

MSZP Munkás, Foglalkoztatáspolitikai és Érdekvédelmi Tagozat

Munkába járás megkönnyítése, avagy hogyan lehetne mobilizálni a munkaerőt

Ma Magyarországon együtt van jelen a munkaerőhiány és a munkanélküliség. Cégek munkaerőket, keresnek, de helyben alig vagy egyáltalán nem találnak.

Kevés olyan vállalat, vállalkozás van, aki hajlandó vagy ki tudja gazdálkodni és fizetni a munkába járóknak a törvényben előírt közlekedési támogatást.

Munkába járás fogalma (Netjogtár) Hatályos Közlöny állapot (2010. II.26.) Magyar joganyagok 39/2010 (II.26) korm. Rendelet

Munkába járás esetén a munkáltató számára a költségek megtérítése nem csupán lehetőség, hanem egyúttal jogszabályi kötelezettség is.

A munkába járás fogalmáról, illetve a költségtérítés mértékéről a 39/2010. (II. 26.) számú Kormányrendelet (Rendelet) rendelkezik.

- a közigazgatási határon kívülről a lakóhely vagy tartózkodási hely, valamint a munkavégzés helye között munkavégzési célból történő helyközi (távolsági) utazással, illetve átutazás céljából helyi közösségi közlekedéssel megvalósuló napi munkába járás és hazautazás, tovább.
- a közigazgatási határon belül, a lakóhely vagy tartózkodási hely, valamint a munkavégzés helye között munkavégzési célból történő napi munkába járás és hazautazás is, amennyiben a munkavállaló a munkavégzés helyét – annak földrajzi elhelyezkedése miatt – sem helyi, sem helyközi közösségi közlekedéssel nem tudja elérni.

A költségtérítésre való jogosultság független attól, hogy a munkavállaló tartózkodási helyéről vagy lakóhelyéről utazik a munkahelyére, valamint annak sincs jelentősége, hogy az ideiglenes lakó vagy tartózkodási helyen felmerülő lakhatási költségeket a munkavállaló vagy a munkáltató finanszírozza.

Napi munkába járás esetén a munkáltató köteles megtéríteni a munkavállaló munkába járását szolgáló teljes áru, valamint utazási kedvezménnyel (például tanuló, nyugdíjas) megváltott, illetve az üzletpolitikai kedvezménnyel csökkentett áru bérlet vagy menetjegy árának legalább **86%-át**, amennyiben a munkavállaló

- belföldi vagy határon átmenő országos közforgalmú vasút 2. kocsiosztályán,
- menetrend szerinti országos, regionális és elővárosi autóbuszjáraton,
- elővárosi vasúton (HÉV-en),
- menetrend szerint közlekedő hajón, kompon, vagy réven

utazik a munkavégzés helyére.

Költségtérítés címén a saját gépjárművel történő munkába járás kapcsán

a munkában töltött napokra a munkahely és a lakó- vagy tartózkodási hely között és/vagy

Hazautazásra a munkahely és a lakóhely között az oda-vissza távolság figyelembevételével kilométerenként maximum 9 forintértékben biztosítható.

A dolgozónak a munkáltató a költségtérítést a bérlettel vagy jeggyel való elszámolás ellenében fizetheti ki, de ez nem jelenti feltétlenül azt, hogy azokat a munkáltatónak le is kell adnia, a munkáltató elfogadhatja a dolgozó nevére szóló számlát is.(idézet vége)

Látható hogy ezek a kedvezmények sem teszik lehetővé a munkaerő mobilitását. Vannak, olyan térségek az országban ahol tömegközlekedés alig van. Fogalmazhatnánk úgy is, hogy szinte nincs.

Az ország szegényebb területeiről nem tudnak az ott lakók munkába járni. Hiába van törvényben előírt kedvezmény a tömegközlekedésre. Még a fennmaradó összeget sem tudják kifizetni, mert jövedelmük oly csekély. Ezért lenne célszerű a munkás járatok fejlesztése, támogatása.

Saját gépkocsival szinte alig rendelkeznek a kistérségek lakói. (Nem részletezném, mert nem földrajz specifikus a jelenség.) Ők ezért alig vagy egyáltalán nem tudják a 9 forintos kilométernyi térítési díjat igénybe venni. A mai üzemanyag árakat figyelembe véve szükséges ezt a térítési díjat is megemelni **1,5 szeresével, azaz 13,5 forintos kilométerenkénti díjra.**

Ma a kormány nem fejleszti a ráhordásos tömegközlekedést.

Még a délelőtti műszakba járók csak-csak bejutnak a munkahelyükre, ipari és kereskedelmi centrumokba és délután haza is tudnak jutni, de már a délutános műszakból késő este már nem tudnak haza jutni., éjszakai műszakba nem tud a munkahelyére bejutni. Ennek azért is van nagy jelentősége, mert sok üzemben három műszakos vagy folyamatos munkarendben dolgoznak, és fontos, hogy műszakkezdésre beérjenek a dolgozók.

Valljuk be, az utazás a családtól elvett idő, de mivel valahogy meg kell élni, sokan ezt vállalják vagy vállalnák, ha mint már fentebb említett tömeg és helyközi közlekedés lenne késő este is. De nincs.

Azt is látni kell, hogy egy távolabbi vidékekre történő költözés, ahol hosszú távú megélhetés is van, az ma az országban nem működik. Nagyon drágák az albérletek hiába van lehetőség cafeteriában nyújtott támogatás biztosítására, nagyon kevés munkáltató biztosítja ezt a dolgozók számára. Sajnos ma a munkabérből a munkavállalók az elszabadult albérleti árakat nem tudják kigazdálkodni.

A munkásszállások állapota siralmas, már ahol vannak.

A munkásszállási apartmanok alig vannak vagy egyáltalán nincsenek, ahol családok együtt élhetnének. Ha egy családtag az otthonától távol talál munkát, nemcsak a munkásszálló költségét, hanem a család szétszakadását is el kell viselni.

Be kell látni, hogy a magyar nem mobilis. Ennek történelmi és más egyéb szociológiai okai is vannak, de ez egy későbbi anyag témája lehetne. Egyelőre csak annyi, hogy olcsó bérlakások hiányában ez az elkövetkezendő időszakban nem igen fog változni. A kormánynak nincs egy átfogó bérlakás programja. Nem részesíti előnybe ezt a programot. A bérlakás csak problémát jelentene számára, hiszen arra költeni kell, hogy megfelelő színvonalú legyen hosszútávon is. Amit nem akar. Egyszerűbb a magáncélú lakások építésének támogatása, mert azzal nincsen gondja. Ezzel viszont röghöz köti a fiatalokat és az idősebbeket. A lakások értékesítése nem egyszerű feladat, mert az árak térségenként annyira szóródnak, hogy hiába adok el egy lakást a keleti országrészben, ott ahol nincs munka és vennék, egy lakást a középső vagy az északnyugati térségben, ott nem kapok azért az összegért, amin eladtam. Ez hátrányt jelent. Ez bizony nem biztosítja a felzárkózást, az esélyegyenlőtlenségek felszámolását.

Kitörési pont lehet a buszos utaztatások támogatása szervezése. Nincs állami támogatása azoknak a vállalkozásoknak, akik evvel foglalkoznak. Akik pedig ezt teszik, azokat igencsak sújtja a magas üzemanyagok, árai, a biztosítási és a szervízdíjak és nem is beszélve a bérekre rakódó adóterhekről. Aki már utazott vagy utazik nap, mint nap „munkásbuszokkal” az megtapasztalhatja, hogy milyen idős járművekről beszélünk, a maga műszaki állapotával együtt. Ha nem kapnak támogatást ezek a vállalkozások, akkor nem fogják tudni teljesíteni feladatukat, és kénytelenek feladni e szolgáltatásukat. Ez kihathat a gazdaságra is. Azok a vállalatok, akik igénybe veszik ezeket a szolgáltatásokat, kénytelenek kifizetni a megemelt árakat, amit a megtermelt termékekben

fogérvényesíteni, ami nem előnyös a vásárlók számára. Ennek előbb utóbb infláció gerjesztő hatása is van.

De bekövetkezhet az a nem várt fordulat is, hogy nem tudja a buszos a vállalkozás kigazdálkodni a megemelt és számára megterhelő költségegek és megszünteti a vállalkozását, akkor a szolgáltatást igénybevevő is nehéz helyzetbe kerül, mert elveszítheti a dolgozóinak egy részét ami, bizony kihathat a gazdasági tevékenységükre. Ez odáig is vezethet, hogy olyan helyre költöznek, a térségbe, ahol ilyen gondokkal nem kell szembe nézniük. **Munkahelyek kerülhetnek veszélybe.**

A **javaslatunk** az, hogy **az állami költségvetés jóléti keretéből** kapjanak támogatást a munkásjáratok üzemeltetői. Térítse meg a kormány vállalkozások számára **költségeik 65%-át**, kilométerenkénti költség elszámolás alapján.

Kis és közép vállalkozók sem találnak általában a termelési, illetve szolgáltatási helyeikhez közel megfelelő képzettséggel rendelkező munkaerőt. Nem célszerű nagy buszok igénybe vétele, aminek a költségei magasak. Ezért KKV-k a 8 fő szállítására alkalmas mikrobuszok igénybe vételével tudják a munkaerő szállítását megoldani. A fajlagos szállítási költségeik sok esetben magasabbak, mint a nagyobb buszos vállalatokénál.

Saját maguk próbálják a szállítást megoldani, Mikrobusz vagy midibusz segítségével. Ez rugalmassá is teszi őket, mert például egy építkezéssel foglalkozó vállalkozás nem foglalkoztat 8-10 főnél többet egy adott építkezésen.

A vállalkozó, aki működtet, egy kis céget nem kap semmilyen támogatást a gépjármű (értsd ezen a mikrobusz) megvételére, üzemeltetésére. Viszont, hogy azt üzemeltethesse, igen sok jogszabálynak kell megfelelnie.

Ennek egy kis és közép vállalat, vállalkozó igen tetemes költségek árán tud csak megfelelni. Mobilabbak, mint a nagyok, mert olyan térségekből is tudnának munkaerőt felvenni és munkába szállítani, ahova a nagyok nem mennek. Ezért Őket is megilletné a támogatás.

A **javaslatunk** az, hogy az állami költségvetés jóléti keretéből kapjanak támogatást a kis és középvállalatok, akik a saját munkaerő szállítására vesznek munkába szállításra alkalmas mikro vagy midibuszokat.

Kapjanak vásárlási kedvezményt. Illesse meg őket azok a kedvezmények, amik a kis haszonjárművek vásárlása esetén megilleti a vállalkozást.

Adókedvezmény formájában illesse meg őket támogatás, ha saját maguk számára végzik dolgozóik szállítását. Térítse meg a kormány a mikrobuszok **költségeinek 65%-át** kilométer alapú elszámolás alapján.

Fontos, hogy **az önkormányzatok** is kapjanak lehetőségek és engedélyt munkába szállításra. Részesüljenek az aprófalvak, kis és nagy községek támogatásba e tevékenységük végzéséhez.

Biztosítson a kormány költségvetési keretet a fejlesztési oldal terhére és a modern falvak program keretében erre. Kapjanak állami támogatást kisbuszok megvásárlására és üzemeltetésre. Ezzel is biztosítva a munkába járást és a falvak fejlődést.

Ott ahol az emberek dolgoznak, fejlődnek ott a térség is növekszik és gazdagodik.

Az ország és a társadalom fejlődéséhez elengedhetetlen, legyen mobilizálható, megfelelő képzettségű munkaerő. A tagozat által kidolgozott javaslat ezt a célt szolgálja.