

AKTUÁLIS MODERNIZÁLT VÁMKÓDEX

Engedélyezett gazdálkodói státust bevezető közösségi jogszabályok**A KEDVEZMÉNYEZETTSÉG FELTÉTELEI**

A Vám- és Pénzügyőrség tájékoztatja tisztelt ügyfeleit, hogy az engedélyezett gazdálkodói státusszal kapcsolatos jogszabályok 2008. január 1-jén hatályba lépnek.

Az Európai Közösség elkezdte magát a globális kereskedelem biztonságát és könnyítését szolgáló WCO szabványrendszer elveit, így az engedélyezett gazdálkodói koncepció mellett is. A koncepció bevezetése a tervek szerint lépcsőzetesen fog történni, és kiteljesedése az úgynevezett Modernizált Vámkódexben valósul meg. Mivel ennek hatályba lépése még hosszú időt vehet igénybe, a már jelenleg hatályos Vámkódexbe (a 2913/92/EGK tanácsi rendeletbe) bekerülnek az engedélyezett gazdálkodókkal kapcsolatos rendelkezések.

Az engedélyezett gazdálkodó (Authorised Economic Operator – AEO) speciális státusszal rendelkező gazdasági szereplő, akit a vámhatóság megbízható partnernek minősít, és vámügyi intézése, illetve vámkezelései során kedvezményekben részesít.

Az engedélyezett gazdálkodói státust megszerző gazdálkodók számos könnyítést és egyszerűsítést élvezhetnek a vámkezelés során, így például kevesebb fizikai és okmányalapú ellenőrzésen kell átesniük, mint más gazdasági szereplőknek.

Az engedélyezett gazdálkodói státust a szállítási lánc valamennyi olyan szereplője (exportőr, importőr, vámügynök, fuvarozó, szállítmányozó stb.) megkaphatja, aki gazdasági tevékenysége kapcsán a vámjogszabályok hatálya alá tartozó tevékenységet végez.

Tekintettel azonban arra, hogy az Európai Közösség egy vámterületet alkot, az egyik tagállam által megadott engedélyezett gazdálkodói státust a többi tagállamnak is el kell ismernie. Három típusú engedélyezett gazdálkodói tanúsítvány („AEO-tanúsítvány”: Authorised Economic Operator certificate) adható ki:

a) AEO-tanúsítvány – „Vámügyi egyszerűsítések”: azoknak a gazdasági szereplőknek érdemes kérelmezniük, akik a vámjogszabályok által biztosított egyszerűsítésekben kívánnak részesülni.

b) AEO-tanúsítvány – „Biztonság és védelem”: azoknak a gazdasági szereplőknek érdemes kérelmezniük, akik a vámenellenőrzések során a biztonsággal és a védelemmel kapcsolatos könnyítésekben kívánnak részesülni a közösség vámterületére való belépésekor vagy innen történő kilépésekor.

c) a fenti két típus kombinációja.

Az engedélyezett gazdálkodói státus feltételei

● Engedélyezett gazdálkodó, néhány kivételtől eltekintve, csak a közösség vámterületén letelepedett személy lehet.

● A vámszabályok betartása tekintetében megfelelő előélet igazolása.

● A kereskedelmi és – adott esetben – szállítási nyilvántartások vezetésének kielégítő színvonalú rendszere, amely lehetővé teszi a megfelelő vámenellenőrzést.

● Adott esetben igazolt fizetőképesség.

● Adott esetben megfelelő biztonsági standardok megléte.

Az AEO státus előnyei

● az AEO státusszal rendelkező gazdasági szereplőknek kevesebb fizikai és okmányalapú ellenőrzésnek kell alávetni, mint más gazdasági szereplőknek,

● bizonyos engedélyek (például egyszerűsített nyilatkozattételi eljárás, helyi vámkezelés, engedélyezett feladó stb.) kérelmezésekor a vámhatóságok nem vizsgálják meg ismételtelen azokat a feltételeket, amelyeket az igazolás megadásakor már megvizsgáltak,

● ha az AEO státusszal rendelkező gazdálkodó úgynevezett belépési vagy kilépési gyűjtő vámáru-nyilatkozatot nyújt be, az illetékes vámhivatal az árunak a közösség vámhatóságára való megérkezése előtt tájékoztathatja, hogy a szállítmányt kiválasztották-e további fizikai ellenőrzésre,

● az engedélyezett gazdálkodók az említett gyűjtő vámáru-nyilatkozatokat csökkentett adattartalommal nyújthatják be,

● amennyiben az illetékes vámhatóság mégis kiválaszt további vizsgálatra egy olyan szállítmányt, amelyre engedélyezett gazdálkodó nyújtott be gyűjtő vámáru-nyilatkozatot vagy vámáru-nyilatkozatot, a szükséges ellenőrzéseket elsőbbséggel kell elvégeznie.

AKTUÁLIS BKIK

Felelősség, közutak, teherforgalmi stratégia

INTERJÚ SIPOS LÁSZLÓVAL, A MINISZTERELNÖKI HIVATAL FŐTANÁCSADÓJÁVAL

Ami éppen nagyon időszerű a fuvarozásban, arról a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály Fuvarozói Klubjában bizonyosan hallhatunk. Ez a klub az év legtöbb hónapjában összejön, és a rendezvényeiket három dolog jellemzi: a hangulatos helyszín, nagyon jó előadások hangzanak el és ezeket mindig élénk vita követi.

A novembéri összejövetel egyik előadójának Sipos Lászlót, a Miniszterelnöki Hivatal közlekedéssel foglalkozó kormány főtanácsadóját kérték

fel, aki három olyan közlekedési területről beszélt, amely érzékenyen érinti a fuvarozószakmát is, és amelyeken változásokra számíthatunk. Miután az



előadás időkorlátja miatt nem lehetett egy témakört kellő alaposan megismerni, ezért munkahelyén kerestük fel az előadót a kiegészítésekért.

Sipos László,
a miniszterelnöki hivatal
főtanácsadója

1. Objektív felelősség

● **Mit jelent számunkra ez a jogi fogalom?**

– A közlekedés veszélyes üzem, ezért a jármű üzemben tartója is felelősséggel tartozik a járművel elkövetett szabálysértésekért, a bekövetkezett eseményekért. Felelős, hogy kinek engedi át járműve vezetését.

Ezért ha egy gépjárművel a közlekedési szabálysértések meghatározott körét követik el, és ezt a rendőrség bizonyítani tudja, akkor a gépjármű üzemben tartóját is felelőssé teszi. E felelősség alól két esetben mentesülhet: teljes körűen, ha bizonyítja, hogy az esemény bekövetkezését megelőzően

vetkezte előtt bejelentette, járművét eltulajdonították; részlegesen, ha az esemény időpontjában használati szerződéssel engedte át járművének vezetését, és a használó átvállalja a szankciót. Ez az objektív felelősség, ami számos uniós országban már régóta működik, nálunk mind ez ideig még nem.

● **Miért kell ezt nálunk bevezetni?**

– Mert eddig egyes furfangos állampolgárok megtalálták a jogszabályi kiskaput, vagyis azt válaszolták a rendőrségnek, hogy nem ők vezették a járműüket, hanem egy családtagjuk, akire nem kötelesek terhelő vallomást tenni. Itt elakadt az ügy, és a szankcionálást évente mintegy 100 000 esetben e címen elkerülték. Ez abszurdum! Cég vagy intézmény tulajdonában lévő gépkocsi esetében egyszerűbb a helyzet, ott van menetlevél, fuvarlevél, tachográfkorong, egyéb nyilvántartás, tehát nehezebb



ben lehet kibújni. E felelősségre vonást elkerülők közé számos – a szabályosan közlekedők életét veszélyeztető – agresszív járművezető tartozik.

● **Milyen alapelvek érvényesültek a vonatkozó jogszabály elkészítésében?**

– Most 2007. november közepe van, az Országgyűlés még nem fogadta el a közúti közlekedésről szóló törvény szükséges módosításait, és azt követő-

en kezdődik meg a végrehajtási szabályokat tartalmazó kormányrendelet előkészítése, ezért nem érdemes részletekbe mennünk. Alapelvek valóban minden jogszabály alkotásához szükségesek, ez a rendelet sem kivétel. Sorolok néhányat:

- A szabálysértő jármű üzemben tartóját közigazgatási bírsággal kell büntetni, az elkövetőt (a jármű vezetőjét) – ha ismertté válik – szabálysértési eljárást követően bírsággal nem, csak más szankcióval (például büntetőpont, jogosítványbevonás) lehet sújtani.

- A közigazgatási bírság kiszabása a rendőrség feladata.

- Egyes szabálysértéseken belül érvényesüljön annak a közlekedés biztonságát veszélyeztető súlyosságának mértéke.

- A szabályszegésekhez tetemes közigazgatási bírságösszegek kerüljenek megállapításra. Ezzel szűnjön meg a szubjektív mérlegelés lehetősége, természetesen a jogorvoslati eljárás

során a méltányolható szempontok alapján lesz lehetőség a bírság mérséklésére is.

- A szabályszegésről készült felvételek, dokumentációk rögzítése, feldolgozása és egyéb szükséges ügykezelés zárt rendszerben történjen, kizárt legyen a jogellenes beavatkozás.

- A befolyó összegek jelentős részét közlekedésbiztonsági célra kell fordítani, azaz a közlekedőket veszélyeztető magatartást tanúsítók által kifizetett bírságok szolgálgják a jogkövető járművezetők biztonságának javítását.

Nem az összes alapelvet soroltam fel, de látható, mire számíthatunk. A szabályozás elfogadását követően azoknak a közlekedésbiztonságra gyakorolt hatása eredményeként már most is bizonyosak lehetünk, hogy útjainkon biztonságosabban lehet majd közlekedni, és remény nyílik, hogy a halálos balesetek számának csökkenése – az uniós elvárások teljesítése – is elérhető cél lesz.

2. Helyzetkép a közlekedésről

● **Hogyan látja az ország közlekedésbiztonsági helyzetét, mert a naponta úton lévő fuvarozók meglehetősen pesszimisták.**

– Az összkép valóban nem ad okot optimizmusra, nagyon sok a tennivalónk. A 2000-ig tartó fokozatos javulás után sajnos napjainkban minden évben tovább romlanak a statisztikai adatok, pedig egyre több az intézkedés a megelőzésre. Kampanyok, jogszabály-módosítások, rendőri ellenőrzések, egyéb akciók, de úgy tűnik, csekély eredménnyel.

A baleseti okokat elemezve megállapítható, hogy azok jelentős részben nem elalvásból, nem műszaki hibából, hanem tudatos szabályszegésekből adódnak. Ezen minden közlekedőnek el kell gondolkodnia!

Nemcsak a hiányos vezetéstechnikai ismereteknek, hanem főképp a hajszoltságnak is és a fegyelméletlenségnek van szerepe az adott körülmények

között helytelen sebesség megválasztásában. Ez az oka a balesetek egyharmadának. Elkésrítően magas a közlekedési szabályokat semmibe vevő autóvezetők aránya, akik manővereikkel megzavarják a nyugodt ütemben áramló forgalmat. Ez nem csak rendőri kérdés!

Egyebek mellett ezért is van szükség az objektív felelősség bevezetésére és a büntetési összegek jelentős megemelésére, ami például Franciaországban már remekül bevált. Négy év alatt 42%-kal csökkent a halálos áldozatok száma.

● **Nálunk mit mutatnak a számok?**

– Az EU Fehér Könyvének előírása, hogy 2010-ig a felére csökkenjen a halálos áldozatok száma, csak álom. Néhány országban van némi csökkenés, de Észtországon, Litvániában és Magyarországon nem hogy csökkenne, hanem növekedik a balesetek száma! Sajnos e tekintetben mi vagyunk az uniós „első”.

Nálunk a balesetek 64%-át a személygépkocsik, 10%-át a tehergépjárművek okozták. A motorkerékpárosok által okozott balesetek is ijesztő mértékben növekednek, a segédmotorosoké például 13%-kal. Legyünk óvatosabbak, ha motoros tűnik fel a közelünkben!

Az elmúlt évben közel 21 000 személysérüléses közúti baleset történt, melynek 6%-a volt halálos és 1305 személy vesztette életét. Ez nagyon rossz arány. A balesetekben 8000 súlyos sérülés történt és 20 000 ember szenvedett könnyű sérülést.

Nem valószínűsíthető, hogy ebben az évben ezek a számok pozitív irányban változnának. A lakott területen kívüli balesetszám jelentősen növekedett. Ezek az utakon 2000-ben 521 ember halt meg, most 700 körül tartunk. Itt is a rosszul megválasztott sebesség és a hibásan végrehajtott manőverek okozzák a bajt. Ez annak ellenére is figyelemre méltó, hogy a balesetek 67%-a lakott területen belül következik be, ugyanakkor a balesetben elhunytak 60%-a lakott területen kívül veszíti életét. ▶



Ha regionális alapon nézzük a kérdést, akkor a Dél-Alföld és a Dél-Dunántúl az a terület, ahol romlanak a statisztikai adatok. Az autópályák esetében jó tudni, hogy ezeken az utakon az összes baleset 2%-a történik, de a következmények súlyosabbak, és itt sajnos az összes balesetszám növekedést mutat.

● **Mi a helyzet az ittas vezetésrel?**

– Elkeserítő az is, hogy növekedést mutat az ittasan okozott balesetek száma is, ez a 2000. évi 10%-ról 14%-ra nőtt. Ebben Budapest mindössze 1%-kal van jelen, tehát a fővárosban csekély az ittasan okozott baleset, a Dél-Alföldön viszont jelentősnek mondható.

A rendőrség évente átlagosan 1,2 millió esetben fújítja meg a szondát, ebből 40 000 a pozitív. Ennyien veszélyeztetik a

saját és a közlekedő partnereik életét, testi épségét és vagyonát. És akkor még nem beszélünk azokról, akik elkerülték az ellenőrzést!

Megjegyzem örülök, hogy beszélhetek ezekről a számokról, mert a felelősségérzettel közlekedő embernek mutatják, milyen közlekedési környezetben közlekedik, és hol, mire számítson.

● **A helyzet javítására milyen**

kormányzati intézkedésekre van szükség a továbbiakban?

– Az objektív felelősség kapcsán a technikai háttér korszerűsítése és fejlesztése is napirendre került. Az ittas vezetés visszaszorítása érdekében korszerű légalkoholmérő berendezésekkel látnák el a rendőrséget, mellyel gyorsan és hitelesen lehetne kiszűrni az ittas vezetőket, és kiválthatnák a hagyományos vérértelmező procedúrát.

3. Teherforgalmi korlátozás

● **Már tudjuk, hogy Budapest közúti teher- és áruszállítási stratégiájáról fogunk megtudni előzetes információkat. Hogyan került előtérbe most ez a téma?**

– A fővárosban közlekedők, de főképp a közúti fuvarozók előtt közismert a főutak túlszűfolt-sága, ami mára már szinte elviselhetetlenné vált. Elég csak a Hungária körutat említenem, ahol egész napos már a zsúfoltság. Az M0-s elkészült szakaszai forgalma pedig szinte már félelmetes.

Közismert az is, hogy az elmúlt két évben jelentős útfelújítások történtek a városban, és nyilván nem engedhetjük meg, hogy ezek az útburkolatok ismét hamar tönkremenjenek. Nem elhanyagolható szempont a lakosságot, az utakat, az épületeket érő zaj-, rezgés- és kipufogógáz-terhelés sem, tehát mindezek rendezésére jelentős változásokat hozó operatív intézkedések szükségesek.

A problémákat tudva a megoldás szándékával a Fővárosi Önkormányzat a Főmítver Zrt.-t bízta meg a város közlekedését, áruszállítási reformját tartalmazó szakmai anyag elkészítésével. E megbízás keretében került sor egy nyolc főből álló szakértői bizottság létrehozására, amelynek az egyik tagja vagyok. Elmondhatom, a néhány hónapos működésünknek már van komoly eredménye, mert elkészült egy 40 oldalas munkaközi összefoglaló anyag, amely jó alapokat fog nyújtani a végleges megoldás elkészítéséhez. Ezt 2008 márciu-

sában le kell tennünk az asztalra, vagyis a Fővárosi Önkormányzat elé. A megvitatás után még további felsőszintű egyeztetésekre lesz szükség, mire elkezdődhetnek a gyakorlati intézkedések.

● **Vélhetően minden érintett fuvarozónak izgalmas lehet ennek az anyagnak a tartalma. Így van ez?**

– Pontosan. A változások első sorban a főváros és a lakosság védelmét fogják szolgálni, de nem biztos, hogy minden közúti fuvarozó örülni fog mondjuk az ösztömög-korlátozásoknak. Lehet, hogy kisebb gépkocsit kell vásárolni, lehet, hogy a meglévő gépjárműállománnyal nem végezhető tovább árumozgatás a súlykorlátozott övezetekben, tehát profilt kell majd váltani.

Ami az elkészült anyagot illeti, az első feladat nem lehetett más, mint a részletes, alapos helyzetfelmérés. Ismeretes, hogy már most is vannak korlátozott övezetek, amelyek a következők lehetnek:

• Lakó-pihenő övezet (behajtási szabályok a KRESZ-ben) • Zöld-övezet • Teljes tilalmi övezet • Tehergépkocsi-tilalmi övezet • 3,5 tonnás tilalom • 7,5 tonnás tilalom • 12,0 tonnás tilalom.

A felmérésben jelentős szerep jutott az útvonalak teherforgalmi terhelésének rögzítésére. Az M0-s „felkörügyűrt” a legterheltebb, majd az M5-ös, az M3-as bevezető szakasza és a Hungária körút viseli a teherforgalom legnagyobb részét. Ez egyben mutatja az M0-s keleti és északi szektor – beleértve

az M0-s északi hidat is – és többek között a hiányzó Csepel-Dél-budai híd, valamint az Aquincumi híd megépítésének égető szükségességét is.

● **Voltak egyéb kiinduló szempontok is?**

– A forgalmi adatok mellett számos egyéb szempontot is vizsgálnak a tervezők, példaként: városszerkezeti elemzés is készül, amelynek során egyebek mellett kiderült, a főváros úthálózata és a nagy szállítási igénnyel megjelenő ipari, kereskedelmi objektumok nincsenek összhangban egymással. Hiába szép és korszerű egy új nagyház, ha nem kielégítő körülmények között az odajutást biztosító közlekedési infrastruktúra.

Fel kellett mérni az iparterületeket, a logisztikai, a kereskedelmi létesítményeket, és a most épülő, nagy ipari beruházások jelenlegi és várható szállítási igényeit is, hogy megfelelő teherforgalmi stratégiát dolgozhassunk ki.

● **A tervezett átalakítások esetleg szükségessé tesznek jogszabály-módosításokat is?**

– Jelenleg öt olyan jogszabály van hatályban, amely a tervezett szabályozást érinti, a Közlekedési törvénytől kezdve a KRESZ-en át a Fővárosi Közgyűlés rendeletéig. Előbb találjuk meg a megfelelő megoldásokat, utána következhetnek a szükséges jogszabály-módosítások, amelyek valószínűleg nem kerülhetők meg. Ezekre a team tesz javaslatot a döntéshozóknak.

● **Úgy tűnik, bonyolult feladat lesz Budapest teherforgalmi stratégiájának megalkotása.**

– Feltehetőleg így lesz, hiszen nagyon sok tényezőt kell figyelembe venni. Az eddig említett

teken kívül csak a jelenlegi és a majd várható csúcsgazdálkodási hatások, vagy Budapestnek a közép-európai térségben betöltött csomóponti szerepe is benne kell legyenek a megoldásban. Fel kell mérni és össze kell hangolni a városban átmenő teherforgalmat, a kívülről jövő célforgalmat, vagy a városi belső áru- és anyagmozgatást, sőt a városból kifelé irányuló áruszállításokat is.

● **Tulajdonképpen mi a fő cél? Mire számíthatunk?**

– Ha már a lehető legtöbbet tudjuk a fővárosról, akkor kerülhet sor egy olyan időbeli, térbeli és ösztömög-korlátozó zónarendszer kidolgozására, amely az adott körülmények között könnyíti, optimalizálja a városi árumozgatási folyamatokat. Nem titkolt elképzelés, a javaslat tartalmazza, hogy az M0-s északi hídjának használatbavétele és a körpályának a 11-es és a 10-es útig történő megépítésével a körpályán belül a teljes pesti városrész zónák szerinti teherforgalmi korlátozás alá fog esni.

Nem újdonság ez, hiszen már 1970-től ismerjük Budapestten a teherforgalmi korlátozott zónákat, amelyeket az élethez igazítva mindig tovább kell fejleszteni. A következő lépéshez most jött el az idő.

Természetesen az új zónarendszerekhez kapcsolódva számos egyéb intézkedést is szükséges lesz bevezetni. Ki kaphat behajtási engedélyt, milyen feltételek mellett, milyen gyorsan kell megkapja, milyen járművek lehetnek – esetleg – kivételek a tilalom alól, milyen kedvezmények legyenek? Tovább kell lépünk a kijelölt áruakadó helyek hasz-

2008. február 23-án
a felújított Hotel Marriottban immár 7. alkalommal
kerül megrendezésre a

Fuvarozó Vállalkozói

FARSANGI BÁL

Pazar környezet, kiváló hangulat,
fenséges ízek.

Bővebb információért hívja
a (06-30) 914-20-88 számot.

Jegyelővétel: 264-50-40/230 m

*Töltse Ön is velünk
ezt az estét!*



nálátának szigorításában. Szükségesek úgynevezett motivációs intézkedések is, amelyek a járművek és a kijelölt rakodóhelyek jobb kihasználására, korszerűbb áruszállítási és rakodási technológiák alkalmazására ösztönzik a fuvarozókat. Kellnek jó szabályok, szigorú ellenőrzések és arányos büntetések, mert csak akkor fog jól működni a rendszer. El kell azon is gondolkodni, hogy a legnagyobb szállítási igénnyel rendelkező építőanyag-forgalom kiszolgálására egy városi logisztikai központot létre kell-e hozni, amely a logisztikai tevékenységen túl alkalmas lehet az építőipari hulladék újrafeldolgozására, ezzel megtakarítva jelentős szállítási igényeket.

● **Mit tudunk arról, hogy más EU-országokban, városokban hogyan működik a citylogisztika?**

– Meglehetősen sok információt gyűjtöttek össze a Főmterv munkatársai, amelyekből tanulni lehet, de egy az egyben bármelyiket átvenni nem szabad. Minden város más, mindenütt

más módszerek vezethetnek eredményre.

Például: Barcelonában több levágott sarkú útkereszteződés van, és a ferde sarkok mentén rakodási zónákat alakítottak ki. Másutt a városban változtatható jelzésekű táblák mutatják, melyik napszakban mely járműfajták használhatják az utcát. A gyalogoszónákba való behajtási jogosultságot elektronikus kapuk ellenőrzik.

Párizsban a jármű alapterülete szerint változik a korlátozott zónába való behajtás időszaka, de vannak felmentések az áru fajtájából adódóan.

Koppenhágában a 2 tonnánál nehezebb járművek nem hajthatnak be a városközpontba, és új rakodóhelyeket létesítettek. Stockholm, Malmö, Göteborg városokban 3,5 tonna felett időkorlátozás van, és a 12 méternél hosszabb járművek nem hajthatnak be, de egyes tranzitútonalakra ez nem érvényes. Amszterdam: behajtás 7,5 tonnáig és 9 méteres járműhosszig. Bréma: ingyenes térkép a teherforgalmi korlátozásokról, éjsza-

kai forgalomban össztömeghatár-korlátozással. Córdobában 3 zóna van, eltérő súly- és időszávkorlátozásokkal.

Amint látjuk, mindenki másképp csinálja, nekünk is lépniük kell az idővel, nekünk is ki kell dol-

goznunk a saját koncepciónkat. E pillanatban csak az a biztos, hogy dolgozunk Budapest teherforgalmi stratégiájának megalkotásán, és rövidesen jelentős változások várhatóak.

Tóth I. Gábor

NÉVJEGY

**Sipos László
kormány-főtanácsadó**

Közlekedési és Távközlési Főiskola (ma Széchenyi István Egyetem) építő üzemmérnök 1971.

Budapesti Műszaki Egyetem 1994. városi forgalomtervezési szakmérnök.

Közigazgatási Szakvizsga 1999. 1970–2000. Fővárosi Tanács – Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztály, 1987-től a Forgalomtechnikai osztály vezetője.

Munkaterülete: elsődlegesen a városi forgalomtervezés, forgalomirányítás, illetve az ehhez kapcsolódó beruházások végzése, később irányítása. A városi közlekedésben részes szervezetek, például BKV, Fősped, Főtaxi stb. szakmai felügyelője. Fősped Vállalat igazgatótanács tagja.

2000-től a Miniszterelnöki Hivatal kormány-főtanácsadója,

elsődlegesen a közlekedési szakterületen. Feladata az ezen a területen jelentkező kormányzati feladatok – szabályozás, fejlesztés, működtetés stb. – koordinálása, kapcsolattartás az érintett szervezetekkel, például GKM, MÁV, társadalmi szervezetek stb. A kormány elé kerülő anyagok előkészítésében való részvétel, azok véleményezése. A kormánydöntések végrehajtásának figyelemmel kísérése.

A Közlekedéstudományi Egyesületnek 1971 óta tagja, jelenleg a Városi Közlekedési Tagozat vezetőségének tagja. Városi Közlekedés szaklap szerkesztőbizottságának tagja 1990 óta. A Magyar Utügyi Társaság, illetve a Magyar Mérnöki Kamara alapító tagja. A Magyar Parkolási Szövetség (Hungaropark) Felügyelő Bizottság elnöke, annak 1989-es alapítása óta.