

MKFE HÍREK KITÜNTETÉSEK, VENDÉGLŐADÓK, ÉVÉRTÉKELÉS

MKFE Országos Küldöttközgyűlés

LÉTKÉRDÉS, HOGY MEGMARADJANAK AZ ADÓKEDVEZMÉNYEK

A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete május 21-én a CEU Konferencia Központban tartotta Országos Küldöttközgyűlését. Az előző hetekben megrendezett regionális találkozón, a tagság és a választott tisztségviselők, valamint a munkaszervezet vezetői már tanácskoztak a szakmát érintő legégetőbb gondokról. Ettől függetlenül sok szenvedélyes hozzászólás, elkeseredett vélemény hangzott el a közgyűlésen a szakmáról és az érdekképviseletről.

Elismerés a legjobb pilótáknak

A hagyományokhoz híven a küldöttközgyűlést megelőző órában került sor az IRU aranyjelvények és oklevelek átadására. A 2008. év teljesítménye alapján 27 ország 1600 gépkocsivezetője érdemelte ki az elismerést. Magyarországon 93-an kaphatták meg a diplomát, ami arról tanúskodik, hogy a kitüntetett pilóta több mint egymillió kilométert vezetett balesetmentesen, legalább húsz éve megszakítás nélkül gépkocsivezetőként dolgozik. A díjátadásra a családtagok – feleség, gyerekek, szülők – is elkísérték az ünnepeltek. Az ünnepi beszédek előadói – **Wáberer György**, az MKFE elnöke, **Eisen Sándor**, a Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezetének (NeHGOSZ) elnöke és **Székely Sándor**, a Teherfuvarozók Európai Szakszervezete (TESZ) elnöke kivétel nélkül hangsúlyozták, a családi háttér, a gondoskodó anya vagy feleség nélkül nem lehet nyugodtan, biztonságosan róni a kilométereket. A kitüntetéseket az egye-

sület elnöke, **dr. Kovács Alíz** főtitkár, valamint a szakszervezeti elnökök adták át, és a gépkocsivezetők munkaadói is gratuláltak, többségük pénzjutalomban részesítette pilótáit. Az ünnepség befejezése után az MKFE fogadást adott a gépkocsivezetők tiszteletére, ahol **Galambos István**, az egyesület társelnöke mondott pohárköszöntőt.

Hatósági tapasztalatok

Az ünnepséget követően kezdődött az Országos Küldöttközgyűlés, amelynek levezető elnöki tiszttét ezúttal **Gál András**, az egyesület elnökségi tagja töltötte be, aki köszöntötte a vendégeket és a résztvevőket. Ezután ismét néhány ünnepélyes perc következett. Az MKFE elnökség határozata alapján ugyanis **Rojkó Júlia**, az egyesület nyugalmazott sajtófőnöke, az Autóközlekedés volt főszerkesztője és **Kiss Pál**, a Magyar Közlekedési Kiadó igazgatója, – munkásságuk elismeréséül – az MKFE arany emlékérem kitüntetésben részesült.

A program a meghívott vendégek előadásaival folytatódott. **Horváth Zsolt Csaba**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) elnöke, **Székely András**, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium (KHEM) osztályvezetője, Jámbor István alezredes, az Országos Rendőr Főkapitányság (ORFK) osztályvezetője és **Vas Ádám** őrnagy, a Vám és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága (VPOP) osztályvezetője ismertette az általa képviselt szervezet aktuális, a fuvarozókat érintő tevékenységét.

■ Horváth Zsolt Csaba előadásában az NKH elmúlt évi ellenőrzési tapasztalatairól számolt be. Hangsúlyozta, hogy az ellenőrzések célja a közlekedés biztonságának javítása, valamint, hogy ne kerüljenek versenyhátrányba azok a fuvarozó vállalkozók, akik betartják a szabályokat, azokkal szemben, akik tudatosan, üzleti megfontolásból szegik meg az előírásokat. Az elmúlt évben találkoztak olyan gépkocsivezetővel, aki mindössze 30 perces megszakítással reggel fél nyolctól éjszaka 23 óra 46 percig dolgozott. Ez egyébként 1,2 millió forintjába került a munkaadójának. De előfordult, hogy a Volán autóbuszát kellett kiemelniük a téli forgalomból, mert télen tükörsima felületű gumikkal közlekedett. A közúti ellenőrzések során bevált a súlymérés, a bányák, a kikötők, a felrakó-helyek ellenőrzése. Az NKH tervei szerint a jogkövető vállalkozásokat kevésbé, ritkábban fogják ellenőrizni a jövőben.

■ Székely András elmondta, hogy a gazdaságban és a fuvarozó szakmában is megjelent válságot Magyarországon nem tükrözi sem a járművek, sem a tevékenységi engedélyek száma. Az osztályvezető nem volt könnyű helyzetben, amikor arra vállalkozott, hogy a kormány és a fuvarozói érdekképviseletek között tavaly megkötött „Megállapodás” megvalósulásáról, pontosabban meg nem valósulásáról adjon tájékoztatást. Ami kedvező: a hétvégi forgalomkorlátozás rendjének módosítása, illetve az MKFE által kezdeményezett ügynevezett bírságrendelet módosítása. A szakképzési hozzájárulást

nem fogadta el az Országgyűlés (tudjuk, egy gombnyomáson múltott).

Szólta az osztályvezető arról is, hogy ez év első felében az Európai Bizottság jogalkotói programjában szerepel a közúti fuvarozói szakmát alapvetően érintő ügynevezett közúti jogszabály-csomag, amelynek kihirdetése után az autóbuszos vállalkozók által várt 12 napos szabályozás életbe léphet.

■ Jámbor István alezredes a rendőrség közúti közlekedési szolgáltatókat érintő munkájáról számolt be. A 2008. év volt a Közúti Közlekedési Törvény első teljes esztendeje. A rendőrség 3000 eljárást indított, és ezeknek egy százaléka került bírósági felülvizsgálatra. Az idén április végéig már 1200 esetben kellett eljárniuk. A leggyakoribb szabálysértés a tengelyterhelés és a megengedett össztömeg túllépése, ezen kívül a vezetési és pihenő idő előírásainak megszegése. Még mindig jellemző az adatrögzítő lapok használatára vonatkozó szabályok megsértése. Jámbor István azt is elmondta, hogy 2009-ben a szabálysértők 40 százaléka külföldi volt, bolgárok, románok, németek és franciák is akadtak közöttük. Az ügynevezett objektív felelősség alapján a múlt év májusától járnak el a rendőrök, ami az azóta eltelt időszakban 400 ezer embert – magánautósokat és fuvarozókat – érintett.

■ Vas Ádám őrnagy elmondta, hogy a bolgár, a román, a török fuvarozók részéről igen sok a panasz és a tiltakozás a bírság-rendelet miatt. Adódtak olyan esetek is, amikor a román pilóták agresszívan léptek fel az eljáró pénzügyőrrel szemben, és előfordult az is, hogy a kijelölt parkolóból elhajtottak a visszatartott kamionnal. A bírságkatalógus – mondta Vas Ádám – megfelel az uniós elvárásnak, diszkrimináció-mentesen ellenőrzi a járműveket, belföldön szűrőpróbaszerűen, a külső határon pedig egyöntetűen. Sem a jármű típusát, sem honosságát nem veszik figyelembe. Az osztályvezető így elmondta, hogy a visszatartott magyar járművek aránya a 2007-es 19 százalékról



2008-ban 14, 2009-ben pedig 1 százalékra csökkent.

■ A küldöttközgyűlés résztvevői saját – elsősorban természetesen negatív – tapasztalataikról beszéltek a hatóság képviselőinek. **Bánkeszi Lajos**, az egyesület budapesti régiójának képviselőjében például elmondta, hogy azt a bizonyos 1,2 millió forintos bírságot nem a vezetési időt túllépő elkövető fizette, hanem a jármű üzemeltetője. Azokat kellene kiszűrni, akiknek sem engedélyjük, sem szakképzett-ségük, sem megfelelő járművük nincsen, mondta. Azután: hol van annyi parkolóhely, hogy mindenki betarthassa a pihenő időt? Jó lenne, ha a kabotázst végző külföldieket valóban szigorúan ellenőriznék. **Bellér György** és **Kiss Gyuláné** szerint a hatóságoknak alaposabban kellene ellenőrizniük a külföldi járművek fuvarokmányait, különös tekintettel a harmadik-országos engedélyekre. **Sismanoglu Melih** 25 éve lett fuvarozó vállalkozó Magyarországon, s cége fejlődését, alakulását, az utóbbi időkben felmerülő nehézségeit vázolta fel. Ki gondol a szabályok meghozatalakor például arra, hogy a bolgár-török határon 24 órát állnak a járművek? És az is érdekes adalék, hogy – vizsonzásul a magyar hatóságok szigorú eljárására – a bolgárok kőkeményen büntetik a magyarokat.

■ A hatóság képviselőinek válaszaiból csak röviden idézünk, hiszen a közgyűlés levezető elnöke arra kérte őket, írásban adjanak választ a konkrét kérdésekre. De mindenképpen figyelemre méltó például, amit az NKH elnöke mondott el: találtak olyan kamiont, amely 40 tonna össztömeg helyett 70 tonnával közlekedett. A jogosítvány megszerzéséhez szükséges vizsgán sajnos néha azzal kell szembe-sülni, hogy írás-olvasási problémák is adódnak, de a jogszabály nem ad arra lehetőséget, hogy ebben az esetben nem adható ki a jogosítvány. Székely András a kabotázssal kapcsolatosan kiemelte, hogy a bolgár és a román fuvarozók egyelőre nem jogosultak ilyen fuvarfeladatok elvégzésére.

Ennek a napirendi pontnak a le-

zárása előtt Gál András megjegyezte: a küldöttközgyűlés résztvevői számára elfogadhatatlan az a válasz, hogy nem megfelelő a jogszabály. Arra kérte a hatóságok képviselőit, segítsenek a „jó” jogszabályok létrehozásában.

Be nem tartott megállapodás

A vendégek távozása után következett az MKFE elmúlt egy évi munkájának értékelése, illetve a feladatok meghatározása. Az elnökség írásos beszámolóját korábban megkapták a küldöttek. Wáberer György felkérésére **Karmos Gábor** főtítkárhelyettes ismertette a közúti fuvarozás jelenlegi helyzetét és az MKFE legfontosabb eredményeit, terveit. A többi között elmondta, hogy két évvel ezelőtt a magyar fuvarozók még az első helyen álltak Európában a piaci részesedés növelésében, mára a hatodik helyre estek vissza. A verseny legnagyobb vesztesei a régi tagállamok, és azok előztek meg bennünket, akik velünk együtt csatlakoztak. A statisztika szerint a magyar közúti fuvarozók megduplázták ugyan a részesedésüket, de az uniós csatlakozás óta 3,5-szeresére nőtt a járműállományuk és négyszeresére a létszámuk. Az eredményekről és a kudarcokról szólva a főtítkárhelyettes elmondta, eddig megmaradt az üzemanyag-megtakarítás adómentessége, változott a hétfégi forgalomkorlátozás, bizonyos elmozdulás történt a szakképzési hozzájárulás kérdésében, kedvezőbb lesz a bírságrendelet, megszűnt a nemzetközi időszaki vizsgálati bizonyítvány kiváltásának kötelezettsége, nem nőtt (eddig a gázolaj jövedéki adója, csökkentek az e-matricák árai. Ugyanakkor a tavaly, a kormánnyal megkötött megállapodás pontjainak túlnyomó többsége nem teljesült.

■ **Erdei Péter**, az MKFE Szolgáltató Kft. és az Oktatási Akadémia ügyvezetője az egyesület által nyújtott szolgáltatásokról számolt be. A legfontosabb eredmény – a MOL-MKFE megállapodás eredményeként – az „együtt tankolás”, amely azt jelenti, hogy eddig több mint 650 vállalkozó csatlakozott az akcióhoz, akik havonta több mint 3



millió liter gázolajat tankolnak, kedvezményesen. Ez a szám arra is reményt ad, hogy a tagság számára még magasabb engedélyt sikerül majd elérni. A kft. az idén további flottakedvezményeket szeretne elérni a tagság számára, például a gumiköpenyek, a biztonsági ponyvák és a járműkövetés terén.

■ Miután a levezető elnök megadta a kérdések-velemények felvetéséhez a lehetőséget, **Áchim Mihály Miklós** arról érdeklődött, mit tett az elnökség azért, hogy a tavaly javasolt biztosító társaság, illetve parkoló és üzemanyagkút létrejöhesse? Galambos István társelnök úgy válaszolt, hogy mire az elnökség, majd a külön bizottság dönthetett volna, már nem maradt elegendő idő. Ezért született az a döntés, hogy az egyesület jegyezzen részt a Wabard Biztosítóban. A rendkívül költséges parkoló és üzemanyag kút létrehozásánál gazdaságosabb megoldásként választották a MOL-kártya lehetőségét.

■ **Dóráné Békési Erzsébet** köszönetet mondott a TimoComnak, amiért segítettek a fuvarozókat súlyosan megkárosító szélhámós cég leleplezésében. Véleménye szerint az MKFE honlapján jó lenne megjelentetni azoknak a nevét, akikről óvakodniuk kell a fuvarozóknak.

■ **Dr. Szemzőné Boross Eszter**, az MKFE gazdasági igazgatója részletesen ismertette a közgyűlés résztvevőivel, mire fordítja vagyonát az egyesület. A többi közt elmondta, hogy a tagság számára annyit juttatnak, amennyit az egyesületi törvény megenged. A TIR árát nem emelték annak

ellenére sem, hogy az IRU árát emelt, és az árfolyam is sokat romlott. A különböző garancia-vállalások, a kötelező felelősségbiztosítás támogatása mellett jelentős összeg található kötvényekben.

Az MKFE elnöke szerint azonban eljött az ideje annak, hogy a rendelkezésre álló összegekből, az MKFE által megtermelt gazdasági haszonból, az egyesület vagyonából újabb, a tagság számára kedvező szolgáltatásokat, lehetőségeket hozzanak létre. Az érdekképviseleti munka eredményeit hiányoló hozzászólásokra a következőképpen válaszolt:

– Nem az MKFE hibája, hogy a miniszterelnök által aláírt megállapodást, amelyben például a gépjárműadó vagy a jövedéki adó csökkentése szerepel, a kormány nem tartja be. Ennél sokkal nagyobb problémákat látok 2009-ben. Gondolok az üzemanyag-megtakarítás és a napidíj adómentességének megszüntetésére. Ez utóbbi szinte minden más országban megvan. A vállalkozók által végzett tevékenység 35 százaléka harmadik országos fuvar. Ez jelentheti a kiutat, de szükséges hozzá a napidíj adómentessége. Tudnunk kell, hogy Európában 25 százalék a felesleges fuvarkapacitás. Ezen a magyar kormány nem segíthet. De kérdés, hogy javítják vagy rontják a versenyképességünket. Ez pedig csak a megígért adókedvezmények megadásával és a meglévő kedvezmények fenntartásával lehetséges.

Az Országos Küldöttközgyűlés végül egyhangúlag elfogadta a beszámolókat.

Rojkó Júlia