

Jegyzőkönyv

a magyar-szlovén nemzetközi közúti áru fuvarozási és személyszállítási vegyes bizottság üléséről

(MORAVCI V SLOVENSKIH GORICAH, 2011. JÚNIUS 1-2.)

A küldöttségek listája a jegyzőkönyv mellékletét képezi.

A delegációvezetők, a köszöntőket és a résztvevők bemutatását követően, az alábbi napirendben állapodtak meg:

1. **A Magyarország és Szlovénia közötti közlekedésre vonatkozó statisztikai adatok és információk cseréje**
2. **Áru fuvarozás**
3. **Személyszállítás**
4. **Egyéb kérdések**

1. **A Magyarország és Szlovénia közötti közlekedésre vonatkozó statisztikai adatok és információk cseréje**

A küldöttségek kölcsönösen tájékoztatták egymást a két ország közötti áru forgalom értékével és mennyiségével kapcsolatos statisztikai adatokról.

A szlovén fél megállapította, hogy a két ország közötti árucseré megközelíti a gazdasági válság előtti szintet.

Mindkét delegáció támogatja azt a törekvést, létrejöjjön a két ország közötti árucseré egyensúly létrehozása az elkövetkező évekbe

A magyar fél a szlovén félhez hasonlóan megállapította, hogy az árucseré mértéke még nem érte el a 2008/2009-es időszak szintjét.

2. **Áru fuvarozás**

A szlovén fél, az ülés elején emlékeztetett az előző ülés lényegi megállapításaira, és pedig:

- a közúti bírságok befizetési módjai Magyarországon,
- a fellebbezési eljárások és a fellebbezési illeték mértéke,
- a járművek konvojban való haladásával kapcsolatos, a tachográfra vonatkozó szlovén kérésre,
- a rendkívüli műszaki vizsgák végzése.

A magyar fél az alábbi válaszokat adta:

- A magyar delegáció elmondta, hogy a befizetés készpénzben, csekkkel vagy utalással történhet, amennyiben viszont a járművet, mindaddig visszatartják, amíg az utalás igazoltan nem érkezik meg a számlára. A bírság kifizetésére vonatkozóan garancia is adható, az alábbiak szerint: pénzügyi intézmény kezességet vállal, vagy belföldi gazdálkodó azt átvállalja és ezt a bírságfizetésre kötelezett hitelt érdemlően igazolja;
- ami a fellebbezéseket és a fellebbezési illeték mértékét illeti, ebben lényegi változás nem történt, Magyarországon most készülnek a fellebbezéssel és a fellebbezési illetékekkel kapcsolatos új jogszabályok, és reményüket fejezték ki, hogy a fellebbezési eljárás időtartama a mostaninál rövidebb lesz;
- a magyar fél ígéretet tett arra, hogy a kötelezően konvojban történő haladás miatt vezetési időtartammal, szünetekkel és vezetői pihenéssel kapcsolatos eltérések ügyét megvizsgálja és a kérdésre 60 napon belül írásban visszatér;
- a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető hiba miatt, a járművet, a magyar közlekedési hatóság, rendkívüli műszaki felülvizsgálatra, a legközelebbi szervizbe küldheti.

A legutóbbi ülés megállapodásaival kapcsolatosan, a magyar fél az alábbiakat veti fel:

- miért van az, hogy a szlovén ellenőrző szervek, azonos szabálysértések esetében, különböző mértékű bírságokat vetnek ki, (pl. a szlovéniai forgalomkorlátozás esetében);
- kéri a teherforgalom korlátozásaira vonatkozó, 2011. 7. 1-jével hatályba lépő új közlekedésbiztonsági jogszabály megküldését,
- kéri a nemzeti ünnepnapok jegyzékének a cseréjét.

A szlovén fél válasza:

- a szlovén fél megvizsgálja, miért fordulhat elő, hogy azonos szabálysértések esetében, a különböző ellenőrző szervek különböző bírságokat szabnak ki, és a választ megküldi;
- úgyszintén megküldi a jogszabályokat és a nemzeti ünnepnapok jegyzékét.

A szlovén megelégedettségét fejezte ki a két ország közötti fuvarozás megvalósításában történt előrehaladással.

A szlovén küldöttség ugyanakkor felhívta a figyelmet néhány aktuális problémára, és pedig:

- a hivatásos gépkocsivezetőknek a 2003/59/EK irányelv alapján történő képzése,
- hűtőkocsik közlekedése,
- élőállat szállítás,
- a tehergépjárművek előírt tömegétől és tengelysúlyától való eltérések,
- hulladékiszállítás.

A magyar fél válasza a szlovén fél által felvetett kérdésekre:

- megállapítást nyert, hogy a Szlovén Köztársaság, a 2003/59-es Irányelvet, Magyarországtól eltérően implementálta, emiatt pedig eltérők az értelmezések, és a magyar fuvarosoknak nehézségeik vannak a Szlovén Köztársaságban. Azoknál a magyar gépkocsivezetőknél, akik a vonatkozó EK irányelvben szereplő időpont előtt szereztek képesítést, és megfelelő kategóriájú érvényes vezető engedéllyel rendelkeztek, vagy rendelkeznek nem szükséges jelenleg rendelkezniük vonatkozó vezetői képesítési (GKI) igazolással, és a szlovén félnek átadták az Európai Bizottságtól kapott, erre vonatkozó levelet.
- Magyarországon, Szlovéniához hasonlóan, a hűtőkocsikkal történő szállítás ellenőrzött hőfoknál történő szállításnak minősül,
- az élőállat szállítással kapcsolatosan Magyarországon egy kormányrendelet kimondja, hogy az ilyen fuvarok a hétfégi forgalomkorlátozások alatt is engedélyezettek,
- Ami a tehergépjárművek előírt tömegétől és tengelysúlyától való eltérést illeti, Magyarországon nincs általános tolerancia érték, viszont légrúgós felfüggesztés esetén a 11 tonnás határérték esetében a tolerancia 500 kg.
- megküldik a hulladékszállításra vonatkozó szabályt, amelyből látható, hogy melyik esetekben szükséges a külön engedély beszerzése.

A küldöttségek egyhangúlag megállapodtak az alábbiakban:

A szlovén fél, a magyar félnek, egy hónapon belül megküldi a 2003/59/EK Irányelvnek, a szlovén jogrendbe történő implementálásával kapcsolatos válaszát, valamint az Európai Bizottságtól a szlovén félnek küldött válasz szövegét. Ugyanakkor, az ellenőrző szerveihez olyan ajánlással fordul, miszerint ebben az időszakban, a magyar fuvarozók irányában, illetve a gépkocsivezetők képesítésének ellenőrzése során, legyenek megértőek. A magyar fél már az ülésen átadta a témában, az Európai Bizottságtól kapott válasz szövegét.

A magyar fél megvizsgálja a vegyes bizottság következő üléséig, hogy van-e lehetőség gyorsítani az EU külső határait átlépő hűtőkocsik és élőállatot szállító járművek vizsgálatát.

3. Személyszállítás

A személyszállításban nem tapasztalhatók nehézségek, a menetszerinti járatokra vonatkozóan elhangzik, hogy ilyenek nincsenek, úgyszintén nincsenek nehézségek a különjáratok esetében sem, és ezekre négy engedélyt bocsátottak ki.

A magyar fél arról érdeklődik, kötelező-e a Szlovén Köztársaságban a tachográf-korong használata, a városi (városnéző buszok) közlekedésben. A szlovén fél elmondja, hogy a városi közlekedésben a tachográf nem szükséges.

A magyar fél aziránt érdeklődik, hogy a 1071/2009/EK rendelet értelmében, létezik-e az ún. a hármas követelmény járműmentő tevékenységét végzőkre. A szlovén fél informálta a magyar felet, hogy a járműmentőkre nincs szükség licencre, sem pedig a vezetők szakmai képesítésére.

4. Egyéb kérdések

A magyar fél a vonatkozó új EU-rendeletek implementációjával kapcsolatosan arról érdeklődik, ahol a tagállamoknak önálló döntési lehetőségük van az alkalmazásról, ott a Szlovén Köztársaság hogyan dönt.

A szlovén fél, válaszában elmondja, hogy marad a rendelkezés, miszerint a 3,5 tonnát meghaladó össztömegű járművekhez kell licenc. A szakmai vezető esetében, Szlovénia egészében az európai rendeletet követi.

A szlovén fél bemutatta az útdíjrendszerét. A Szlovén Köztársaságban, az ABC kártya megvásárlásával kedvezményt biztosítanak, úgyszintén mennyiségi kedvezmény jár az autópálya használatáért; az ökológiai járművek esetében, különböző útdíjfokozatot vannak. A szlovén fél átadta a magyar félnek a Szlovén Köztársaság útdíj- és kedvezményrendszerének bemutatását.

A magyar fél elmondja, hogy folyamatosan követi a szomszédos országok útdíjrendszerének fejlődését, mivel a jövőben a saját rendszerének a átalakítása esedékes. Részt vesznek az Euromatrica irányelv módosításában, és remélik, hogy az Európa Parlament, még a magyar EU elnökség idejében jóváhagyja a módosításokat. Aziránt is érdeklődnek, hogyan tervezik a Szlovén Köztársaságban az útdíjrendszer korszerűsítését.

A szlovén fél bemutatja a megállás nélküli közlekedést biztosító elektronikus díjszedési rendszerének bevezetési tervét.

A magyar fél elmondta, hogy a magyar autópályák hossza, az utóbbi években a hatszorosára, a forgalom ötszörösére, a bevételek pedig csak háromszorosára nőttek. Úgyszintén megállapítást nyert, hogy mivel a rendszer drága, a rövidebb relációkon közlekedők, nem használják az autópályát. A matricarendszert, 2000-ben, osztrák mintára vezették be. Olyan rendszert kívánnak megvalósítani, amelyben az útdíj megtett úttal arányos lesz, ugyanakkor a környezetbaráz járműveknek, további kedvezményeket kívánnak biztosítani.

A tárgyalások barátságos, és konstruktív hangulatban folytak.

A magyar fél meghívta a szlovén felet a magyar-szlovén nemzetközi közúti áru fuvarozási és személyszállítási vegyes bizottság következő ülésére, amely Magyarországon lesz. A felek, az ülés időpontjáról, postai úton egyeztetnek.

A jegyzőkönyv két magyar és két szlovén nyelvű példányban készült, minden példány hiteles.

Moravci v Slovenskih goricah, 2011. június 2-án

A szlovén delegáció részéről:


mag. Marjan MAHTIGAL

A magyar delegáció részéről:


SZÉKELY András



A delegációk összetételeSzlovén delegáció:

mag. Marjan Nahtigal	Közlekedési Minisztérium delegációvezető
Marjan Krasnič	Közlekedési Minisztérium
Andrej Benkovič	Közlekedési Minisztérium
mag. Jurij Kos	Közlekedési Hatóság
Igor Sep	Szlovén Gazdasági Kamara
Andrej Klobasa	Szlovén Gazdasági Kamara
Bojan Pečnik	Szlovén Kisipari- és Vállalkozói Kamara
Bogdan Šemenič	Szlovén Kisipari- és Vállalkozói Kamara
Jolanda Novak Császár	tolmács

Magyar delegáció:

Székely András	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium delegációvezető
Rákos Attila	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Nemzetközi Kapcsolatok Főosztály
Rada Imre	Nemzeti Közlekedési Hatóság
Szunyogh Tibor	Nemzeti Adó- és Vámhivatal
Andricsák Zoltán	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Bende Zoltán	MKFE – Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete
Dittel Gábor	Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete – NiT Hungary

