

MKFE HÍREK TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁS

# Megváltozott a bírságrendelet

ÉRDEKKÉPVISELETI ÉS SZAKMAI SIKER



**Végre! Több éve húzódó, a közúti közlekedési szolgáltatással foglalkozó vállalkozások és gépkocsivezetők szempontjából is „húsbavágó” történet végre került pont azzal, hogy az Országgyűlés június 8-án megszavazta a közúti közlekedési törvény módosítását, majd július 29-én, amikor a Kormány elfogadta a közúti árufuvarozáshoz, a személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló új szabályokat. Az idáig vezető, meglehetősen hosszú és akadályokkal teli útról, illetve a legfontosabb változásokról kérdeztük Karmos Gábort, az MKFE főtájkárhelyettesét, aki az egyesület munkaszervezetének képviseletében mindvégig részese volt ennek a szakmai folyamatnak.**

■ Sokszor és sokan foglalkoztak a közlekedési sajtóban az úgynevezett bírságrendelettel, amely egyre inkább borzolta a fuvarozók és a gépkocsivezetők idegeit. De mi volt az előzménye az irreálisan magas összegek kialakulásának, hogyan kezdődött a történet?

– Az ellenőrzési és bírságolási rendszer Magyarország uniós csatlakozása óta központi témája volt a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete érdekképviseleti, érdekérvényesítési munkájának – mondja a főtájkárhelyettes – Az MKFE egyre kiélezettebb fuvarpiaci viszonyok között működő tagjai szinte minden egyesületi fórumon szorgalmazták, hogy a hatóság olyan ellenőrzési és szankciórendszer hozzon létre, amellyel kiszűrhetik az illegálisan működő fuvarozókat, és szankcionálják azokat, akik súlyosan megsértik a versenysemlegeséget. Tagjaink azt is szeretnék volna elérni, hogy változzon a külföldi-magyar ellenőrzési és bírságolási arány, mert tapasztalataik szerint – és ezt az adatok is igazolták – sokkal gyakrabban állították meg a magyar, mint a külföldi járműveket. Ezzel összefüggésben olyan jogszabály megalkotását várták el, amely meg-

teremt annak a lehetőségét, hogy a szabályszegő külföldi jármű vezetője (üzemben tartója) bírságfizetés nélkül ne úszhassa meg cselekedetét. Továbbá az ellenőrző hatóságok közti

jobb koordinációt, ugyanakkor a hazai fuvarozók szankcionálásában való „érdekltségük” megszüntetését követelték. A célkitűzések között szerepelt a felrakóhelyek ellenőrzésének és szankcionálásának lehetősége, valamint az is, hogy a büntetési összegek legyenek viszsztatartó erejűek, ugyanakkor legyenek arányban az elkövetett szabálytalansággal, és a kis hibáknál toleráns módon lehessen kiszabni a büntetést. Végül olyan jogszabály létrehozását kérték, amely feloldja a közigazgatási és szabálysértési bírságok közti ellentmondásokat.

■ Mit tett az egyesület a célkitűzések megvalósulása érdekében?

– E célok elérése érdekében egy gyakorlatilag négy évig tartó érdekegyeztetési folyamat kezdődött. Elsőként az MKFE 2005. tavaszán szervezett egy olyan fórumot, ahol első ízben ültek együtt asztalhoz a személyszállítói és árufuvarozói szakma szempontjából kiemelkedő



jelentőségű jogalkotó és jogalkalmazó, vagyis ellenőrző hatóságok az egyesület tisztségviselőivel. Ekkor vált mindannyiuk számára világossá, jelentős jogszabályi változásokra van szükség ahhoz, hogy egy mindenki számára kezelhető rendszer jöhessen létre. Sikerült elérni, hogy a témával már kormányzati szinten is foglalkozzanak, aminek bizonyítéka, hogy a felsorolt célkitűzések a Kormány és az érdekképviseletek által 2005. augusztus 23-án aláírt megállapodás első két pontjában is szerepeltek Rövid időn belül módosult a közúti közlekedési törvény, valamint számos kapcsolódó kormány-, és tárcarendelet. S nem utolsósorban megszületett az 57/2007. (III.31.) Kormányrendelet, amelyről rövid időn belül kiderült, hogy a fenti elveket csak részben szolgálja, s arányosnak (főként a bírságmértékek tekintetében) semmiképpen nem nevezhető.

■ Ez a bizonyos „bírságrendelet” verte ki végképp a biztosítékot a fuvarozók körében. Mit léphetett ezután az egyesület, amikor a hatóság lát-szólag teljesítette tagjai követeléseit?

– Az MKFE a kormány megállapodást közösen írta alá a társérdekképviseletekkel. Ezért őket is bevonva újabb egyeztető fórumot szerveztünk. A Közlekedési Múzeum tárgyalóasztalát 2007. október 2-án harmincan ültük körül, az érdekképvisele-  
kön kívül a közlekedési tárca, a Pénzügyminisztérium, az Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium, valamint valamennyi ellenőrző hatóság, így a Nemzeti Közlekedési Hatóság, az ORFK, a VPOP, az Országos Munkaügyi és Munkabiztonsági Főfelügyelet, az akkor még meglévő Határőrség, az APEH, valamint az Országos Katasztrófavédelmi Hatóság kompetens vezetői és munkatársai. A megbeszélés egyik közvetlen eredménye az volt, hogy a szaktárca megbízása alapján a Közlekedéstudományi Intézetben megkezdődött az e témakörre vonatkozó mélyreható kutatás, és elkészült egy nagyon alapos és részletes tanulmány, amely megállapításainak döntő többségében igazolta az érdekképviseletek kifogásainak és javaslatainak jogosságát. Ezzel párhuzamosan a Kormány és az érdekképviseletek 2008. június 25-én újabb megállapodást írtak alá, amelynek 2. pontja éppen az úgynevezett bírságrendelet felülvizsgálatát célozta meg. Rövid időn belül viszont mindenki számára az is világossá vált, hogy ehhez elengedhetetlen a közúti közlekedési törvény módosítása, másrészt nem elég az 57-es rendelet toldozása-foldozása, új bírságrendeletet kell alkotni!

■ Ismerve a bürokrácia útvesztőit, ezután már viszonylag gyorsan megszületett az eredmény. Hogyan sikerült felpörgetni az eseményeket?

– Az ezt követő rendkívül intenzív munka, a tucatnyi idegtépő egyeztetés, a kilónyi dokumentumok, levélváltások számai: már mind-mind csak történelem, a folyamatban résztvevők és az MKFE irattárának emlékei. De név szerint is meg kell említenünk az MKFE elnökségének azokat a tagjait, akik szakértelmükkel, tapasztalataikkal rendkívül sokat tettek a változás érdekében. Az első forduló

lóban Galambos István és Rajnai Zoltán, az új bírságrendelet előkészítésében dr. Kocsis Rita és Galambosi Imre dolgozott rengeteget. Lényegében a hatóság elé kész jogszabály-tervezetet tehettünk le, úgy is fogalmazhatunk, hogy elnökségi tagjaink a „másik oldal” helyett (is) dolgoztak. Még gyorsabban megszülethetett volna a jogszabály, ha az Európai Unióban nem éppen ezekben hónapokban készül új irányelv, amelyet természetesen már Magyarországnak is figyelembe kellett vennie.

### ■ **Mennyire jellemző az összehang a bírságok, szankciók ügyében az unió országaiiban?**

– Az Európai Unióban az elmúlt években elsősorban az ún. szociális jogszabályok betartását és betartatását tartják fontosnak. A 2006. március 15-étől hatályban lévő 561/2006/EK rendelet (mely a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szól, s – többek között – a maximális vezetési- és minimális pihenődőkről, valamint szünetekről az unió valamennyi országában kötelező szabályokat tartalmazza) előírja a tagállamok számára, hogy hatékony, arányos, visszatartható erejű és diszkriminációmentes szankciókat alkalmazzanak az előírások megsértése esetén. Ugyanez vonatkozik a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (tachográfokról) szóló 3821/85/EK rendelet előírásainak megsértésére. Mindemellett az Európai Parlament és a Tanács 2006-ban egy 2006/22/EK irányelvet is alkotott, mely a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok végrehajtásának minimumfeltételeiről szól. Ez utóbbi III. melléklete tartalmazta a jogsértésnek tekinthető cselekmények – korántsem kimerítő – listáját. Mivel elemzéseik során ez utóbbit az uniós jogalkotók is hiányosnak tartották, így ez év elején megszületett a Bizottság 2009/5/EK irányelve, mely e III. mellékletet kiegészítette, pontosította, a jogsértéseket pedig az „nyhe jogsértés”, „súlyos jogsértés”, „nagyon súlyos jogsértés” kategóriákba sorolta. Az augusztus 1-jén hatályba lépett

új magyarországi bírságrendelet már úgy készült el, hogy megszemlően kielégíti az új uniós szabály előírásait, jelenleg nincs olyan egyéb uniós kötelezettség, amiért a szankciók szabályait újra felül kellene vizsgálni. Az EU előírásainak megfelelően – Portugália kivételével – valamennyi tagország meg is alkotta önálló jogszabályait a különböző jogsértések szankcionálására.

E jogszabályok azonban a szankciók típusaira, differenciálására vonatkozóan és a pénzbírságok nagyságrendjében is különböznek. Az unió elvárása tagországaitól, hogy ez év végéig legalább bírságotoló cselekedeteik harmonizáljanak az új irányelvvvel.

Mivel a jogszabályok megsértésére alkalmazott szankciók tagállamonként jelentősen eltérnek, a nemzetközi szállításban működő járművezetők és vállalkozások számára rendkívül nehéz egyértelműen kikövetkeztetni a lehetséges jogsértések megítélését és következményeit.

### ■ **Hogyan lehet összefoglalni a közúti közlekedési törvény legfontosabb módosulásait?**

– Ahogyan már említettem, nem lehetett volna új bírságrendelet alkotni a közúti közlekedési törvény módosítása nélkül. Ráadásul a magyarországi ellenőrzési és bírságotlósi szabályokban nemcsak a szociális előírásokra és a menetíró-készülékekre vonatkozó kérdéseket kellett rendezni, hanem – éppen a közigazgatási és szabálysértési bírságok közti ellentmondások feloldása miatt – a meghatározott engedélyhez és okmány meglétéhez kötött közúti közlekedési szolgáltatás, a saját számlás szállítás, a veszélyes áru szállítás, a gyorsan romló élelmiszerek és élő állatok szállítása, a bérelt járművekkel végzett áruszállítás, a járművek műszaki és környezetvédelmi tulajdonságai, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedése, az öm-

lesztett áruk szállítása, a nemzetközi kombinált áru fuvarozást elősegítő kedvezmények, a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozása kérdéseit is. S mindezek mellett – más okokból – a biztonsági öv, a gyermekbiztonsági rendszer, a motorkerékpár-bukósisak és a mobil rádiótelefon használatára vonatkozó előírásokat is újra kellett szabályozni.

Az új törvény (2009. évi XLV. törvény a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról) a szerepeket pontosan meghatározva rögzíti, hogy ellenőrizni és bírságotlóni őt hatóság, a közlekedési hatóság, a rendőrség, a vámhatóság, a katasztrófavédelmi hatóság és a munkaugyi hatóság jogosult.

### ■ **A bírságok összege okozta a legnagyobb problémát a fuvarozóknak, ezen a téren milyen változások születtek, illetve melyek a legfontosabb újdonságok?**

– Nagy előrelépés és siker, hogy míg egy rendelkezés megsértőjével szemben kiszabható bírság felső összege (800 000 Ft) nem módosult, addig az alsó határ 50 000 Ft-ról 10 000 Ft-ra mérséklődött. Fontos újdonság az is, hogy nincs helye bírság kiszabásának, ha a jogsértő cselekmény elkövetése óta egy év eltelt. Pontosítja a törvény, hogy a bírságot a rendelkezés megsértéséért felelősnek kell megfizetnie. Amennyiben többen felelősök, úgy felelősségük arányában szankcionálják őket, ha pedig ez az arány nem állapítható meg, a bírságot fele-fele arányban osztotnak. Szintén fontos módosulás, hogy mentesül a felelősség alól a bírságotlóra kötelezett, ha a szabálysértés a működési körén kívül eső elháríthatatlan ok, vagy olyan esemény miatt következett be, amelyet nem látott, vagy láthatott előre. A beszédett bírság ez évben még az eljáró hatóságot illeti meg, de jövő évtől mindez már a központi költségvetés központosított bevételét képezi!

Ez volt az egyeztetések egyik legvitatottabb pontja, s a módosítást sem a hatóságok, sem a Kormány nem támogatta. Érdekvérelési sikerként könyvelhetjük el, hogy az Országgyűlés mégis így döntött!

Szintén jelentős eredmény, hogy a törvény erejénél fogva megszünt a magyar járművek viszsztatartási lehetősége a bírságotló kikényszerítésére! Erre augusztus 1-je óta már nincs mód. Fontos és helyes döntésnek tekinthetjük, hogy az ellenőrzések szakmai útmutatását és koordinációját a közlekedési hatóság látja el.

Akinek már volt rosszul sikerült fellebbezése, értékelni fogja azt a változást is, hogy fellebbezés esetén a fellebbezéssel nem támadott rendelkezés jogerős.

A Kkt-hez tartozó, s ugyancsak pozitív hír, hogy – mások mellett az MKFE jogi képviselőinek beadványát követően – az Alkotmánybíróság nem mondot az üzemben tartó mögöttes felelősségére, azaz nem kell bírságot fizetnie az üzemben tartónak, ha a tényleges szabályszerzőtől nem lehet a bírságot behajtani!

### ■ **A sok jó mellett maradtak-e fájó pontjai a fuvarozóknak?**

– Egy negatív változás történt, s ez természetesen ismertetnünk kell. Határozott érdekvérelési ellenvetés ellenére Hagyó Miklós főpolgármester-helyettesnek sikerült politikailag kilobbiznia, hogy a behajtási tilalom korlátozott övezetben szabálysértések jövő évtől a közigazgatási bírság alá kerülnek.

### ■ **Melyek a legfontosabb tudnivalók az új bírságrendeletből?**

– Augusztus 1-jétől hatályos a 156/2009. (VII.29.) Kormányrendelet, mely felváltotta a mind a magyar, mind a külföldi fuvarozók által sokat kritizált és bírált korábbi 57/2007. (III.31.) Kormányrendeletet, melyet a szaksargon csak bírságrendeletként titulált. A korábbi rendelet egyébként olyan éles támadások tüzebe került, hogy azzal már EU-szinten is érdemben foglalkoztak, sőt, például a Zala Megyei Bíróság is az Alkotmánybírósághoz fordult miatta. ➤



► Az új bírságrendelet teljes ismertetésére terjedelmi okokból nincs módunk, hiszen az a Magyar Közlönyben is 20 oldalas (természetesen a jogszabály teljes terjedelmében olvasható és letölthető a [www.mkfe.hu](http://www.mkfe.hu) web-lapról)! A lényeges változásokra azonban szeretném felhívni a figyelmet!

Az új bírságrendelet nem az úgynevezett bírságtáblázatokban, hanem összevontan, a rendelet 2.–12. paragrafusaiában rögzíti azokat a jogszabályokat, illetve 12. mellékletében azokat a bilaterális egyezményeket, amelyek megsértése bírságot von maga után, s szakaszonként külön-külön hivatkozik a mellékletként szereplő összesen 11 bírságtáblára.

Fontos módosulás továbbá, hogy több esetben, amikor az ellenőrző hatóság okmány hiányát állapítja meg, de a hiányzó okmányok megléte az NKH nyilvántartásából megállapítható, vagy a nyilvántartásban nem szereplő, az ellenőrzés időpontjában minden kétséget kizáróan érvényes okmányt az ellenőrző hatóságnak – az ellenőrzés napját követő 8 napon belül – bemutatják, akkor a bírság mértéke 30 000 Ft, szemben azzal, hogy a korábbiakban e „kedvezményes” bírságtétel 50 százalékos (azaz ennek akár többszöröse) volt.

Ugyancsak alapvető fontosságú, hogy a jogszabály a „halmazati bírságok” összegét is korlátozta! Az engedélyekkel, a vezetési- és pihenőidőkkel, az ADR-rel, illetve az úgynevezett túlsúlyos szabályok megsértése esetén, ha ugyanazon ellenőrzés keretében több jogsértő cselekményt, illetve mulasztást állapít meg az ellenőrző hatóság, a kiszabott bírság összege legfeljebb 1 000 000 Ft lehet, egyéb esetekben pedig külön-külön legfeljebb 600 000 Ft, de együttesen sem lehet több 2 200 000 Ft-nál. Amennyiben a gépjárművezető a bírság fizetésére kötelezett, a maximális tételeket a jogszabály ugyanezekre az esetekre 400 000 Ft-ban, 250 000 Ft-ban, illetve 800 000 Ft-ban állapítja meg. Újdonság, és megítélésünk szer-

int nagyon jó hír, hogy az NKH Központi Hivatalának 2009. december 31-ig Komplex Ellenőrzési és Bírságolási Útmutatóban kell meghatározni az új bírságrendelet végrehajtásához szükséges valamennyi ismeretet, ez az útmutató az egységes hatósági ellenőrzési és bírságolási gyakorlat záloga lehet!

Ugyancsak újdonság, hogy az NKH-nak az ellenőrző hatóságokkal egyeztetve minden év november 30-ig éves ellenőrzési tervet kell készítenie a következő évre, melyet a szaktárca minisztere – többek között az MKFE-vel történő egyeztetést követően – hagy jóvá!

Jó tudni azt is, hogy az augusztus 1-jét megelőzően elkövetett szabályszegések esetében is az új bírságrendelet előírásait kell alkalmazni abban az esetben, ha a bírság mértéke, illetve a bírság legmagasabb mértéke tekintetében az új rendelkezés kedvezőbb, mint a korábbi bírságrendeletben volt!

A rendelet – helyesen – módosítja a közúti áru fuvarozási szerződésekről szóló 2/1981. (I.31.) MT rendeletet, az ún. KÁSZ-t is, valamint a 89/1988-as MT rendeletet az alábbi meghatározásokkal:

- ha a fuvaroztató vagy megbízása alapján az áru feladója vagy a felrakást végző a gépjárműre annak teherbírását meghaladó tömegű árut rak fel és a közúti forgalomban az ellenőrző hatóság túlsúlyt állapít meg, a fuvaroztató – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – a külön jogszabályban (az új bírságrendeletben) meghatározott bírságot köteles fizetni (KÁSZ);
- a rakomány tömegére vonatkozó nyilatkozat nem valószínűsít meg megfelelő tartalommal történt kiállításáért külön jogszabály (az új bírságrendelet) alapján fizetendő bírság a nyilatkozat kiállítását terheli (KÁSZ);
- túlsúly megállapítása esetén a külön jogszabály (az új bír-

ságrendelet) alapján fizetendő bírság a bizonylat kiállítását terheli (89/88-as).

Ez utóbbi meghatározásokkal megvalósult a szabálytalan felrakóhelyek szankcionálásának lehetősége is!

Végül – a teljesség igénye nélkül – a bírságtáblák egyes módosulásaira szeretném felhívni a figyelmet. Mindenképpen érdemes alaposan elolvasni, tanulmányozni ezeket a mellékleteket is.

A régi rendelethez képest fontos változás, hogy a táblázatok minden esetben rögzítik a bírságolással érintett cselekmény elkövetéséért felelőssé tehető céget, vagy személyt!

A rendelet 1. melléklete (az 1. bírságtábla) pontosítja az engedélyekkel kapcsolatos bírságolással érintett cselekmények, mulasztások körét. Egyes tételeinél – például a fuvarlevél és a menetlevél előírásoknál – a bírságtételek jelentősen csökkentek.

A 2. melléklet (a 2. bírságtábla) a sajtószámlás személyszállítással kapcsolatosan tesz a korábbiakhoz képest pontosításokat, a menetlevél esetében szintén a bírságtételek csökkenésével.

A 3. melléklet (a 3. bírságtábla) a vezetési- és pihenőidő szabályok megsértésének szankcióit tartalmazza. A korábbi öt kategóriás differenciálás helyett hat kategóriás a differenciálás, a bírságtételek pedig – főként a kisebb szabályszegéseknél – jelentősen csökkentek. Kiküszöbölő a korábbi százalékos mértékeket és mindenütt precíz adatokat ad meg. (Csak példalózó jelleggel, míg ha valaki korábban a négy és fél órás folyamatos vezetési időt 59 perccel lépte túl, 300 000 Ft bírságot kellett fizetnie, addig az új rendelet szerint ez 80 000 Ft. Egy félórán belüli napi túlvezetés szankciója pedig 10 000 Ft, szemben a korábbi 50 000, illetve akár 100 000 Ft-tal!) Elismérendően következtes a jogszabály a kategóriánként alkalmazott 10

– 30 – 80 – 120 – 200 – 300 ezer Ft-os bírságmértékekkel.

A szabálysértési körben a legjelentősebb mennyiségi változást – a korábbiakban hivatkozott 2009/5/EK irányelv beépítése miatt – a 4. melléklet (a 4. bírságtábla) jelenti. Mivel az uniós előírás miatt a bírságolással érintett cselekmények és mulasztások köre e táblában jelentősen bővült, nyomtatékosan felhívjuk mind a munkáltatók, mind a gépkocsivezetők figyelmét az új szabályozás tanulmányozására!

Az 5. mellékletet (az 5. bírságtáblát) elsősorban az ADR-es árukat szállító, a 6. mellékletet (a 6. bírságtáblát) pedig elsősorban az ATP-s árukat és az élőállatot szállító cégeknek és járművezetőiknek javasoljuk tanulmányozásra!

A 7. melléklet (a 7. bírságtábla) ismerete a bérelt járművekkel történő fuvarozások során fontos.

A 8. melléklet a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést, méretet meghaladó járművekre vonatkozó új szankciókat és új bírságokat írja le. Az új közigazgatási bírságtételek – helyesen – differenciáltak, kismértékű szabálysértések esetén a korábbi közigazgatási bírságnál jelentősebb kevesebbek, melyek ugyanakkor a szabályok nagyobb megsértése esetén jelentősen nőnek!

Ugyancsak e táblázatban csökkent a nemzetközi, nem menetrend szerinti személyszállításra használt autóbuszokhoz előírt okmány hiányának, érvénytelenségének büntetési tétele 200 000 Ft-ról 100 000 Ft-ra, illetve a jármű üzemben tartóját azonosító jelzés feltüntetésének hiánya bírságtétel 100 000 Ft-ról 10 000 Ft-ra!

A 9. melléklet (a 9. bírságtábla) a kombinált fuvarozást végzők számára releváns.

Új a 10. melléklet (a 10. bírságtábla), mely a hétfégi forgalomkorlátozásra vonatkozó rendelkezés megszegését szankcionálja, megpedig a korábbi szabálysértési bírsághoz képest az új közigazgatási bírságtétel magasabb!

Érdeemes mindenkinek tanul-



mányozni a II. mellékletet is (bár ezt nem elsősorban a közúti közlekedési szolgáltatók számára „készítették”), ebben a menet közben kézben tartott mobil rádiótelefon használata, a biztonsági öv használata nélküli közlekedés, a gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása és a motorkerékpár-bukósíkok használatának elmulasztása szankcióit olvashatják.

### ■ Véget ért egy hosszú, küzdelmes időszak. Milyen újabb témák kerülnek előtérbe az érdekképviseleti munkában?

– A bírságrendeleten kívül meg kell említenem két jogszabály módosítását, az egyik a meghatározott össztömeget, tengelysúlyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szól, a másik az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításra vonatkozik, s ez a módosított változat már tartalmazza az uniós kötelezettséget is. További sikert jelent egyesületünk számára, hogy az Árufuvarozási tanács

tagjai megbeszéléseket folytattak – tagságunk jelzései alapján – a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a VPOP képviselőivel a Magyarországról történő harmadik országos feladatot végző külföldi fuvarozók engedélyeinek ellenőrzéséről és az engedélyek kezeléséről. A tapasztalatok szerint ugyanis többnyire lengyel fuvarozók vitték el az árut úgy, hogy nem volt, vagy már többszörösen lejárt az engedélyük. A megbeszélés eredménye, hogy a hatóság ellenőrzi és ami még fontosabb, kezeli az engedélyeket, így máris tapasztalható a külföldiek által végzett harmadik országos forgalom csökkenése. Szintén nagy sikerként könyvelhetjük el, hogy az áru- és a személyszállító vállalkozásoknak is lehetősége nyílik a szakképzési hozzájárulás egy részének felhasználására saját gépkocsivezetők hatósági képzéseire. A mikro és kisvállalkozások a 60-, a közepes és nagyvállalkozások az összeg 33 százalékát fordíthatják erre a célra. Ami az elkövetkezendő időszak

feladatait illeti, a használatárányos útdíjrendszer bevezetése ismét napirendre került. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Siposs Árpád és Andricsák Zoltán vezetésével elkészítette a használatárányos útdíj „Zöld könyvét”, és meg is kezdődtek az egyeztetések. Az elmúlt négy év történései alapján szerintem kevés a politikai esély arra, hogy ebben a kormányzati ciklusban ez a rendszer megindulhasson. Az MKFE álláspontja egyébként az, és hozzáteszem, ebben a Magyar Autóklub és a Levegő Munkacsoport is egyetért velünk, hogy amennyiben a használatárányos útdíjat Magyarország bevezeti, akkor a magyarországi székhelyű vállalkozások számára relatív versenyelőnyt kell teremteni. Erre német és osztrák példa is van, akár adócsökkentésre, akár kedvezményes részecskeszűrő vásárlásra is emlékeztethetünk. Amiben a Levegő Munkacsoport már vitatkozik egyesületünkkel, hogy szerintünk a bevételt a közúti

infrastruktúra érdekében kell felhasználni.

Ez év második felének és a jövő évnek nyilván sláger témája lesz a közösségi közlekedés reformja, bizonyos támogatások megvonása. A közösségi közlekedés finanszírozása vitathatatlanul reformra szorul, és bizonyos, hogy ez véraldozatok nélkül nem valósulhat meg. De végre világossá kellene tenni és összehangolni a vasút és az autóbussz szerepét, hiszen mindegyiknek megvan a maga fontos helye. Meg kellene szüntetni a fölösleges párhuzamosságokat, és megfontolni, melyik területen melyik a gazdaságos és nélkülözhetetlen megoldás. Végeztül tudjuk, hogy a Kormány őszi munkatervében szerepel az 1992-ben megállapított üzemanyagnorma-rendszer vizsgálata. Álláspontunk szerint a norma bizonyos elemeiben valóban van tartalék, de szakmai hiba lenne egy egyszerű fűnyíró elv alapján meghozni a döntést a változtatásról.

Rojkó Júlia

## MAGYARORSZÁGI HASZONGÉPJÁRMŰ-ELADÁSI ADATOK, 2009. ÉV I. FÉLÉV ■ MAGYAR GÉPJÁRMŰIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

MÁRKA	2009. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2009. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2009. I. félév (db)	Piaci részesedés %-ban
<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT</b>			<b>3,51–5,00 TONNAIG</b>			RENAULT	90	13,9
CITROËN	445	6,4	IVECO	2	2,7	SCANIA	61	9,4
DACIA	27	0,4	MERCEDES	73	97,3	TATRA	0	0,0
FIAT	706	10,1	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>75</b>	<b>100,0</b>	VOLVO	62	9,6
FORD	1 653	23,6	<b>5,01–10,00 TONNAIG</b>			<b>ÖSSZESEN</b>	<b>646</b>	<b>100,0</b>
HYUNDAI	0	0,0	DAF	17	11,0	<b>BUSZ</b>		
KIA	10	0,1	IVECO	112	72,7	MAN	0	0,0
LAND-ROVER	56	0,8	MAN	3	1,9	MERCEDES	17	10,9
MAZDA	88	1,3	MERCEDES	5	3,2	SCANIA	3	1,9
MERCEDES	407	5,8	MITSUBISHI	6	3,9	VOLVO	136	87,2
MITSUBISHI	245	3,5	RENAULT	11	7,1	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>156</b>	<b>100,0</b>
NISSAN	638	9,1	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>154</b>	<b>100,0</b>	<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT</b>		
OPEL	444	6,3	<b>10,01–15,00 TONNAIG</b>			2,5 TONNAIG	1 770	25,1
PEUGEOT	464	6,6	DAF	4	4,3	2,5–3,5 T KÖZÖTT	5 284	74,9
RENAULT	397	5,7	IVECO	34	36,6	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>7 054</b>	<b>100,0</b>
SKODA	106	1,5	MAN	17	18,3	<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA FELETT</b>		
SSANGYONG	11	0,2	MERCEDES	32	34,4	3,5 TONNA	377	25,1
TOYOTA	509	7,3	RENAULT	6	6,5	3,51–5,0 TONNA	75	5,0
VOLKSWAGEN	795	11,4	VOLVO	0	0,0	5,01–10,0 TONNA	154	10,3
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>7 001</b>	<b>100,0</b>	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>93</b>	<b>100,0</b>	10,01–15,0 TONNA	93	6,2
<b>3,5 TONNA</b>			<b>15,01 TONNA FELETT</b>			15,01 TONNA FELETT	646	43,0
IVECO	146	38,7	DAF	244	37,8	BUSZ	156	10,4
MERCEDES	218	57,8	IVECO	43	6,7	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1 501</b>	<b>100,0</b>
MITSUBISHI	3	0,8	KAMAZ	0	0,0			
RENAULT	10	2,7	MAN	87	13,5			
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>377</b>	<b>100,0</b>	MERCEDES	59	9,1			

Készítette: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete.  
Minden jog fenntartva!