



NIT HÍREK ELSŐ EURÓPAI KKV HÉT 2009

## Az UETR harcol a közúti fuvarozókért

„AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS A GAZDASÁG TARTÓPILLÉRE”

**Mit tehetnek, mit tesznek az európai fuvarozói szakmai szervezetek a válság okozta sokkból való kilábalás érdekében? Milyen intézkedéseket tartanak szükségesnek, hogy a válság után minél rövidebb időn belül újra erőre kapjon a közúti fuvarozás Európában? Manapság ezek a kérdések foglalkoztatják leginkább a Közúti Fuvarozók Európai Egyesületének (UETR) tagszervezeteit, köztük a legnagyobb magyarországi fuvarozói érdekképviseletet, a NiT Hungary-t.**



A 185 ezer európai közúti fuvarozó vállalkozás érdekeit képviselő, kilenc tagszervezetet tömörítő UETR (Union Européenne des Transporteurs Routiers – Közúti Fuvarozók Európai Egyesülete) minden lehetséges európai fórumon igyekszik ráirányítani a figyelmet a gazdasági és pénzügyi válság fuvarozókat sújtó hatásaira. Így történt ez március 19-én, a Brüsszelben megtartott kibővített UETR-ülésen, ahol ipartestületünk meghívására a közlekedési ágazat olyan illusztris szakértői vettek részt, mint Barsiné Pataky Etelka európai parlamenti képviselő, az EP Közlekedési és Turisztikai Bizottságának tagja, Kazatsay Zoltán, az Európai Bizottság Közlekedési és Energetikai Főigazgatósága főigazgató-helyettese, Schmidt Szabolcs, a főigazgatóság osztályvezetője és dr. Polgár László, az Európai Unió Tanácsa Állandó Kép-

viselő Bizottsága Infrastrukturális és Környezetvédelmi Csoportjának csoportvezetője, közlekedési attasé. Egy hónappal később, április 20-án szintén Brüsszelben nyílt lehetősége a szövetségnek véleménye és szakmai javaslatai kifejtésére, legutóbb pedig a NiT Hungary budapesti székházában megrendezett UETR közgyűlésen és igazgatótanácsi ülésen tekintették át a tagszervezetek képviselői a nemzetközi közúti áru fuvarozás aktuális helyzetét.

### A gazdaság tartópillére

Az Első Európai KKV Hét 2009 című nemzetközi rendezvény-sorozat részeként május 8-án a NiT Hungary, mint több ezer kis- és középvállalkozás érdekeinek képviselője, adott otthont a soron következő UETR-ülésnek. A résztvevők – a NiT Hungary mellett a szlovén Obrtna Zbornica Slovenije, a bolgár BASAT, az olasz Confartigianato Trasporti és CNA FITA, a belga SAV és UPTR, a spanyol Fenadismer és a francia Unostra – a szakmához jutás és a piacra lépés, a nemzeti és a nemzetközi szabályok, a fuvarozási ágaza-

tot sújtó adók, az ellenőrzések és a piaci verseny témakörében osztották meg egymással tapasztalataikat, természetesen a gazdasági-pénzügyi válság tükrében. A tanácskozáson elhangzott egy egyszerű, ám a fuvarozási szektor kiemelt szerepére nagyon érzékletesen rávilágító mondat: az áruszállítás a gazdaság tartópillére. Amennyiben ez így van, akkor a döntéshozóknak – akár az Európai Parlamentben, akár az egyes tagországok parlamentjeiben ülnek – jól felfogott érdekük, vagy mondhatnánk, kötelességük is ennek megfelelő súllyal, odafigyeléssel kezelni az alágazatot nyomasztó problémákat. Az európai gazdasági növekedés újbóli beindulásának egyik fajsúlyos eleme tehát, hogy „odafönt” meghallják-e a fuvarozó szakma elvárásait, mutatkozik-e fogadókészség a szektor képviselőitől érkező javaslatok meg- és átgondolására, majd a felelős döntések meghozatalára.

### Az elérendő célok

A javaslatokat az UETR tagszervezetei mindenestre letették az asztalra, kijelölték az elérendő célokat és az azok megvalósításához vezető út sarkpontjait is. A kilenc szakmai szervezet képviselői megfogalmazták, harmonizálni kellene a közösségi szabályokat a tagországi szabályokkal. Nagyon fontosnak tartják a szabályok egységes alkalmazását, az ellenőrzések azonos elvek szerinti végrehajtását, hogy a jövőben ne fordulhasson elő az a mai gyakorlat, miszerint egy túlvezetés az egyik országban 2000 eurót „ér”, miközben a másik országban nagyvonalúan szemet hunynak a szabálytalanság felett. Ez egyrészt nagyfokú bizonytalanságot és kiszámíthatatlanságot szül a fuvarozók körében, másrészt a versenyhelyzetet negatívan befolyásoló tényező, nem utolsósorban pedig óriási súrlódásokat okoz az uniós tagországok fuvarozói között. Az UETR tehát egységes szabályokat, egységes elbírálást és szankciórendszert, valamint egységes ellenőrzési alapelvek kidol-

gozását sürgeti az unió minden tagállamában. A szervezet úgy ítéli meg, az európai közlekedést érintő egyes kérdésekben nem mindig a szakmai érvek dominálnak, hanem bizonyos érdekcsoportok a politikai nyomásgyakorlás eszközével igyekeznek befolyásolni a döntési mechanizmust. Ezért szeretnék elérni, hogy az unió mondja ki: tilos a politikai fellépés egyik vagy másik közlekedési mód érdekében vagy az ellen.

### Értékmérő a szakmai tudás

Egyre nagyobb az igény az unióban a vezetési és pihenődőkre vonatkozó 561/2006 EK rendelet módosítására. A javaslat mellett kardoskodók szerint a nehéz-tehergépjárművek vezetőinek napi maximális vezetési idejét a jelenlegi kilencről tíz órára kellene emelni, nem változtatva azonban a kétheti 90 órás kereten. Az elképzelt megvalósulása esetén levegőhöz jutnának az európai fuvarozó vállalkozások, némileg javulna a versenyhelyzetük.

Az UETR minden követ igyekszik megmozgatni, hogy a közúti közlekedési szektorban is bevezessék a kötelező 30 napos fizetési határidőt. Ez az intézkedés persze csak abban az esetben lenne igazán hatékony, ha az összes tagország nemzeti joganyagába bekerülne, másrészt pedig egy szankciórendszerrel is párosulna. (Az érdekképviselet kitaró szakmai munkájának köszönhetően, május 8-án Magyarországon hatályba lépett a 101/2009. (V. 8.) Korm. rendelet, amely kötelezővé teszi a 30 napos fizetési határidő alkalmazását a fuvarozási és személyszállítási szerződések esetében. Ez egy apró eredmény, ami azonban a jelen gazdasági helyzetben hozzájárulhat a közúti fuvarozók pénzügyi helyzetének stabilizálódásához.)

A közlekedési költségek és a fuvardíjak változásait figyelő úgynevezett európai megfigyelő rendszer felállítása szintén szerepel az UETR tervei között. Az elgondolás szerint ezzel lehetővé válna a tényleges költségeken alapuló fuvardíjak szá-

mítása, a tisztességtelen szerződési feltételek megszüntetése, és a fuvarozók végre egyenlő esélyekkel vehetnének részt a piaci versenyfutásban. Ahol nem az ügyeskedés, az ár alá kínálás, hanem a rátermettség, a megbízhatóság, a szakmai tudás lenne az értékmérő.

#### Fuvarozók boldogulása

Egyre többen szorgalmazták az unióban – ebben a törekvésükben partnerre találnak az UETR tagszervezeteiben is – az üzemanyag jövedéki adójának teljes visszatérítését a közúti közlekedési szolgáltatók részére. Komoly törekvés mutatkozik a forgalmi korlátozásokkal kapcsolatos szabályok harmonizálására, egységesítésére, valamint a kereskedelmi gázolajj-hatékony alkalmazását elősegít-

tő EU-s szabályrendszer megalkotására, amely egyszersmind gátat szabhatna az üzemanyag-turizmus mai káros gyakorlatának is. Az UETR szeretné elérni a szakmához jutás és a piacra lépés feltételeinek szigorítását, melynek kritériumai közé bekerülne, hogy a járművek legalább 60 százaléka a fuvarozó vállalkozás saját tulajdonában kell lenni. A szakmai szervezetek szerint nagyon fontos lenne, ha jelentősen kibővülnének a fuvarozók által is elérhető (mikro)hitellehetőségek.

Az UETR egyetért a szennyező fizet elvvel, de elutasítja azt az állítást, hogy jelenleg az úthasználók a külső költségekből nem vállalnak részt. Ezért nem ért egyet az externális költségek útdíjakban történő teljes érvényesítésével, továbbá szorgal-

mazza az úthasználati díjakból befolyó összes bevétel visszaforgatását a közúti közlekedési ágazatba a közúti infrastruktúrában keletkező károk finanszírozására, a többi közlekedési mód fejlesztésének társfinanszírozása helyett.

A Közúti Fuvarozók Európai Egyesülete úgy véli, a jelenlegi válság leküzdése után már nem csupán a vállalkozások túlélését kell garantálni, hanem egy

egészséges gazdasági életet is a szabályos verseny körülményei között. A fuvarozók piacon maradása „csak” a minimális cél, valójában ennél sokkal többre, kiszámíthatóbban működő gazdaságra, tisztább, átláthatóbb, jogilag szabályozottabb vállalkozói környezetre van szükség. Hosszú távon ugyanis ez garantálja az európai közúti közlekedési szolgáltatók boldogulását.

– nit –

**Kontúrfólia-akció!** Alig telt el néhány hónap a NiT Hungary „Nagynak lenni jó, de légy mindig látható!” című közlekedésbiztonsági konferenciája óta, máris sikerült aprópénzre váltani a rendezvény legfontosabb üzenetét. Az ipartestület – a Nemzeti Közlekedési Hatósággal közösen – kontúrfólia-akciót hirdetett a tagvállalkozásai részére, melynek keretében összesen 300 nehéz-tehergépjármű kontúrfóliázására nyílik lehetőség – ingyen! Részletes információk a [www.nit.hu](http://www.nit.hu) weboldalon, vagy a 264-5040/320-as telefonszámon.

## A MÁV ÁBE ügy utóregzése

### A NIT TAGOK MENTESÍTÉSE

**Az utóbbi hónapokban számos tagvállalkozásunk fordult tanácsért a NiT Hungary-hez, amiatt, hogy a külföldön általuk okozott károkkal összefüggésben a MABISZ tőlük követeli a károsultnak megfizetett kártérítést. Az ügy hátterében a MÁV ÁBE tavalyi dicstelen története áll. Szervezetünk ezúttal is a tagjai segítségére sietett, akik ezáltal súlyos összegek kifizetésétől kímélhetik magukat.**

**N**agy port felkavaró ügy volt, ezért tagjainknak – már csak az érintettség okán is – biztosan élénken él az emlékeztében a MÁV Általános Biztosító Egyesület vesszőfutása. A történet tavaly nyáron, augusztus 16-án érte el a csúcspontját, a Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (PSZÁF) ettől az időponttól függesztette fel a biztosító tevékenységét.

#### Megmentőből behajtó

Ipartestületünk számos tagvállalkozása az egyesületnél kötötte meg gépjárműparkjára vagy annak egy részére a kötelező gépjármű-felelősség biztosítást, és június-július folyamán annak rendje és módja szerint be is fizette a harmadik negyedéves díjat. Mivel a PSZÁF

épp a negyedév közepén látta elérkezettnek az időt a biztosító társaság elleni végső fellépésre, a befizetett kgfb-díj felelősséget jelentett, ám még ennél is rosszabbul jártak azok a tagjaink, akiknek a gépjárművezetői külföldön kárt okoztak, hiszen ezekért a károkkért a MÁV ÁBE már nem állt helyt a külföldi károsult felé. Jött a „megmentő”, a Magyar Biztosítók Szövetsége (MABISZ), amely megtérítette ugyan a károkozásokat, ám ezt a sokszor horribilis nagyságrendű összeget most a MÁV ÁBE biztosítással rendelkező üzemben tartókon, azaz a tagjainkon akarja behajtani. Az érintett tagvállalkozásaink képviselői a fizetési felszólítások kézhezvé-

tele után kezdték el tömegesen keresni ipartestületünket. Sorozatosan azokat a kérdéseket tették és teszik fel, hogy miért is kell nekik helytállni, vagy kell-e nekik helyt állni egyáltalán, vagy ki fizeti meg az ő kárukat, hiszen a jogszabályokban rögzített összes kötelezettségüknek a kötelező felelősségbiztosítás terén eleget tettek (biztosítást kötöttek és azt folyamatos díjfizetés mellett fenntartották)? Sajnos, az esetek egy részében már bírósági eljárások is indultak a tagjainkkal szemben.

#### Próbapaper: ki a felelős?

A NiT Hungary felmérte, hogy milyen esélyei lehetnek tagjainknak ebben az ügyben, majd gondos mérlegelés után úgy döntött: egy elismert szakember tanácsait veszi igénybe. Többfordulós szakmai konzultációt követően, megbízási szerződést kötött dr. Kovács Kázmér biztosítási szakjogással, a Kovács Kázmér Ügyvédi Iroda vezetőjével. A Magyar Autóklub Jogi és Érdekvédelmi Bizottságának elnöke szerint ez most az egyik legizgalmasabb biztosítási jogi probléma Magyarországon, egyben egy újabb szakmai kihívás a számára. A gépjármű-biztosítás a biztosítási piac egyik legjelentősebb területe, a jog-

viták túlnyomó része a gépjármű felelősségbiztosítást érinti. A kialakult helyzet egy speciális, eddig ismeretlen kérdést vet fel: mi történik abban az esetben, ha valaki olyan biztosítónál kötött felelősségbiztosítást – és egyébként rendben fizette a díjat –, amelyik felszámolás alá került? A NiT Hungary-vel kötött szerződés alapján a szakember tanácsadást nyújt a hozzá forduló ipartestületi tagoknak az ellenük indított ügyekben, s ha az elhangzott tájékoztatás, információk ismeretében valamelyik tag a peres eljárásra is megbízást kíván adni, akkor természetesen azt is ellátja. A próbaperek arról szólnának, hogy kit terhel a felelősség a jelenlegi helyzet kialakulásáért. A felelősként szóba jöhető szervezet lehet a PSZÁF vagy maga a jogalkotó, a Magyar Köztársaság Kormánya. A cél az, hogy az esetleges próbaperek sikere esetén a NiT Hungary tagjai a MABISZ által tőlük követelt összeget továbbháríthassák a felelősként megjelölt károkozó, mondjuk a PSZÁF felé, ezáltal súlyos összegek kifizetésétől kíméljék meg magukat.

– nit –

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