

MKFE HÍREK ÉRDEK-KÉPVISELETI LOBBI

Zöldebbé tenni a közlekedést

EURÓPAI UNIÓS POLITIKA

Az európai uniós közlekedéspolitikát nagymértékben a környezetvédelmi megfontolások határozzák meg. A fenntartható fejlődés nevében többek között a levegőszennyezettség visszaszorítására olyan intézkedéseket hoznak, amivel zöldebbé szeretnék tenni a közlekedést. Gyakran úgy tűnik, ezek a törekvések figyelmen kívül hagyják a versenyképességi és gazdasági szempontokat. Ezekről a gondolatokról beszélgettünk **Csányi Gáborral**, az MKFE nemzetközi kapcsolatok títkárával.



● **Januárban fogadta el az Európai Bizottság a „Klíma-változási csomagot”. Milyen célokat tűztek ki az éghajlat-változás kihívásaival szemben?**

– Ambiciózus, még inkább irreális célokat. Előírták például, hogy 2012-re az 1990-es szén-dioxid-kibocsátási szintet 20 százalékkal kell csökkenteni. 2006-ban ezt a döntést felülvizsgálták. Akkor már látszott, hogy 2005-ig körülbelül 6 százalékot sikerült elérni. Ez azt jelenti, hogy a maradék hat évre további 14 százalék jutna, ami szinte lehetetlen. Mint ahogy az is, hogy 2020-ra az összes felhasznált üzemanyag legalább 10 százaléka bioüzemanyag legyen. A környezetvédelem érdekében a közúti közlekedés nagyarányú térnyerését vissza akarják szorítani. Akár szabályozó, akár anyagi eszközökkel, és ezt ösztönzik is. Például a Marco Polo 2. pályázati program erre a célra az idén 60 millió eurót biztosít azoknak a vállalatoknak, amelyek a teherfuvarozást a közútról áttérítik a vízre, a levegőbe vagy a vasútra.

● **Hallani lehet a szennyező fizet elvről...**

– Amikor a jelenleg hatályos útdíj irányelvét elfogadták, már akkor kötelezték az Európai Bizottságot arra, hogy készítsen egy modellt, amiben bemutatja, hogy a közlekedés különböző alágazatainak milyen externális

költségei vannak. Ezeket fizettesék meg azzal, aki okozza. Itt a „szennyező fizet” elve érvényesül.

● **Elkészült egy tanulmány, amelyet az év elején Brüsszelben bemutattak.**

– Egyesek a legújabb fenyegetettség kategóriájába sorolják. Ebben kategorizálták a költségeket, mint: légszennyezés, zajszennyezés, klímaváltozási költség, a forgalmi torlódásokból fakadó költségek, baleseti költségek. Az elemzés lényege, hogy a tehergépjárművek csúcsidőben, városban durván 1 euró/km, vidéken fél euró társadalmi költséget okoznak. Ha ezeket a költségeket meg akarják fizettetni a fuvarozókkal, akkor az akár különadót is jelenthet, de mindenképpen jelentős terheket. Ezek ellen küzd az MKFE az IRU-ban, de nagyon elszánt ebben az ügyben a jelenlegi közlekedési biztosa.

● **Tavaly tavasszal lépett életbe az új szociális szabályozás a vezetési és pihenőidőről, az intézkedésekről. Mi a tapasztalat egy év távlatában?**

– Kihirdetésekor látszott, hogy sok probléma lesz vele. Az azóta eltelt idő igazolta, nem könnyű ezt a gyakorlatban megvalósítani a fuvarozóknak, ellenőrizni az illetékes hatóságoknak. Nehéz is úgy eljárni, hogy harmonizált legyen az értelmezés, mert ami az egyik tagállamban elfogadott, a másikban problémát okozhat. Az IRU arra kérte az Európai Bizottságot, állítson fel egy olyan jogi munkacsoportot, amelyben a tagállamok képviselői közös értelmezésben álla-

podnak meg. A Corte-t bízta meg az Európai Bizottság, hogy hozzon össze egy együttműködési megállapodást, ami tükrözi a különböző tagállamok egységes akaratát. Ennek egy konkrétabb megnyilvánulása a Guidance Note, az EU iránymutatások, amiből a mai napig hat született.

● **Mi a feladata a Guidance Note-nak?**

– A vezetési- és pihenőidő-szabályozásban a nem egyértelmű részek tisztázása. Ez csak iránymutatás, nem része az EU-s jogrendnek. Az IRU jelezte a problémát a bizottság felé, hogy ez kevés, mert nincs jogi ereje, illetve háttere. Ők úgy érvelnek, ez morálisan kötelező, hiszen egyhangúlag elfogadták. Gyakorlatban viszont nem ez valósul meg.

Két példa az iránymutatásból: a minimális pihenőidőtől és a maximális vezetési időtől való kivételes eltérés azért, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyre érhesen. Ez arról rendelkezik, hogy a személyi, a vagyon-, a jármű- és az árubiztonság megőrzéséért, ha már letelt a vezetési idő, és nem tud megállni alkalmas helyen a gépkocsivezető, akkor továbbmehet. Természetesen igazolni kell ezt a körülményt. Egy másik gyakorlati példa: pihenőidő megszakításának elrendelése a jármű mozgatásáért. Például vészhelyzet áll elő, aminek következtében el kell mozdítani az egyébként pihenő járművet, vagy a rendőrség vagy más hatóság felszólítja a gépkocsivezetőt, menjen röntgengéphez, akkor kénytelen megszakítani a pihenőidejét. Ilyenkor rugalmasnak kell lenni, hiszen a gépkocsivezető nem hibáztható. Szeretnénk elérni, hogy ez minden tagállamban egyformán alkalmazható legyen.

Megszületett a tevékenységigazololó lap, amin igazolhatják, hogy beteg volt, szabadságon volt vagy pedig a rendelet hatálya alá nem tartozó másik járművet vezetett a gépkocsivezető. Sajnos ezen nem regisztrálható a heti pihenőidő, illetve az egyéb, például raktári munkával töltött idő, így a tachográfadatok mellett nem elég pusztán ez

a papír, pedig az egyszerűsítés lett volna a cél. Az IRU szeretné elérni a hiányosságokat pótló módosítást.

A tavaly életbe lépett vezetési- és pihenőidő-szabályozás a korábbiakhoz képest eltörölte az autóbuzos személyszállításban a 12 napos vezetési lehetőséget, 6 napnál húzta meg a határt. Ez olyan tiltakozást váltott ki az autóbuzos szakmában, hogy az IRU külön kampányt indított a szabály visszaállítására. Több mint 20 ezer cég, illetve gépkocsivezető írta alá a petíciót, amiben kéri ennek a visszaállítását. Ez a törekvés eredménnyel kecsegtet, ugyanis az Európai Parlament támogatja a 12 napos vezetési lehetőséget.

● **Az Európai Bizottság tavaly nyáron tette közzé a szakmához jutást és piacra lépést szabályozó javaslatcsomagját. Mit jelentett ez?**

– Három rendelettervezetet: a közúti fuvarozói szakmához jutás közös feltételeiről; a buszos és a nehézteherautó-sofőrök szakmához jutásáról; a nemzetközi piacra lépésről: az egyik a személyszállítás, a másik az áru-fuvarozás területén. Sokban hozzájárult az MKFE lobbija is ahhoz, hogy az Európai Parlament Közlekedési Bizottsága kedvező módosításokat fogadjon el.

● **Beszéljünk az üzemanyag jövedéki adójának szabályozásáról.**

– A jelenlegi szabályozás előírja, hogy a gázolaj adójának minimum mértéke 302 euró/ezer liter 2004. január 1-jétől. 2010-től pedig 330 euró/ezer liter. A terv az volt, hogy 2014-től 380 euró/ezer literre emelkedjen a gázolaj jövedéki adója. Ezt mi kifogásoltuk, mert csak alsó határt állapítottak meg, maximumot nem.

Az Európai Parlament elfogadta a gázolaj jövedéki adójának új mértékét: 2014. helyett 2015-től nem 380 euró, hanem 359 euró/ezer liter, ezek minimum-szintek.

– b. lengyel –

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226