

## NIT HÍREK A FUVARÓZÓK KÉPVISELETÉBEN

## NiT Közgyűlés 2008

## TERÍTÉKEN A LEGFONTOSABB KÉRDÉSEK

A Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete május 24-én tartotta évi közgyűlését. A rendezvényen a tagokon kívül részt vettek a KHEM, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a VPOP és az ORFK képviselői.



A közgyűlésen megjelenteket **Füle László** alelnök köszöntötte, majd **Földi Elek** elnök főzött szóbeli kiegészítést az ipartestület elmúlt évi tevékenységét áttekintő írásbeli beszámolóhoz, melyet korábban minden taghoz eljuttattak. Az elnök sajnálattal vette tudomásul, hogy kevesen jelentek meg a közgyűlésen, pedig a közel 4100 tagvállalkozást tömörítő szervezet elmúlt évi tevékenységét tekintik át, és megvitatják az ipartestület, illetve a fuvarozószakma jövőben várható helyzetét. Elmondta: ma azzal kell szembesülni, hogy az elmúlt huszonöt évben saját erőből elért eredmények veszélybe kerültek, a közúti fuvarozás hanyatlásnak indult Magyarországon. Bár az európai tendenciák arra utalnak, hogy a közúti fuvarozás részaránya folyamatosan növekszik, hazánkban egyre csökken a fuvarozóvállalkozások száma. Véleménye szerint itt az ideje, hogy a szakma megkondítsa a vészharangot. Fel kell tárnai az okokat és ki kell alakítani a stratégiát, mely a folyamatok megállításához vezet.

Az ipartestület elnöke beszámolt arról, hogy a közgyűlés előtt néhány nappal a pénzügy-

miniszter és a közlekedési és pénzügyi tárcák államtitkárai fogadták a szakmai szervezetek képviselőit. Megállapodtak abban, hogy az alágazatot érintő legfontosabb kérdésekben a parlament őszi ülészakáig egy közösen kialakított javaslatcsomagot terjesztenek elő. A NiT Hungary elnöke biztosította a megjelenteket arról, hogy a szervezet az alapszabályban meghatározottak szerint, a tagok döntésének és felhatalmazásának megfelelően jár el a további érdekérvényesítési tevékenység során. A döntés a tagságtól függ, a szakma sorsa pedig az érdek-képviselési összefogásban, a szándékességben és a közös fellépés erejében van – zárta beszédét ipartestületünk elnöke.

● **Székely András**, a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium vezető főtanácsosa kifejtette, hogy az új minisztérium vezetői nyitottak a tárgyalásokra. Ez jelzi a kormányzat érzékenységét a szakma problémáira, és kész arra, hogy az üzemanyagár-robbanás következtében kialakult helyzetben lépéseket tegyen. A minisztériumi főtanácsos szerint a változtatáshoz törvénymódosítás szükséges, és az a legközelebbi idő-

pontként szeptemberben történhet meg. Kiemelte, óvatosan kell a számokkal bánni: igaz, az elmúlt évben 2000 közúti áru fuvarozó vállalkozással lett kevesebb, de nem szabad elfelejteni, a gazdaság fejlődésének egy bizonyos szakaszában szükséges az egészséges tökekoncentráció. Ezt mutatja, hogy a piacon maradó vállalkozásoknál üzemben tartott gépjárművek száma átlagosan eggyel nőtt.

A vezető főtanácsos elmondta, az EU komplexen áttekinti a közúti áru- és személyfuvarozás működési feltételrendszerét. Az úgynevezett közúti jogszabálycsomagban megfogalmazott változások nyomán azonban a jelenlegi magyar gyakorlaton alig kell majd változtatni. Érdeklődésként kiemelte, hogy a jogszabálytervezet egyeztetése során néhány ország képviselői a saját szigorú gyakorlatukat igyekeztek elfogadtatni – sikertelenül. Például Dániában a piacra lépéshez az első járműnél 50 ezer euróval kell rendelkezni, melyet nem lehet bankgaranciával pótolni, Spanyolországban pedig az új vállalkozó csak akkor léphet piacra, ha megfelel a kollégákból összeálló vizsgabizottság szigorú feltételeinek.

Szólott arról, hogy az unió a tagállamokra bízta, egy vállalkozás szakmai vezetője hány helyen töltheti be ezt a posztot. Egy felső határt szab: a szakmai vezető irányítása alatt levő cégeknél ne legyen több 50 gépjárműnél.

A bírságrendelettel kapcsolatban igen komoly tevékenységet folytat a közlekedési tárca és az érdek-képviselési szervezetek egyaránt. Az ellenőrzések számának növekedését szerinte úgy kell megítélni, hogy az a tisztességes, a jogszabályokat betartó vállalkozások érdekeit, a piaci pozícióik védelmét, javítását szolgálja. A szigorúbb ellenőrzési rendszer bevezetése óta csökkent a szabálytalanságok száma. A járművisszatartásról elmondta, vizsgálják annak a lehetőségét, hogy az ellenőrzések során feltárt szabálytalanság miatt a hazai cégek jármű-

veit ne tartsák vissza, mivel a hatóság utólag is behajthatja a kirótt bírságokat. Viszont ha a gépkocsivezető a felelős, és az üzemben tartó nem fogja helyettesíteni a bírságot megfizetni, akkor ki fogja? A hétvégi forgalomkorlátozásokról szólva elmondta, ha más nem is változtatnak, de a szomszédos országok gyakorlatához kellene igazítani a hazai szabályozást, erre már el is készítették egy tervezetet, de környezetvédelmi szempontok miatt csúszik a változás.

● **Hidi Sándor** szeghalmi vállalkozó kérdésében a felrakóhelyek felelősségéről szólt. Kemény büntetési tételekről van szó, amit egy túlsúlyos rakomány esetén nem az áru kiadójának, hanem a szállítónak kell megfizetnie. Véleménye szerint a szakmának el kellene érnie a felrakóhelyek büntetethetőségét. Székely András válaszában kifejtette, ha egy rendelet nem állja ki a gyakorlati élet próbáját, akkor azt módosítani kell, ilyen lehetőségnek nevezte a felrakóhely gyakoribb ellenőrzését. A hozzászólásokban felmerült, hogy a túlsúlykérdést az ADR-es szállításhoz hasonlóan oldják meg: a felrakó és a gépkocsivezető legyen közösen felelősre vonható. A vezető főtanácsos szerint ez nem járható út. A túlsúllyal kapcsolatban felmerül a fuvardíjak kérdése is. Ha valaki ár alatt dolgozik, azt a tisztességes piaci szereplők közönségek ki maguk közül, esetleg az érdekképviselések érjék el, hogy a többi vállalkozó számára negatív gyakorlatot az ügyeskedő vállalkozó szüntesse meg. A szakmai szervezeteknek a minimális önköltségszint meghatározására vonatkozó javaslatáról szólva a vezető főtanácsos kijelentette, erre nincs központi szándék, és véleménye szerint ettől a helyzet még nem javulna, mert a nyomott áron munkát végző fuvaros azt fogja mondani, hogy neki annyi az önköltsége, amennyiért elvállal egy-egy fuvarfeladatot.

● **Lovas Károly Róbert**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság elsőfokú területi igazgatója hozzászólásának „Az NKH szerepe a közúti közlekedésben” címet

## EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS A MOL-LAL

Az ipartestület együttműködési megállapodást kötött a MOL-lal, mely alapján a NiT Hungary tagvállalkozásai nagyvásárlói kedvezményeket kaphatnak üzemanyag vásárlásakor. A kedvezményeket minden NiT Hungary tagvállalkozás igénybe veheti, mely fő tevékenységként végzi a közúti közlekedési szolgáltatást, elfogadja a szervezet alapszabályában foglaltakat; érvényes ipartestületi tagsággal rendelkezik (egy évre előre fizetett tagdíj), amit a kedvezményes kártya használata alatt fenn kell tartani; a NiT Hungary felé nincs lejárt tartozása, és megfelel a MOL üzemanyagkártya-szerződésben rögzített pénzügyi és egyéb feltételeknek.

A tapasztalatok, alapján a konstrukció igénybevétele leginkább az 1–30 gépjárművel rendelkező vállalkozásoknak éri meg. A legnagyobb előnyt a társaság Magyarországon kínált sávos kedvezményrendszerre nyújtja. A MOL a szerződött NiT Hungary-tagok együttes üzemanyag-

fogyasztását veszi figyelembe, így a következő hónap vásárlásai során minden tag egyformán jogosult a meghatározott áremelkedményre. Tehát minél több gázolajat használnak fel együttesen az egyedileg szerződött tagok, annál nagyobb a kedvezmény mértéke.

A számlázás alapja a kedvezményes kártyás listáról, ami függetlenül az egyes kútárraktól, így a konstrukcióhoz csatlakozó fuvarozóknak nem kell keresni a főútvonalaktól távolabbi, olcsóbb kutakat. Ehhez hozzáadódik a NiT Hungary tagjai részére nyújtott sávos kedvezmény, ami minimum 4,20 forint/liter, de – a flottához csatlakozott vállalkozások összes vásárlása függvényében – elérheti a 9 forint/litert is. Az üzemanyagkártya további előnye, hogy Magyarországon garantálja a tagoknak a kedvezőbb árat.

Az üzemanyagkártyához a MOL-lal kötött szerződés útján lehet jutni, a NiT Hungary ajánlásával.

adta. Elmondta: stratégiájuk része a mindig valamilyen koncepcióra épülő, összehangolt és a lehető leghatékonyabban végzett ellenőrzés. Egy-egy megállítást során átlagosan három jegyzőkönyv készül. Érdekes összehasonlításra adnak módot a külföldi és belföldi járművek ellenőrzése során szerzett tapasztalatok. Többször kapnak olyan jelzést, hogy indokolatlanul sokat foglalkoznak a belföldiekkel, a külföldiek meg úgy érzik, hogy velük foglalkoznak túl sokat. Hangsúlyozta, egyik irányban sem elfogultak. Az új stratégia és az új technológia lehetővé teszi, hogy mindinkább csak a szabályt szegőkkel foglalkozzanak. Az M7-esen az aszfaltba előszűrő berendezéseket telepítettek, ezek körülbelül 5 százalékos pontossággal mérik a felettük áthaladó járművek tengelysúlyát, sebességét, megállapítják a rendszámot, és az alapján ellenőrzik, hogy rendelkeznek-e érvényes műszakival, illetve zöldkártyával.

Szól arról, hogy az áruszállítónál a vezetési és pihenőidők szabályainak be nem tartásában a

hazai vállalkozásoknál csökkenő trend mutatkozott 2007 júliusáig, azóta viszont emelkedést tapasztalnak. Úgy véli, a vállalkozások nem ellenőrzik a gépkocsivezetőket kellő mértékben, ezzel a „bírságfizetést állandósították”. A személyszállítók által elkövetett műszaki szabálytalanságoknál a külföldieknél markáns csökkenés látható. Az ADR-s fuvarosoknál, mind a belföldieknél, mind a külföldieknél a tavalyi visszaesés után ismét emelkedik a szabálytalanságok száma.

Az előadó néhány érdekes adatot is megosztott a hallgatóival: tavaly 920 390 ellenőrzési esemény történt, melyek során közúton 291 618 járművet és 373 614 menetírókorongot ellenőriztek. A legmagasabb szabálysértésért kiszabott összeg 5 038 200 Ft volt, a leghosszabb túlvezetés: 24 óra 50 perc a napi pihenőidő kivétele nélkül, a legnagyobb mért összötmeg: 78,1 tonna volt. A legtöbb bírságolt céget 21 alkalommal büntették meg, összesen 6 150 000 Ft értékben. Tavaly 1985 telephelyi ellenőrzést

végeztek, és 885 esetben találtak hiányosságot.

A hatóság kiemelt stratégiai célja a súlyos és halálos balesetek számának csökkentése. Fontosnak tartja, hogy a közlekedés minden területére, eszközére, személyére vonatkozó eljárások, hatósági feladatok az NKH-ban összpontosuljanak. Céljuk a közhitelesség, hozzáférhetőség, átláthatóság, elérhetőség és az egyablakos ügyintézés.

● **Gutyán Tibor** pénzügyőr alezredes, a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága Határügyi és Ügyeleti Főosztályának főosztályvezető-helyettese arról beszélt előadásában, hogy milyen szerepet tölt be a VPOP a közúti fuvarozással összefüggő szabályok ellenőrzésében.

Szól arról, hogy a VPOP tavaly 12 541 jogsértést tárt fel, idén március 31-ig 3620-nál tartottak. Tavaly a szabálytalanságok több mint 40 százalékát követték el román fuvarozók, az idén majdnem minden harmadik jogsértésért voltak felelősek. Ezért nem meglepő, hogy tőlük érkezik a legtöbb kritika a vámósok munkájára. A pénzügyőrök legtöbbször a román fuvarozókat bírságolják, őket követik a magyar, a bolgár és a lengyel fuvarosok. A kivetett bírságok nagyságával kapcsolatban felhívta a figyelmet, hogy a büntetési összegek alapján a magyar vámhatóság az európai középmezőnyben van.

A leggyakrabban előforduló szabálytalanságokról szólva elmondta, gyakori a fuvarengedélyekkel kapcsolatos olyan jogsértés, mint a közösségi engedély hiteles másolatának hiánya,

a kitöltetlen vagy rosszul kitöltött CMR, a CMR hiánya, jogosulatlan engedélyhasználat, a lejárt érvényességű engedély, a nemzetközi árufuvarozó igazolvány hiánya, érvénytelensége. Gyakori a vezetési és pihenőidő szabályainak megsértése is. A főosztályvezető-helyettes szólt arról, melyek a veszélyes áruk szállítása során feltárt legjellemzőbb jogsértések: az írásbeli utasítás hiánya, nem megfelelő nyelvezete, az írásbeli utasításban előírt felszerelési eszközök hiánya, a helytelenül kitöltött fuvarokmányok, jelölések, bárcák hiánya, megfeleléségi problémák, rossz vagy lejárt szavatosságú tűzoltókészülékek.

Elmondta, a vámhatóság vizsgálja, ha a szabálytalankodó hazai fuvarozó járművet nem tartja vissza, akkor igazolt fizetési képességű, a gépjárművet üzemben tartó vállalkozás utolérhető-e, és az esetleg be nem fizetett bírságok adók módjára behajthatók-e.

● A megjelent tagok elfogadták az ipartestület 2007-es tevékenységét összefoglaló beszámolót, majd megszavazták, hogy a jövő évi Beszámoló és Tisztújító Közgyűlés időpontja 2009. május 23. (szombat) legyen. A Jelölő és Mandátumvizsgáló Bizottság tagjaivá választották Bitter Tibort (Bitter-Szűcs Garázs Bt. – Mór), Fekete Zoltánt (Z.T. Trans Sped Kft. – Tiszapüspöki), Jakus Imrét (Bus-Trans-Fair Kft. – Budapest), Járfku Józsefet (Trans Tour '90 Kft. – Nyíregyháza) és Kapusi Pétert (Trans-Pack Kft. – Budapest).

**Meruk R.**

NiT Hungary  
1108 Budapest, Újhegyi út 3/A–5.  
Tel.: 265-5040, fax: 264-5045

