út 2.

Tel./fax: (06-29) 357-985 • e-mail: elnok@nehgosz.hu

Nemzetközi útjaitokon az U.I.C.R.-t,

a Hivatásos Gépkocsivezetők Nemzetközi Szövetségét hívjátok!

