

Megállapodás

**a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások¹
szakmai érdekképviselői szervei és a Magyar Köztársaság Kormánya között
a terület versenyképességének javítása érdekében teendő az eddigi egyeztetések
eredményeként azonnal megvalósítandó intézkedésekről.**

I. A felek egyetértenek a következő feladatok elvégzésében és ütemezésében:

1. / A közúti áru- és személyszállítási, fuvarozási tevékenységek ellenőrzéséhez kapcsolódó bírságolás szabályozása. A tachográf korongok ellenőrzése.

A közúti közlekedéssel kapcsolatos egyes bírságok kivetésének részletes szabályairól és a bírságok felhasználásának rendjéről szóló GKM rendelet még e hónapban kihirdetésre kerül. A szabályozás a bírság összegének megállapításával kapcsolatosan a belföldi és külföldi járművek esetében megkülönböztetést nem tartalmaz. A külföldi járművek esetében, a bírság összegéig terjedő biztosíték megfizetéséig, az ellenőrző hatóság részére lehetővé teszi a jármű visszatartását.

A Kormány 2005. évi jogalkotási tervében 2005. október hónapban szerepel a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása, melyet a szakmai szervezetek bevonásával terveznek elkészíteni. A közúti forgalomban végzett hatósági ellenőrzések hatékonyságának javítása érdekében a törvénymódosítás keretében a Kormány vállalja, hogy az alábbi módosításokat tartalmazó törvénymódosítási javaslatot az Országgyűlés elé terjeszti **2005. október 15-ig**. Az ehhez szükséges tervezet elkészítése és az érdekképviselői szervekkel, valamint tárcaközi egyeztetés érdekében a javaslat legkésőbb **2005.szeptember 1-ig** elkészítésre kerül:

- a.) a közúti forgalomban végzett ellenőrzések kiterjesztésére:
- a menetíró készülék /tachográf/ által rögzített folyamatos vezetési és pihenőidők tartamára és a vezetési idő megszakítására; az adatrögzítő lapok meglétére;
 - a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejét, valamint a meghatározott okmányok meglétét szabályozó rendelkezéseket megsértők bírságolási lehetőségének megteremtésére;
 - az illetékbélyegben történő bírságfizetés lehetőségének megszüntetésére;
 - a külföldi rendszámú járművel, illetve a külföldi gépjárművezető által elkövetett szabálysértés esetén kivetett bírság bankkártyával, vagy készpénz-átutalási megbízással történő kifizetés lehetőségének megteremtésére;
 - a beszedett bírság összegének az ellenőrző/eljáró hatóság által történő felhasználásának lehetővé tételére;
 - a rendőrhatalóság ellenőrzési eljárásba bevonásának megteremtésére;
 - a külföldi járművek visszatartására vonatkozó alapvető szabályok meghatározására.
- b.) a bírságolási kör bővítésére:
- az engedély, illetve meghatározott okmányok nélkül végzett közúti közlekedési szolgáltatás végzőjére;
 - az engedély alapján végezhető tevékenységekre, az adatszolgáltatási kötelezettségre, a gépjárművezetők vezetési és pihenőidejére, a menetíró készülék

¹ A személyszállítás közszolgáltatásnak minősülő része kivételével.

használatára, illetve a veszélyes áruk szállítására vonatkozó rendelkezések megsértőire, valamint a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységet közlekedésbiztonsági, illetve környezetvédelmi szempontból nem megfelelő járművel végzőkre;

- a bejelentési kötelezettséghez kötött közúti közlekedési szolgáltatásra és a saját számlás áru- és személyszállításra vonatkozó rendelkezéseket megsértőkre (ideértve a tevékenység személyi feltételeit és a járművek műszaki állapotát is).
- c.) a megállapítható közigazgatási bírság alsó és felső határának felülvizsgálatát és a bírság mértékének módosítását arra tekintettel, hogy az eljáró hatóságnak nagyobb mozgástere legyen az elkövetett szabálysértéssel arányos bírság megállapítására. (A többször is kivethető bírság összege 100.000 Ft és 1.000.000 Ft között kerül meghatározásra.)

Emellett vállalja a Kormány a törvénymódosítás keretein belül a közúti áru- és személyszállítási tevékenységhez kapcsolódó szabálysértési tényállások közigazgatási bírságolási jogkörbe történő átvételét, és ezzel az ellenőrzési és bírságolási rendelkezések egy jogszabályba történő tömörítését is.

A Tanács 88/599/EGK. sz. irányelve, mely szabályozza a bizonyos munkajogi előírások harmonizálásáról szóló 3820/85/EGK rendelet és a közúti szállításban alkalmazott regisztráló berendezésekről szóló 3821/85/EGK rendelet végrehajtásakor alkalmazandó szabvány ellenőrzési eljárásokat 3. pontja szerint: "A közúti ellenőrzéseket a helybéli és idegen járművek, illetve járművezetők megkülönböztetése nélkül kell végezni". A Kormány kötelezettséget vállal arra, hogy a közúti ellenőrzések során az ellenőrzött korongok legalább 50%-a külföldi járművek kontrollja során kerül ellenőrzésre, az egyéb közúton végzett ellenőrzések 50%-a is külföldi járművekre irányul, az ehhez szükséges jogszabályi háttér megteremtí (pl. illetékes tárca felől kötelezően kiadandó utasítások az ellenőrzést végző hatóságok felé) **2005. október 15-ig**.

Kiemeljük azt is, hogy a Kkt. módosítása nélkül a problémakör generálisan nem megoldható, s mint a fentiekben jeleztük, a Kormány őszi jogalkotási programjában – a megállapodás-tervezetben leírtakkal ellentétben – e jogszabály módosítása nem szerepel. Ez a pont érdekképviseleteink számára akkor és csak akkor elfogadható, ha rövid időn belül garanciát kapunk a Kkt. idejű módosítására és annak ütemezésére, továbbá előzetes garanciát kapunk arra, hogy a bírságokból befolyó bevételek mind a hazai, mind a külföldi rendszámú járműveknél egy helyre kerülnek befizetésre.

2./ A Minisztérium és a szakmai szervezetek közös kezdeményezésében országos szakmai továbbképzési és felkészítő tanfolyam beindítása a kis- és mikro vállalkozások részére.

Kormány vállalja, hogy a közúti közlekedési szolgáltatók részére történő segítségnyújtást a megváltozott gazdasági környezethez való alkalmazkodáshoz, és - a szakma csoportra talán egyedülállóan jellemző - egyre szigorodó előírásoknak való megfeleléshez, és ennek keretében egy jól felépített, a szakmai sajátosságokat figyelembe vevő, támogatott oktatási program során szakmai továbbképzésre keretet biztosít, és amennyiben szükséges, úgy az ehhez alapot jelentő jogszabályi rendelkezéseket **2005. október 15-ig** hatályba lépteti. A GKM közreműködik a szakmai szervezetek által szervezett továbbképzéseken.

3./ A közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások kedvezményes hitelhez jutása.

A "Sikerés Magyarországért" Vállalkozásfejlesztési Hitelprogram keretében – az EU korlátozó szabályait figyelembe véve – az 1-6. hitelcél (1. általános beruházási célok, 2. környezetvédelemhez kapcsolódó beruházási célok, 3. innovációs beruházási célok, 4. beszállítói beruházási célok, 5. nemzetköziesedést elősegítő beruházási célok, 6. kulturális tevékenységhez kapcsolódó beruházási célok) esetén van mód arra, hogy a fő tevékenységüket szállítási ágazatban végző vállalkozások szállítási eszközök és felszerelések kivételével bármely, az említett hitelcélokban felsorolt beruházáshoz igénybe vegyék a program lehetőségeit, 5 millió forinttól 1 milliárd forintos hitelösszegig, forint alapon EURIBOR + legfeljebb 4 %-os (mai napi számok szerint 6,7 %-os) kamat mellett.

A 4. beszállítói beruházási célnál a GKM a hitelek 2 éves türelmi időszakára 1,5 %-os kamattámogatást biztosít. Ezt a fuvarozók is igénybe tudják venni, abban az esetben, ha a hitelprogramban megjelölt TEÁOR tevékenység szerepel az adott vállalkozás tevékenységi körében.

Általánosságban a Sikerés Magyarországért Vállalkozásfejlesztési Hitelprogram igénybevételére a magyar vállalkozások részére, függetlenül azok tevékenységétől, lehetőség van, így jelen megállapodásban előnyként nem értékelhető. A programban hivatkozott hitelcélok nagy része a teljes szállítási ágazatot, többi része, pl. 1-6-, pedig a járműbeszerzéseket zárja ki.

Szíveskedjenek záros határidőn belül azon konkrét hitelcélokat tételesen megjelölni, melyek révén a közlekedési szolgáltatók a programban meghatározottakon túl szakmaspecifikus, kedvezményes hitelekben részesülhetnek (járműbeszerzés, factoring...), továbbá a KAC-ban szereplő motorcsere program teljesen szektor-semlegesesen kerüljön működtetésre. Ez utóbbiak „előkészítési” **határidejeként 2005. szeptember 30-át** javasoljuk.

Az eddigi pályázati tapasztalatok alapján a nyertes pályázatok határidős kifizetésére az állam vállaljon garanciát, az eddigi nyertes és teljesített pályázatok kifizetése teljesüljön **2005. augusztus 1.-ig**.

4./ A felrakó helyek büntethetőségének jogszabályba történő beépítése és alkalmazása.

A felrakó helyek büntethetősége tárgyában a 89/1988.(XII.20.) MT rendelet módosítására készített kormány-előterjesztés tervezetének szakmai egyeztetése folyamatban van. A tervezet elkészítése során a GKM az érdekképviselői szervezetek javaslatait nagymértékben figyelembe vette. Az előterjesztés Kormány részére történő benyújtása 2005. szeptember hónapban várható.

A felrakó helyek büntethetősége és a mérlegjegyek valóságtartalmának ellenőrzése az útépitések egyik fontos, megoldandó kérdése. A vonatkozó szabálysértési tényállások megfogalmazását, a kapcsolódó 218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet kiegészítését – az érintett szakmai és érdekképviselői szervezetek által átadott konkrét javaslatok alapján – azonnal kezdeményezi a tárca.

A Kormány vállalja, hogy a felrakó felelősségét szabályozó jogszabály tervezetét, a felrakó bírságolását lehetővé tevő szabálysértési tényállásokkal együttesen legkésőbb **2005. augusztus 31.-ig** az érdekképviselői szervek részére véleményezés céljából eljuttatja és legkésőbb **2005. október 1-ig hatályba lépteti**.

5./ A szállítványozói tevékenységre vonatkozó, a közúti szolgáltatókéhoz hasonló szigorú feltételrendszer kialakítása

Korábbi fuvarozói és érdekképviselői kezdeményezések alapján 2000. évtől kezdődően a szaktárca több alkalommal is megkísérelte a szállítványozói szakterületre vonatkozó, kormányrendeleti szintű jogi szabályozás kialakítását, azonban nem sikerült túljutni az érdekképviselői és tárcaegyeztetéseken.

Kormány vállalja, hogy a 171/2002. (VIII.9.) Kormány rendelet 6.§ o) pontja alapján a Gazdasági és Közlekedési Miniszter meghatározza a szállítványozási szolgáltatások területén a szakmához és a piachoz jutás feltételeit, az engedélyezési eljárást és a tevékenység gyakorlásának szabályait, az ezzel kapcsolatos javaslatokat elkészíti, véleményezteteti, tárcák között egyezteteti, és a szállítványozási szolgáltatók szakmához és piachoz jutási feltételeket tartalmazó jogszabály legkésőbb **2005.12.31. napján hatályba lép.**

6./ Az egyes engedélyek adataiban bekövetkező változás esetén a teljes, az engedély igénylése esetén fizetendő díj helyett annak csak a tényleges költséget jelentő részének a megfizetése.

A személy- és áru fuvarozási engedély, valamint az áru fuvarozói közösségi engedély adataiban bekövetkező változás esetén a fizetendő hatósági díjnak – az engedély kiadásához meghatározott díjhoz képest történő – mérséklése érdekében a díjakat megállapító jogszabályok (a közúti áru fuvarozói és autóbuszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjairól szóló 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelet, és a nemzetközi közúti áru- és személyszállítási engedélyek és meghatározott okmányok kiadásának díjairól szóló 55/2002. (XII.29.) GKM rendelet) soron kívüli módosítását kezdeményezi a GKM. A szükséges módosítások hatályba léptetése – az egyeztetések időtartamától függően – várhatóan legkorábban **2005. szeptember 1. napjával** történhet meg.

A Kormány vállalja, hogy a közösségi engedély adataiban bekövetkezett változás miatti cseréjének díját szabályozó jogszabály-módosítás legkésőbb **2005. szeptember 1-én hatályba lép** és a közösségi engedély adatváltozás miatti csere díja nem fogja meghaladni a közúti áru fuvarozói, autóbuszos személyszállítói engedély ilyen jellegű módosítására előírt díj mértékét.

7./ A hatósági ügyintézkések egyszerűsítése, “egyablakos” rendszer létrehozása.

A hatósági ügyintézkések (áru fuvarozói/személyszállítói engedélyek, hatósági jelzések kiadása) során egyszerűsítésre törekszik a szaktárca, célul tűzve ki az “egyablakos” rendszer bevezetését. A megvalósítás érdekében a GKM és a Közlekedési Főfelügyelet az érdekképviselők bevonásával munkabizottságot hoz létre, amely egy hónapon belül áttekinti a konkrét fejlesztési lehetőségeket, és javaslatokat dolgoz ki. A Kormány vállalja a munkabizottság javaslatainak megvalósítását, valamint az esetlegesen szükséges jogszabályi háttér kialakítását **2005. október 31. napjáig.**

Az egyablakos ügyintézéshez szükséges informatikai fejlesztés megvalósítása a tárca tervei között szerepel, a közigazgatás korszerűsítését szolgáló aktuális e-kormányzati feladatokról szóló 1044/2005. (V.11.) Korm. határozatban foglaltak szerint. A tényleges megvalósításhoz szükséges informatikai fejlesztés a Közlekedési Felügyeletnél megkezdődött, tervezett megvalósulás időpontja **2005. december 31.**

8./ A forgalmi engedély műszaki érvényességre vonatkozó rubrikáinak kibővítése a forgalmi engedély gyakori cseréjének megelőzése céljából.

A Kormány kötelezettséget vállal, hogy forgalmi engedély okmány átdolgozását haladéktalanul megkezdi a Belügyminisztérium, és az Európai Bizottság 2003/127/EK irányelvének megfelelő forgalmi engedély kialakításakor a fuvarozói oldal kérését teljesíti legkésőbb *2006.01.01-ei hatálybalépéssel.*

9./ A figyelmeztető jelzések (sárga villogó lámpa) használati eljárásának egyszerűsítése, és az engedélyek legalább három évre történő megadása.

A Kormány támogatja a javaslatot, amelynek megvalósításához a megkülönböztető és figyelmeztető jelzést adó készülékek felszerelésének és használatának szabályairól szóló 33/2000. (XI.29.) BM rendelet módosítása szükséges. A Kormány kezdeményezni fogja a Belügyminisztériumnál a hivatkozott jogszabály módosításának előkészítését.

A Kormány kötelezettséget vállal, hogy kérés megvalósításához szükséges jogszabály-módosítások legkésőbb *2006.01.01-ig hatályba lépnek.*

10./ Az utakra fordítandó pénzeszközök felhasználása társadalmi kontrolljának a növelése.

A Kormány az utak, köztük az autópályák építése, az üzemeltetési és fenntartási díjbevételek szigorúan célhoz kötött felhasználását tervezi és javasolja. Ennek ellenőrzése parlamenti felügyelettel és társadalmi kontrollal működne, és az Útalap működése idején (1989-1998) már bevált társadalmi ellenőrző szervezet felállítására a Kormány tesz javaslatot – valamennyi közutas érdekvédelmi szervezet, köztük a fuvarozó és személyszállító szakmai érdekképviseletek részvételével *2006. január 1. napjáig.*

Kormány kötelezettséget vállal, hogy az autópálya és az egyéb út építése, karbantartása, tekintetében a fuvarozói szakmai szervezetek ellenőrzési jogkört gyakorolhatnak. Az Útpénztár intézményének kidolgozásába a megállapodást aláíró érdekképviseleteket bevonja. Garantálja, hogy az Útpénztár forrásainak megeremtetése nem jelent többlet terhet a fuvarozók, személyszállítók részére.

11./ A különleges – sárga – rendszám megszüntetése.

A közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt járművekre előírt megkülönböztető rendszám ("sárga rendszám") ún. felmenő rendszerben történő megszüntetését vállalja a Kormány. Az ehhez szükséges kormányrendelet, valamint BM rendelet módosítását – a megszüntetés felmenő rendszerű bevezetésére vonatkozó, az érdekképviseletek egyeztetett álláspontját tartalmazó javaslat alapján – haladéktalanul végrehajtja. A módosítások hatályba léptetése legkésőbb *2006. január 1. napjával* történnek meg.

12./ A jövedéki adó 10 Ft-tal való csökkentése.

A gázolaj jövedéki adójának általános érvényű csökkentésére a kormányzat nem lát lehetőséget.

A motorhajtóanyagként felhasznált ún. kereskedelmi gázolajnál pedig az uniós előírások kötik meg a Kormány kezét. (Az EU szabályrendszere szerint ez utóbbi esetben a jövedéki adó mértéke nem kerülhet a megszabott uniós minimum alá /302 euró/1000 liter/, és ezen

túlmenően nem lehet alacsonyabb az adott ország által 2003. január 1-jén hatályban lévő adómértéknél. A gázolaj jelenlegi 85 Ft-os literenkénti jövedéki adómértéke volt hatályos már 2003. január 1-jén is, így nincs lehetőség a csökkentésére, állították eddigi tárgyalópartnereink.)

Kérésünk érdemi kezeléséhez és a jövedéki adó csökkentéséhez továbbra is ragaszkodunk. **Minimális igényünk, hogy legalább egy próbaidőszakra kerüljön bevezetésre az EU által elvárt minimális jövedéki adó mérték hazánkban. Ez utóbbira 2005. IV. negyedévét kifejezetten preferáljuk.**

Kérünk tájékoztatást (betekintést) a Kormány és a MOL már megkötött megállapodásába, melyik vállalozói körnek, milyen kedvezményrendszert kívánnak működtetni, milyen megállapodást kötött a kormány a többi forgalmazóval?

Határidő legkésőbb 2005.szeptember 30.

13./ A gépjárműadóról szóló törvény módosítása.

A gépjárműadó törvény hatálya alól a pótkocsikat és félpótkocsikat ki kell venni (e járművek nem gépjárművek). Azt azonban elfogadhatónak tartjuk, hogy a gépes járművekre (tehergépkocsi, nyerges vontató) az EU által előírt minimális adótételek kerüljenek kivetésre. Ez a teljes gépjárműadó törvény átalakítását igényli.

Emellett - bár tudjuk, hogy tulajdoni típusú adóról van szó – a gépjárműadó fizetési kötelezettséget ne lehessen előírni olyan időszakokra, amikor a jogi feltétel tiltja a jármű használatát.

Életbelépési határidő legkésőbb 2006. január 1.

14./ Az általános forgalmi adóról szóló törvény módosítása.

- Az adó legyen teljes körűen, valamennyi közúti közlekedési szolgáltató által visszaigényelhető az általuk igénybe vett eszközök, anyagok, és szolgáltatások tekintetében.
- A fuvarozás áfa-kulcsa 15 %-ra csökkenjen.
- A fuvarozási szakma számára kerüljön sor az azonnal inkasszó lehetőségének a visszaállítására.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

15./ A külföldi napidíj felemelése.

Az 1996. évtől változatlan napidíj összege kerüljön felemelésre. Az új mérték 25 euró/nap legyen.

Kormány vállalja a külföldi kiküldetéshez kapcsolódó elismert költségekről szóló 168/1995. (XII.27.) Kormány rendelet fuvarozói kérésnek megfelelő módosítását és **2006.01.01. napjával történő hatályba léptetését.**

16./ A jogszabályokba a vámhatóság ellenőrzési kötelezettségének a beépítése minden vámeljárást megindítása során (az ellenőrzési kötelezettség az áru fuvarozási és áruszállítási engedélyek vonatkozásában kötelezné az eljáró pénzügyőrt).

Kormány vállalja, hogy az ellenőrzésre hatáskörrel rendelkező vámhatóság a jogszabályban meghatározott jogosítványával minden egyes árutovábbítási eljárást megelőzően, illetve a közúti ellenőrzések során élni fog, az ehhez szükséges utasítások kiadására haladéktalanul utasítja a VPOP-t és a végrehajtást felügyeli.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

17./ Az 1 napos matrica rendszernek valamennyi haszongépjárműre (beleértve az autóbuszokat is) történő bevezetése – a D1 kategória kivételével.

Kormány vállaljon garanciát, hogy a használatarányos útdíj fizetési rendszer bevezetése nem eredményezi a közúti közlekedési szolgáltatói szektor versenyképességének romlását.

Kormány garantálja, hogy az illetékes tárca az úthasználati díjak szabályozásáról szóló GKM rendelet fuvarozók kérésének megfelelő módosítását legkésőbb *2005.09.01-ei hatálybalépési határnap* végrehajtja.

18./ A járművekre vonatkozó műszaki érvényesség legyen azonos a nem közúti közlekedési szolgáltatói járművekre vonatkozó előírásokkal. Az autóbuszok esetében az életkorhatár eltörlése.

Egy olyan munkabizottság tevékenysége mielőbb induljon meg, amelyik feltárja a hatályos EU előírásoknál szigorúbb hazai műszaki szabályozásokat, melyek azután az év végéig törlésre kerülnek.

Azok az autóbuszok, amelyek műszakilag megfelelnek, korhatár nélkül közlekedhetnek nemzetközi forgalomban. *Végrehajtási határidő: legkésőbb 2006. január 1.*

19./ A hazai teljesítményarányos úthasználati díjak alkalmazásának versenyképességére vonatkozó hatásainak az elemzése.

A 2008-ra üzembe helyezendő használat-arányos elektronikus díjszedés bevezetését megalapozó hatásvizsgálatok készítik elő. Ennek egyik fontos eleme az úthasználók teherviselő képességének megállapítása a társadalmilag elfogadható díjszint meghatározásának érdekében.

A teljesítményarányos rendszer kialakítása előtt hatástanulmányt kell készíteni a versenyképességre gyakorolt hatások tekintetében, figyelembe véve a hazai vállalkozások mindenkori versenyképességet befolyásoló összes költségtényezőt is.

Kormány kötelezettséget vállal, hogy a használatarányos útdíj fizetési rendszer bevezetése nem eredményezi a közúti közlekedési szolgáltatói szektor versenyképességének romlását.

Az erre vonatkozó külön-megállapodást 2005.12.31.-ig a Kormány megkötí.

20. A hétfégi forgalomkorlátozás éjszakai feloldása, legalább a gyorsforgalmi úthálózat tekintetében.

A Kormány vállalja, hogy az érdekképviseleti kérés teljesítése érdekében a kormányrendelet módosítását és a szükséges egyeztetéseket megvalósítja legkésőbb **2005.07.15-i hatálybalépéssel.**

II. A felek tudomásul veszik, hogy a megállapodás további pontjai kormányzati egyeztetések végrehajtását igénylik a megvalósíthatóság érdekében.

1./ Az illetékekről szóló törvény módosítása.

Annak érdekében, hogy a közúti közlekedési szolgáltatásokat végző személy- és áru fuvarozó vállalkozások a gépjárműbeszerzéseik során teljes illetékmentességben részesüljenek.

Az illetékmentesség az első magyarországi forgalomba helyezésre vonatkozik.

A további tulajdonjog változással összefüggő vagyónátruházási illeték esetében illetékkedvezmény biztosítása elengedhetetlen. Ennek mértékéről további egyeztetés szükséges, oly módon, hogy az **életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.**

2./ Az iparüzési adóra vonatkozó javasolt módosítások.

A vállalkozás által megfizetett gépjárműadó legyen levonható az iparüzési adó alapjából. **Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.**

3./ Gépjármű felelősségbiztosítás.

A valóságos használat arányában kerüljön kiszabásra a gépjármű felelősségbiztosítás díja. Az ehhez szükséges jogszabály-változtatásokat a Kormány oly módon kezdje meg, hogy a 2006. évi GFB díjakat már ennek alapján tudják a biztosítók meghirdetni.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2005. szeptember 30.

4./ A belföldi napidíj szabályozása/felemelése.

A napidíj mértékére vonatkozó szabályozás a “kötelezően előírt” kifejezés helyett a “maximálisan adható” előírást tartalmazzon.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

5./ Egy alap létrehozása a szakma által befizetett szakképzési hozzájárulásból a gépjárművezető képzés és továbbképzés finanszírozása céljából, mely alap fölött az ágazat szociális partnerei rendelkezzenek.

A szakképzési alapból elkülönített alap létrehozásához az OÉT Szakképzési Bizottságának, valamint az Országos Szakképzési Tanácsnak az egyetértése (állásfoglalása) szükséges. Ezért javasolható, hogy az OÉT és az OSZT munkaadói oldala nyújtson be előterjesztést a megfelelő testületekhez.

Kormány vállalja, hogy az OÉT és OSZT felé az elkülönített alap létrehozását szorgalmazó javaslat a kormány támogatásával és az érdekképviseltek és Kormány közös előterjesztésben történik meg. *Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.*

6./ A kvóta-rendszerű külkereskedelemben az export-import szubvenció magyar költségvetés által biztosított része csak akkor legyen hozzáférhető, ha a termék fuvarozását magyar fuvarozó vállalkozás végzi.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

7./ A tartósan önköltségi szint alatt tevékenységet végzőkre vonatkozó komplex vizsgálati, ellenőrzési rendszer kidolgozása.

A megoldáshoz szükséges hatástanulmány elkészítésének egyeztetése 2005. október 31.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

8./ Összehasonlító tanulmány készítése a hazai fuvarozó vállalkozások és a környező, ill. a velünk együtt az EU-hoz csatlakozott országok fuvarozóinak a versenyhelyzetéről.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

9./ Menetrend szerinti személyszállítás alvállalkozó szerződés kereteinek meghatározása

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

10./ A menetrend szerinti személyszállítási tevékenység végzésének lehetőségét minden arra megfelelő vállalkozás egységes követelményrendszer alapján pályázhassa, érdekképviseleti, kamarai háttérrel (referencia levéllel) támogatva.

Életbelépési határidő: legkésőbb 2006. január 1.

Budapest, 2005. “ “

A Kormány részéről:

A fuvarozó érdekképviseleti szervezetek részéről:

Peredi Péter s.k.
főtitkár
FUVOSZ

Hunyady Szabolcs s.k.
elnök
KKVSZ

Galambos István s.k.
társelnök
MKFE

Dittel Gábor s.k.
ügyvezető főtitkár
NiT-Hungary