

Egyeztetés a miniszterelnökkel

Orbán Viktor: „...sok mindent meg kell változtatni a logisztikai iparágat szabályozó törvények világában”

Előző számunkban még a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete Országos Küldöttközgyűléséről tudósítottunk, ahol Wáberer Györgyöt választották elnökké. Az azóta eltelt néhány hét alatt rendkívül fontos és a hazai fuvarozók versenyképessége szempontjából remélhetőleg meghatározó események történtek. A részletekről Karmos Gábor főtítkárt kérdeztük.



Wáberer György és Áchim Mihály Miklós Orbán Viktor miniszterelnökkel a balatonvilágosi találkozón – Fotó: Izsák Éva

■ **A médiából a közvélemény is értesült róla, hogy a miniszterelnök találkozott Wáberer Györggyel és az MKFE képviselőivel, tárgyalást folytattak a szakma helyzetéről. Részlete-sebben mi volt ennek a megbeszélésnek a lényege?**

– Egyesületünk elnöke, Wáberer György – Áchim Mihály Miklós társelnök és Varga József elnökségi tag társaságában – nyolcvan perces, rendkívül konstruktív egyeztetést folytatott Magyarországi miniszterelnökével, Orbán Viktorral, valamint Varga Mihály nemzetgazdasági miniszterrel. A találkozóra Balatonvilágoson került sor, ahol a miniszterelnök Wáberer Györggyel együtt avatta fel a Wáberers cég üdülőjét. Az ünnepség előtt tárgyaltak a szakmáról és a sürgősen megoldásra váró feladatokról. Ha röviden kellene összefoglalnom a megbeszélés eredményességét, a miniszterelnök megállapítását idézném. „Nagyon sok mindent meg kell változtatni Magyarországon a logisztikai iparágat szabályozó rendeletek, törvények világában” – mondta Orbán Viktor, miután megismerte az MKFE által kidolgozott, a fuvarozók versenyképességének javítására fókuszáló javaslatcsomagot.

■ **Milyen javaslatokat terjesztettek a miniszterelnök és a nemzetgazdasági miniszter elé?**

– Ahogyan a Camion Magazin olvasóinak korábban beszámoltunk róla, Wáberer György az Országos Küldöttközgyűlést megelőzően részt vett az egyesület tagi találkozóján, amelyen

során egyeztetett a vállalkozások képviselőivel, melyek a fuvarozó vállalkozások számára a leggyakoribb problémák és megoldandó feladatok. Az Elnökség május 26-ai ülésén véglegesítette a megoldandó feladatok körét, így az elnök a kormányfő elé már olyan csomagot tudott előterjeszteni, mely az MKFE és tágabb értelemben az egész szakma álláspontját tükrözi.

Ezek a következők:

■ a gépkocsivezetői utánpótlás biztosítása,

■ a hazai piacvédelem és ellenőrzések hatékonnyá tétele,

■ az adó- és illetékrendszer versenyképességi szempontok szerinti felülvizsgálata,

■ a magyar érdekek érvényesítése a bilaterális engedélygazdálkodásban,

■ az útdíj-bírságolási anomáliák megszüntetése,

■ a német minimálbér felfüggesztésének szorgalmazása, egyúttal alternatív megoldás keresése annak érdekében, hogy a magyar fuvarozó vállalkozások megfeleljenek a MILOG előírásainak,

■ a szakma bevonása a személyszállítási piacnyitási folyamatba,

■ diplomáciai és gazdasági eszközök alkalmazása annak érdekében, hogy a tervezett „új selyemút” célállomása Magyarország legyen.

■ **Az előbbieken már megtudtuk, hogy a miniszterelnök szerint is sürgős tennivalók vannak a közúti fuvarozás, a logisztika területén. De vannak-e már konkrét lépések is?**

– A tagság által közösen kidolgozott javaslatcsomag ismertetése után, a miniszterelnök a tárgyalás eredményeként arról számolt be, hogy mindezek alapján arra jutottak, „pillanatok alatt” összeállítanak egy kétéves akciótervet, a logisztikai iparágban dolgozók – különösen a fuvarozók képviselőivel –, megállapítják a legfontosabb teendőket, időhatárokat, és felelősöket rendelnek a munkához. „A következő két évben elvégezzük azt a munkát, ami ahhoz szükséges, hogy azt mondhassuk, hogy szabályozási, költségvetési, adó, díjtételek oldaláról Magyarország mindent megtett annak érdekében, hogy a fuvarozással, logisztikával foglalkozó cégek a most már egységes európai térben is versenyképesek legyenek”. A kormányzati program felügyeletére miniszterelnöki biztost nevez ki a kormányfő. Az ő feladata lesz, hogy koordinálja az akciótervben érintett négy minisztériumban a munkát, annak érdekében, hogy a szükséges változások minél hamarabb életbe lépjenek.

A fejlesztési miniszter várja a fuvarozók javaslatait

■ **A miniszterelnökkel folytatott tárgyalásra május 28-án került sor, interjúnk június közepén készül. Vannak-e újabb fejlemények?**

– Igen! Alig két héttel a megbeszélés után Wáberer György, az

MKFE elnöke, Pencz Zoltán társelnök és jómagam – a NiT Hungary elnökével Füle Lászlóval és ügyvezető főtítkárával, Dittel Gáborral együtt – Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszterrel folytattuk a megbeszéléssorozatot a hazai közúti közlekedési vállalkozások versenyképessége javítása érdekében. A június 15-ei találkozón egyetértés született abban, hogy a hazai fuvarozók piacvédelme megerősítésre szorul, melynek megoldását a hatósági erőforrások biztosításában, valamint a jogszabályi környezet módosításában látják a résztvevők. További megoldandó feladatként tűzték ki az útdíjbírságolással kapcsolatos anomáliák megszüntetését, valamint az EKÁER rendszer piacvédelmi szempontok szerinti kiegészítését is. A közösen meghatározott feladatok minél hatékonyabb megoldása érdekében a miniszter várja a fuvarozói érdekképviseletek javaslatait. A megbeszélésen minden érintett tárca és hatóság képviselői jelen voltak, az NFM részéről a miniszter mellett Tasó László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár, dr. Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár, Székely András osztályvezető, a BM részéről Tasnádi László rendészeti államtitkár, az ORFK képviseletében Óberling József közlekedésrendészeti főosztályvezető, az NKH részéről Győri Gyula elnök, Érsek István elnökhelyettes és Somogyi Gábor elnöki kabinetfőnök

vettek részt. Ezúttal azon pontok kerültek terítékre, amelyek első sorban az NFM kompetenciájába tartoznak.

■ Születtek konkrét határozatok?

– Valamennyi szereplő egyetértett abban, hogy a hazai fuvarozók piacvédelme megerősítésre szorul és ehhez a hatósági erőforrások biztosítása is szükséges. A kiemelt jelentőségű vegyesbizottsági üléseken tovább kell folytatni azt a folyamatot, mely ez évben elkezdődött, az alapvető cél a reciprocitás megvalósítása (azaz az engedélycserénél csak anynyi adómentes engedélyt biztosítsunk harmadik országos partnereinknek, amennyit a magyar fuvarozók az adott relációban felhasználhatnak.) Egyesületünk elnöke hangsúlyozta, az orosz embargó miatt a keletre fuvarozók piacvédelme kiemelt fontosságú, azaz a hatósági ellenőrzések révén kellő hatékonysággal kell kiszűrni az illegális fuvarfeladatokat végző külföldi járműveket. Jelenleg úgy tűnik, a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) kapacitásai rendkívül szűkösek (az ellenőrök döntő többsége a kormányhivatalokba került), így mindössze 10-12 felkészült embert tudnak biztosítani engedélyellenőrzésekre. Az érdekképviseltek szerint tehát az NKH erőforrásokkal történő ellátását kell prioritásnak tekinteni, ha valóban hatékony piacvédelemről kívánunk beszélni. Szóba kerültek az útdíjbírságokkal kapcsolatos anomáliák is. A tavalyi év első felének adataihoz képest már valamilyen elmozdulás érzékelhető (tavaly az útdíjbírságok 88 százalékát magyar vállalkozásokra vetette ki a rendőrség, míg idén ez az arány már „javult”,

s a bírságok 69 százalékát vetik ki a honos fuvarozókra.) Elhangzott továbbá, hogy jelenleg vizsgálják annak esetleges megvalósítását, hogy az útdíjbírságolás feladatait a rendőrségtől a közlekedési hatóság, mint civil hatóság vegye át. Minden résztvevő egyetértett abban, hogy a Ket. egyes előírásai (különösen a tolmács biztosításának kötelezettsége) a hatóságok közötti ellenőrzési és szankcionálási tevékenységében komoly gátló tényező, ezt mindenképpen szükséges – más kérdések mellett – kormány szinten is jelezni. Vélhetően ez év őszétől várható a Kkt. azon módosítása, mely a mérlegelő állomásokat is feljogosítja a CEMT és bilaterális engedélyek ellenőrzésére (természetesen a szakszemélyzetet megfelelően fel kell majd készíteni), ez újabb előrelépés lehet a hatékonyabb piacvédelem érdekében. Felmerült továbbá, hogy az EKÁER-rendszert is ki lehetne egészíteni a közlekedési engedélyek számának kötelező rögzítésével. Bár a rendszerben a harmadik országos fuvarok jelenleg nem szerepelnek, egyes illegális uniós fuvarfeladatok kiszűrésére ez is egyfajta előrelépést jelenthet. A megbeszélés végén megállapodás született arról, hogy mind az NKH, mind az MKFE (a NiT Hungary közreműködésével) kidolgoz egy írásos javaslatcsomagot a fentiekben vázolt kérdések még hatékonyabb megoldása érdekében.

Kiemelt helyen a keletre fuvarozók versenyképességének védelme

■ **A kiemelkedő tárgyalásokon kívül milyen fontos események**

történtek még az MKFE tevékenységében?

– Az Útdíjtörvényben és végrehajtási rendeletében is szerepel a Társadalmi Egyeztető Szervezet felállítása, amire mindeddig nem került sor. Június 9-én Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár vezetésével megtörtént ennek első lépése. Ugyan – jogtechnikai okokból – az útdíjbevételek felhasználásának társadalmi kontrollját megtestesítő szervezet még nem állt fel, joggal bizakodhatunk abban, előbb-utóbb erre (is) sor kerül. Talán ennél is fontosabb, bejelentették, hogy a Kormány 2016-ra nem tervezi az útdíjak emelését, mindössze hálózati kiterjesztésre kell számítani a szakmának, mégpedig az újonnan átadásra kerülő gyorsforgalmi utakra (pl.: Győr–Köny). Azt is megerősítették, hogy az autóbuszok HD-rendszerből UD-rendszerbe történő átsorolása sincs napirenden. Még egy jó hír az autóbuszosok számára, hogy az idei évben is sikerült tető alá hozni a kedvezményes Artisjus-megállapodást, tehát egyesületünk tagjai, ha regisztrálnak, igen jelentős kedvezményt kapnak a jogdíjfizetésre. Egyesületünk társelnöke és a személyszállítási tanács titkára a főpolgármester-helyetessel és a BKK illetékeseivel tárgyaltak, elsősorban a budapesti nehézségek hatékony megoldása érdekében. Szintén az autóbuszos személyszállítókat érinti, hogy elkészítettük válaszevelünket a Gazdasági Versenyhivatal részére a Budapest Airport Zrt.-nél a mai napig fennálló autóbuszos parkolási problémákkal kapcsolatban, bízunk benne, hogy előbb-utóbb, a hivatal segítségét

is felhasználva helyreállítható lesz a KRESZ-szabályokat is figyelembe vevő jogszerű működés.

■ **Hosszú ideje probléma a gépkocsivezető utánpótlás. Ezen a területen várható előbbre lépés?**

– A nemzetgazdasági minisztérium illetékesei részére megyei bontásban küldtük meg tagvállalkozásaink gépkocsivezetői igénylistáját, mely szerint a szakma azonnal fel tudna venni több mint hatezer képzett gépkocsivezetőt. Ez ügyben is biztató híreket kaptunk, reméljük, a tagjaink segítségével elvégzett munka hatására rövid távon enyhíthető, középtávon pedig megszüntethető lesz az akut gépkocsivezetői hiány.

■ **Végezetül mit lehet tudni a szakma teljesítményéről, milyen helyzetben van jelenleg a közúti fuvarozás, és mi a kiemelt feladata az egyesületnek?**

– Megjelentek a legfrissebb statisztikák is a szektor teljesítményeiről. A KSH adatai szerint a magyar fuvarozók belföldi teljesítménye tonnában mérve 14,9 százalékkal, árutonna-kilométerben mérve 4,3 százalékkal nőtt 2013-hoz képest, azaz szerencsére a belföldi fuvarozás is kezd „kimagászni a gödör aljából”. A nemzetközi forgalomban 5,1 százalék és 5,4 százalék többletet mutattak ezek a mutatók, tehát nemzetközi fuvarozóink tovább folytatták eddig is kiváló teljesítményüket. Az idei első negyedévben a belföldi teljesítmény a tavalyi bázishoz viszonyítva 9,1 százalékos javulást mutat, a nemzetközi teljesítmény viszont 2,5 százalékos csökkenést. Ezzel kapcsolatos részletes elemzés még nem született, véleményem szerint ez utóbbi első sorban az Oroszországra irányuló szállítások drasztikus visszaesésével magyarázható. Sajnos a hazánkban Oroszországra irányuló export összvolume – döntően az embargó hatására – a bázisidőszak kevesebb, mint felére csökkent. Ezért is különös jelentőségű a keletre fuvarozó vállalkozások piacvédelme, nem véletlen, hogy az MKFE Elnöksége következő ülésén e téma – más versenyképesség-javító intézkedések mellett – külön prioritásként szerepel.

Rojkó Júlia

MKFE – HVESZ KONFERENCIA

Az MKFE – a Hungária Veszélyes Áru Mérnök Irodával együtt – júniusban Visegrádon megrendezte a Veszélyesáru 2015 című szakmai konferenciát. Az MKFE megalakításának 50. évfordulójához kapcsolódó rendezvényen száz veszélyesáru szállításával, raktározásával foglalkozó szakember vett részt. Az előadások és a konzultációk során a várható jogszabályváltozások ismertetése mellett szó esett az aktuális gondokról, például a közúti ellenőrzésekről, amelyek

sokszor azokat is sújtják, akik szabályosan, az előírásoknak megfelelően közlekednek. A másik oldal felkészülése érdekében jócskán akad még tennivaló. Nagy sikert aratott a Speedworld Kft. programja, melynek során két oktatójárművet mutattak be, ahol a résztvevők láthatták, mi mindent próbálhatnak ki a pilóták a gyakorlatban. Mindenki megbizonyosodhatott róla, más a szimulátor és megint más, amikor az ember ott ül a fülkékben és átélheti a vészhelyzeteket, megtanulhatja kivédésüket anélkül, hogy valóban veszélybe kerülne.