

**Témák, amelyekben a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete
(NiT Hungary) és a Levegő Munkacsoport között kialakulhat együttműködés,
elképzelhető a közös föllépés
(a Levegő Munkacsoport összeállítása)**

Az érdekközösségre mutató témák *Dittel Gábor* ügyvezető főtitkár, *Kaney Zsuzsa* marketing vezető, *Kapcsos Károly*, NiTLOG ügyvezető igazgató és *Paluska Pál* NiT Hungary FEB tag, valamint *Lukács András*, a Levegő Munkacsoport elnöke és *Vargha Márton*, a Levegő Munkacsoport szakértője megbeszélésén vetődtek föl 2007. április másodikán.

A megbeszélés tárgyilagos, konstruktív légkörben zajlott. Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke elfogadta a NiT Hungary azon kérését, hogy a közúti teherfuvarozás okozta károk között a Levegő Munkacsoport ne szerepeltesse külön a bérletszámolási anomáliákat, hiszen ez nem egyetlen ágazat jellemzője. Vállalta továbbá, hogy a közlekedési szabályok megsértésének gyakorisága és a szankcionált szabálysértések száma közötti eltérést a Levegő Munkacsoport anyagaiban árnyaltabban fogja megfogalmazni, külön kihangsúlyozva az állami szervek, hatóságok felelősségét.

Abban egyetértés mutatkozott, hogy a használatarányos útdíjat és a beszédését szolgáló elektronikus rendszert előbb-utóbb bevezet az állam Magyarországon. Az is tudható, hogy a NiT Hungary által képviselt 4300-4400 fuvarozó vállalkozás mindegyikét érinteni fogja a használatarányos útdíj. Az alábbiakban sorra vesszük az használatarányos útdíj kivetés és beszédés azon szabályozási és gyakorlati részleteit, amelyekben a NiT és a Levegő Munkacsoport közös föllépése elképzelhetőek látszik.

1. Díjpolitika kialakítása:

1.1 A díjpolitikának tükröznie kell azt a közös érdeket, hogy a nehéz teherszállítás mindenütt a kifejezetten erre a célra kialakított autópályán, fő közlekedési úton történjék, a díjszabás erre ösztönözze a nehéz teherautók tulajdonosát és a gépkocsivezetőt akár oly módon is, hogy a D4 osztályba tartozó tehergépkocsik és szerelvények számára kedvezményes díjtételt állapít meg a legjobb minőségű útszakaszokra.

Ezért a NiT és a Levegő Munkacsoport közösen lép föl annak érdekében, hogy a használatarányos útdíjat az út minőségétől, helyétől függetlenül minden közforgalmú útra vezesse be az Országgyűlés, és a bevezetéssel egy időben induljon meg az intenzív finomító munka, melynek első lépésében a legjobb minőségű utakon alakítsanak ki az ország többi útjához képest kedvezményes tarifát. Ezt követheti a többi finomító lépés, például a településen belüli, vagy a túl zsúfolt útvonalakon egyes napszakokra az emelt használati díjtarifák kialakítása.

1.2 A használatarányos útdíj bevezetésével egyidejűleg át kell gondolni a fuvarozók közterheit. Mindenekelőtt el kell törölni azokat a közterheket, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az úthasználathoz.

1.3 A közterheknek és a díjtáblázatnak ösztönöznie kell a fuvarozókat a flotta folyamatos korszerűsítésére, a legkevesbé környezetterhelő járművek (legmagasabb osztályú motor, légrúgózás stb.) beszerzésére.

1.4 A díjpolitika kialakításába és karbantartásába legyen beleszólásuk az érdekvédelmi és a civil szervezeteknek. Állítson fel a GKM egy tanácsadó testületet, ahova mind az érdekvédelmi szervezetek – köztük a NiT –, mind a civil szervezetek – köztük a Levegő Munkacsoport – meghívást nyer.

2. A befolyó használati díj felhasználása

2.1 A mainál jóval átláthatóbbá kell tenni az úthasználati díjból befolyó összegek felhasználását. Ennek módozatairól a megbeszélésen nem volt szó, de szakértői szinten kialakíthatónak látszik egy, a NiT és a Levegő Munkacsoport által is támogatható szabályozás, amelynek bevezetését – esetleg más szervezetekkel is közösen – ajánlhatnák a szervezetek az Országgyűlésnek.

2.2 A felhasználás első területének az úthálózat fenntartásának és korszerűsítésének kell lennie.

3. A bevétel ellenőrzése és a kikényszerítés

3.1 Közös érdek a díjbeszedéssel megbízott szervezet ellenőrzése, a befolyó útdíj szerződés szerinti hányadának maradéktalan eljuttatása az Útalapba. E bevételellenőrzésnek azonban átláthatónak és a lehető legolcsóbbak kell lennie. Ezért a NiT és a Levegő Munkacsoport, ha szükségesnek látja, közösen is fellép annak érdekében, hogy a bevételellenőrzés szabályait és módját a GKM, illetve a Közúti Koordináció Központ még az országgyűlési határozat benyújtása előtt megnyugtató módon dolgozza ki és tárja a nyilvánosság elé.

3.2 A kikényszerítés, vagyis az úthasználat valós adatai regisztrálásának és a beszedő szervezetnek történő beküldésének a biztosítása minden, a magyar utakat használó nehéz-teherszállító tehergépjármű után egyformán szintén olyan közös érdek, amiért lehetséges a közös fellépése a NiT-nek és a Levegő Munkacsoportnak.

Budapest, 2007. április 2.

Vargha Márton
Levegő Munkacsoport