



TÁJÉKOZTATÓ

az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság
Elnöksége és a Koordinációs Testület tagjai részére
a 2011. március 10-i ülésen bemutatott

"TEGYÜNK RENDET a közúti járműmentésben!"

tárgykör jelenlegi helyzetéről

Budapest, 2011. december 21.



Körmünkre ég a probléma...!

Figyelemmel és hivatkozva

- az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2011. március 10-i ülésén „TEGYÜNK RENDET a közúti járműmentésben” címmel elhangzott előadásra;
- az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság 2011. március 10-i ülésének emlékeztetőjeként kiadott 29000/10877/2011. Ált. iktatószámú dokumentum 5. napirendi pontjában rögzített, dr. Hatala József rendőr altábornagy úr által mondottakra, illetve
- az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottsága 2011. május 31-ei ülésére „TEGYÜNK RENDET a közúti járműmentésben” címmel készített, a Bizottság Elnöksége és a Koordinációs Testület tagjai részére átadott írásos összefoglaló szakmai anyagra;

mint előzményekre, az alábbiakról tájékoztatom a testület tagjait:

I.

Előzmények

Az ORFK-OBB 2011. március 10-ei ülése: megtörtént a közúti járműmentés, mint közúti közlekedési szolgáltatási tevékenység jogszabályi környezetének kialakítására, és a tevékenység magas színvonalú ellátásához szükséges feltételek megteremtésére vonatkozó szakmai összeállításunk bemutatása, válaszva a járműmentési tevékenység ellátásán belüli anomáliákat, és ezeknek a közúti közlekedés biztonságára gyakorolt káros hatásait.

A szakmai anyagra számos pozitív visszajelzés érkezett a testület tagjaitól. A válaszok alapján továbbléptünk, és élére álltunk annak a munkafolyamatnak, mely a rendteremtést és az optimális jogi szabályozottság kialakítását célozza a hazai közúti járműmentés területén.



2011. március 10. – A közúti járműmentés anomáliái az OBB előtt

2011. május 25-én szervezetünk megtette az első konkrét és érdemi lépést: „**TEGYÜNK RENDET a közúti járműmentésben!**” címmel, ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága szakmai támogatása, és az ORFK-OBB elnöke, Dr. Hatala József rendőr altábornagy úr védnöksége mellett, szervezetünk székházában megrendeztük a **NiT Hungary Autómentő Tanácsának Első Országos Szakmai Fórumát**.

Szakmai rendezvényünk sikere jelezte, hogy a **szakmacsoport önmagában is felismerte a rendteremtés jelentőségét**; megvan a kifejezett igény arra, hogy ez a vállalkozói szféra javítson vállalkozási környezetén, és ezért kész az összefogásra, a szakmai alapokon nyugvó érdemi munkára.



Az első lépés a rendteremtés felé

2011. május 25 – A NiT Hungary Autómentő Tanácsának Első Országos Szakmai Fóruma

A 2011-es szervezeti évet és az ORFK-OBB ez évi szakmai munkáját lezárva és értékelve célszerű áttekintenünk, hol tart ma a megkezdett munkafolyamat, a jogalkotási tevékenység, illetve melyek a további előrelépést gátló és akadályozó tényezők ezen a területen.

I.

A szabályozás koncepciójának kidolgozása - KTI

A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (mint témaművelő) a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felkérésére alapján 2011. július 1-jén kezdte meg a „**A közúti gépjárműmentés egységes szabályozásának koncepciója**” című munkaanyag kidolgozását azzal a céllal, hogy a jogalkotó számára tudományos igénnyel foglalja össze a terület jogi rendezése érdekében a kidolgozásra kerülő jogszabályok, illetve szükségessé váló jogszabály-módosítások koncepcióját és tartalmi elemeit.

Az első részjelentés kidolgozásához a NiT Hungary 2011. augusztus 25-én átadta a KTI részére a „Tematika a közúti járműmentés jogi szabályozásához” című gondolatébresztő munkaanyagát, mely munkaanyag lett a váza a KTI által 2011. szeptember 2-án elkészített 1. számú részjelentésnek és végül a teljes tanulmánynak is.

Munkaanyagunk az alábbi fejezetek mentén tett konkrét javaslatokat az egységes koncepció megalkotásához:

- **A jogszabályi környezet, és a jogszabályok közötti hierarchia meghatározása (alapkoncepció és fogalom meghatározások)**
- **Az érintett piaci szereplők hatáskörének és kapcsolatának tisztázása (résztevők és hatáskörök, a résztvevők együttműködése)**
- **A mentés folyamata (időkorlátok, a résztvevők felelőssége)**
- **A költségviselés kérdései (biztosítások, szolgáltatói díjszabás)**
- **Egyéb szabályozások**

2011. szeptemberében konzultációkra került sor a KTI és az egyes szereplők, így a **Nemzeti Fejlesztési Minisztérium**, az **Országos Rendőr-főkapitányság**, a **Nemzeti Közlekedési Hatóság**, az **Állami Autópálya Kezelő Zrt.**, a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** a **MABISZ** és a **NiT Hungary** képviselőivel. A **BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság** csak írásban juttatta el véleményezését a KTI részére.

Az interjúk és az írásos véleményezések alapján a KTI 2011. november hónapban küldte meg a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részére „**A Közúti Gépjárműmentés Egységes Szabályozásának Koncepciója, ZÁRÓJELENTÉS**” című, mellékleteivel együtt 107 oldalas szakmai anyagot. A KTI Zárójelentésének közös véleményezésére, és e tárgyban az érintettek

bevonásával történő szakmai konzultációra a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium koordinálása mellett reményeink szerint rövidesen sor kerül.

(A zárójelentést terjedelme miatt jelen tájékoztatóhoz nem csatoljuk, azonban azon Koordinációs Testületi tagok részére, akik ilyen igényüket jelzik, elektronikus úton eljuttatjuk.)

II.

A szabályozás koncepciója

A szabályozandó terület összetettségét és a probléma mélységét jól tükrözi, hogy a szabályozási koncepció kidolgozásában érdekelt, fent említett hatóságok, szakmai szervezetek illetve állami tulajdonú cégek ugyan számos helyen eltérő álláspontot képviselnek a szabályozás tekintetében, de valamennyi szervezet és hatóság fontosnak tartja a jelenleginél részletesebb szabályozást, az autómentési tevékenység engedélyhez kötöttségét és speciális műszaki és személyi feltételek megkövetelését.

Így a későbbiekben felértékelődik a jogalkotói szabályozási szándék jelentősége, melynek alapja a koncepció 6.4. fejezetében, „*A szabályozás terjedelme, tartalma*” cím alatt került rögzítésre: **„Az egységes szabályozásnak – a balesetveszély minimalizálása és a visszaélések maximális megakadályozása érdekében – a következőkre kell kiterjednie:**

- a) a szakmába lépés feltételei,
- b) meghatározott személyi feltételek,
- c) meghatározott tárgyi feltételek,
- d) speciális felelősségbiztosítás,
- e) tarifák,
- f) elszállítási határidő,
- g) mentés folyamata,
- h) költségviselés,
- i) tevékenység engedélyezése,
- j) tevékenység ellenőrzése,
- k) szereplők együttműködése.”

Ma azt kell kijelentenünk, hogy az a)-k) pontok esetében – a h) pont kivételével, amely a Ptk. szerint általánosságban szabályozott – sehol nincs jogi szabályozottság a területen. Ezért érdemes áttekintenünk, hogyan is áll ma a terület jogi lefedettsége, és melyek azok az anomáliák, amelyek gátat szabnak a tisztességes, engedélyhez kötött és a hatóság által ellenőrizhető, jogtiszt tevékenységnek.

III.

A jogi szabályozottság problémaköre: **ex-lex állapot!**

2011. december 7-éig a közúti járműmentési tevékenység engedélyezésének jogalapját a **közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988 (XII.20.) MT rendelet**, valamint a **belföldi és a nemzetközi közúti árufuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 14/2001. (IV.20.) KöViM rendelet** határozta meg. Ezen jogszabályok alapján a járműmentési tevékenység végzése a közúti árufuvarozók esetében érvényes Közúti Árufuvarozási Engedélyhez, és annak feltételeként az ún. „három feltételrendszer” teljesítéséhez volt kötve (jó hírnév, szakmai alkalmasság, megfelelő pénzügyi helyzet).

Már ekkor is fennállt az a kettős állapot, hogy a járműmentési tevékenység mentési része – így a speciális műszaki mentési folyamat: kiemelés, csörlőzés, daruzás, baleseti helyszín mentesítése – szabályozatlan volt, csupán a sérült, vagy műszaki hibás járművek elszállítása esett egy tekintet alá a közúti árufuvarozással (annak ellenére, hogy a mentett jármű itt nem minősíthető árunak).

2011. december 8-án lépett hatályba a **díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet**, mely a díj ellenében történő árutovábbítás tekintetében a 89/1988 (XII.20.) MT rendelet helyébe lépett. A 14/2001 (IV.20.) KöViM rendelet teljes egészében hatályon helyezésre került. Jelenleg a kormányrendelet, illetve az azzal együtt alkalmazandó három európai uniós jogszabály, így a 1071/2009/EK rendelet, a 1072/2009/EK rendelet és a 1073/2009/EK rendelet (mindhárom 2011. december 4-étől közvetlenül alkalmazandó a tagállamokon belül) együttesen határozza meg a közúti árufuvarozás és személyszállítás feltételrendszerét, többek között a tevékenységi engedély kérdéskörét.

A 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet hatályát tekintve az 1. §. (3) bekezdése szerint: „*jogszabály eltérő rendelkezése hiányában az autómentési szolgáltatást végző gazdálkodó szervezet díj ellenében végzett közúti árutovábbítási tevékenységére a rendelet rendelkezéseit kell alkalmazni.*” Bár ezen megfogalmazás alapján – mivel jelenleg eltérő jogszabály nincs hatályban – a kormányrendelet előírásai az autómentési tevékenységre is vonatkoznak, engedélyezés szempontjából a 3.§. (3) bekezdése releváns: „*Nincs szükség engedélyre a következő tevékenységek végzéséhez: a) sérült vagy műszaki hibás járművek továbbítása, ...*”

E rendelkezés szinkronban van a **nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól 1072/2009/EK rendelet** 1. Fejezet, 1. Cikk (5) bekezdés b) pontjával, mely szerint: „*A következő típusú fuvarozásokhoz és az ilyen fuvarozással összefüggésben lebonyolított üresen megtett utakhoz nincs szükség közösségi engedélyre, és mentesülnek minden fuvarozási engedélyezés alól: a) egyetemes szolgáltatásként végzett postai szállítás; b) sérült vagy műszaki hibás járművek szállítása; ...*”

Releváns rendelkezés továbbá az a 3. §-ban megfogalmazott feltétel is, mely szerint a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel díj ellenében végzett árutovábbítási tevékenységhez sincs szükség engedélyre (a személygépjárművek mentésére alkalmas mentő gépjárművek gyakorlatilag mind ezen súlyhatár alatt vannak!).

Figyelembe véve, hogy egyik hivatkozott jogszabály sem definiálja azt, hogy mit tekint „*sérült*” vagy „*műszaki hibás*” járműnek, és pontosan mit fed ezen esetben a „*szállítás*” tevékenység, a ma hatályos jogszabályok szerint az a vállalkozás, amelyik sérült, vagy műszaki hibás járművet – bármilyen más járművel, akár díj ellenében, akár anélkül – közúton szállít, mentesül a fuvarozási engedélyezés alól. Ez azt jelenti, hogy **amíg 2011. december 7-éig a jogtiszta közúti járműmentési tevékenység legalább Közúti Árufuvarozói Engedély meglétét követelte meg, 2011. december 8-ától ugyanezen szolgáltatói tevékenység gyakorlatilag engedélymentessé vált! Jelenleg a magyar közutakon kontroll nélkül végezhető autómentési tevékenység bárki által, aki erre késztetést érez, vagy ebben üzleti perspektívát lát.**



Múlt, vagy jövőkép?

A hatósági engedély alól mentesített szolgáltató fokozatosan kiesik a hatóság látóköréből, az eddigi jogellenes tevékenység legalizálódik, és a statisztikai elvek is sérülnek. Ezt az állapotot ma ex-lex állapotnak minősíthetjük.

A Magyar Közlöny 148. számában kihirdetésre került – a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény egyes részeit is módosító – **Magyarország 2012. évi költségvetését megalapozó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CLXVI. törvény**. A törvény I. FEJEZET, 1. pont, 1. §. (15) bekezdése megadja a szükséges felhatalmazást a Kormány részére, hogy „...*A közúti közlekedési szolgáltatás, a saját számlás áruszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenység, valamint az autómentési tevékenység végzésének a feltételeit, továbbá a járművek üzemeltetésének általános feltételeit rendeletben állapítsa meg...*” tehát jogszabályt alkosson az autómentési tevékenység végzésére.

A vázolt körülmények okán a szabályozás megtörténte nem várthat magára, azt sürgősséggel meg kell valósítani elsősorban a közutak biztonsága és a közúton közlekedők védelme érdekében.

IV.

További anomáliák

A költségviselés problémaköre

A közúti balesettel járó káresemények kapcsán a költségviselő személyének megállapítása körüli bizonytalanság számos esetben hátráltatja a mentés megkezdését és ez által az útzár is az indokoltnál tovább fenn áll. Az európai uniós országokban működő biztosítási gyakorlat szerint az útzárral járó balesetek esetében a műszaki mentés, az utólagos úttisztítás és a környezetvédelmi mentesítés költségét részben **a károkozó kötelező biztosítása terhére** kifizetik.

Mint arra a KTI Zárójelentése is rámutat, **Magyarországon jelenleg elsődlegesen az állam viseli a közúti balesetek következményeinek elhárításával járó költségeket**, így a környezetvédelmi mentesítés, és az épített környezetben esett károk helyreállítási költségeit. A Zárójelentés szerint a szabályozásban is érvényre kell juttatni a „károkozó fizet” elvet, ezért egyrészt jogszabályi garancia kell, másrészt a biztosítási piacon jelenleg a KGFB körébe nem vont vagyoni károk fedezetére megfelelő biztosítási formákat kell kialakítani.



Mikor lesz itt rend?

Jelenleg nem egységes és egyértelmű a résztvevők álláspontja abban a tekintetben, hogy egy olyan közúti közlekedési balesetben, ahol a jármű/járművek mellett az épített környezetben is kár keletkezik, környezetvédelmi mentesítés is szükségessé válik, vagy maga a műszaki mentés okoz kárt az épített környezetben, meddig terjed a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás intézményének garanciavállalása, és szükséges-e ezt meghaladó (egyéb biztosítási módozattal fedett) garanciavállalás.

A NiT Hungary már 2011. februárjában felvette a kapcsolatot a MABISZ-szal ennek tisztázása érdekében. A MABISZ elhárította állásfoglalás kiadására vonatkozó felkérésünket, arra hivatkozva, hogy a közúti közlekedési balesetek okán felmerült károk megtérítésére vonatkozóan a *Polgári Törvénykönyv*, illetve a *kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény* egyértelműen rendelkezik. (A MABISZ állásfoglalása jelen tájékoztató mellékletét képezi.)

A KTI 2011. októberi Zárójelentése az alábbi megállapítást teszi a költségviselés problémakörével kapcsolatban (kivonat):

„...A 2009. évi LXII. törvény a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról kimondja, hogy „A biztosítás kiterjed a felelősség kérdésének vizsgálatára, és azoknak a megalapozott kártérítési igényeknek a kielégítésére, amelyeket a biztosított személyekkel szemben a biztosítási szerződésben megjelölt gépjármű üzemeltetése során okozott károk miatt támasztanak.”

A biztosító társaságok azonban egyelőre vitatják azt, hogy ez a megfogalmazás azt is magába foglalná, hogy a biztonságos forgalom mielőbbi helyreállítása érdekében a közútról elszállított, ott addig forgalmi akadályt képező jármű elszállításának költségét is fedezné ez a biztosítás...”

Jelenleg az körvonalazódik, hogy a „károkozó fizet” elv érvényre juttatása érdekében szükséges egy olyan biztosítási módozat kialakítása is, mely a közúti járműmentési tevékenység végzése során okozott környezeti károk megtérülését garantálja, és ezen biztosítási mód meglétét a tevékenység végzésének alapfeltételeként kell előírni.

A költségviselés tekintetében csak abban az esetben tekinthetjük zártnak a jogi rendszert, ha a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás garanciavállalási kereteiben – a vonatkozó európai uniós irányelvek figyelembe vételével – egy közúti közlekedési baleset révén keletkező összes járulékos költség (mentés és elszállítás költsége, környezeti károk költsége) megfelelő biztosítási módozattal lefedésre kerül. **Ebben a kérdésben elengedhetetlen a MABISZ együttműködési készsége.**

A szabályozatlanság eredménye – napjaink esetpéldái

Miközben össztársadalmi érdek, és az ORFK-OBB legfőbb célkitűzése a közúti balesetek számának csökkentése, a közúti járműmentés szabályozatlansága mind a mai napig forrása közúti baleseteknek, vagy balesetveszélyes szituációk kialakulásának.

Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. szerződött partnere, a Mobile Truck Kft. 2011. november 21-én megfogalmazott levelében olyan – rövid időközön belül lezajlott – eseteket sorol fel példaként az ÁAK Zrt. Üzemeltetési Igazgatósága részére, melyek jól jelzik a probléma súlyát, annak ellenére, hogy a levélben foglalt tények jelentős részét az ÁAK Zrt. válaszában cáfolta, vagy más megvilágításba helyezte. A probléma alapja éppen az, hogy szabályozottság hiányában az autópályákon, gyorsforgalmi úthálózaton nincs riasztási és vonulási időkorlát, így bármikor előfordulhat, hogy műszaki hibás jármű – saját szerelőre, mentőre várva – hosszú órákig leállósávban vesztegelhet, fokozott balesetveszélyt okozva. Az Állami Autópálya Kezelő Zrt. **észlelés alapján** elvégzi ugyan a területjelölésre vonatkozó feladatokat (bójázás), ugyanakkor a körbebójázott veszteglő jármű sem minősíthető kevésbé balesetveszélyesnek, mint a jelöletlen veszteglő jármű. Szintén probléma a megfelelő visszacsatolás hiánya, a közút kezelője nem értesül időben a mentési folyamat megkezdéséről és befejezéséről, az „otffelejtt” bóják is balesetveszélyt rejtenek.



Fokozott elvárás tehát a **megfelelő információ-áramlás és visszacsatolás** a közút kezelője, a járműmentő szolgáltató és a rendőrhatalóság között. A megfelelő végrehajtás és működtetés érdekében alapvető **a közúti járműmentési szolgáltatás bekapcsolása a 112-es egységes segélyhívószám rendszerébe.**

Erre vonatkozóan a NiT Hungary szintén megtette a szükséges lépéseket: 2011. október 7-én egyeztetésre került sor szervezetünk képviselői és Hajzer Károly rendőr ezredes, a Belügyminisztérium Informatikai Főosztályának vezetője, az Egységes Segélyhívó Rendszer (ESR) bevezetésének miniszteri biztosa között. Hajzer Károly az akkori egyeztetés alkalmával ígéretet tett arra, hogy munkája során fokozott figyelemmel kíséri a közúti járműmentés jogi szabályozásának de kezdeményezésünkre a mai napig nem rendelkezünk visszacsatolással.

A szolgáltatás díjai

Szintén megoldásra váró kérdés a közúti járműmentési szolgáltatások területén egy egységes díjszabás kialakítása, mivel a jelenlegi állapotok egyik sajnálatos velejárója a szolgáltatók egészségtelen piaci árversenye, és ezzel összefüggésben a hatóságokkal kialakított összefonódás és korrupció. Az egységes díjszabás kialakítását a KTI Zárójelentése is szabályozandó kérdéskörként említi. Ezen a téren a német mintát tekinthetjük optimálisnak, ahol a helyi közúti járműmentő vállalkozások szakmai szervezete, a VBA a tagok által megadott díjszabások és díjtételek alapján – átlagolással – maga határoz meg és tesz közzé egy kívánatos, elvárt szolgáltatási díjszabást, melyhez aztán a helyi szolgáltatók saját piacuk védelme érdekében, belátásuk szerint alkalmazkodhatnak.

A probléma mélységét jól megvilágítja az Állami Autópálya Kezelő Zrt. üzemeltetési igazgatója, Horváth Róbert úr által szervezetünkhöz 2011. november 21-én írt levél, melyben egy olyan esetről számol be, ahol a közútkezelővel szerződéses jogviszonyban álló szolgáltató alvállalkozója a közútkezelői szerződésben rögzített díjszabástól jelentősen eltérve végzett mentési tevékenységet, magát a fővállalkozót is kizárva ezzel a közútkezelővel való további együttműködésből. A NiT Hungary Autómentő Tanácsa kezdeményezésére a szervezet 2011. október 28-án felkérte a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft-t **a közúti személy-és kisteher-gépjárművek mentésére vonatkozó szolgáltatás minimum-költségszintjének meghatározására** vonatkozó, tudományos igényű szakmai anyag elkészítésére. A tudományos intézet ezt a tanulmányt 2012. március közepéig elkészíti. A piaci jellemzők miatt a tanulmány első körben a 3,5 tonna megengedett legnagyobb menthető össztömeg alatti járműmentőkre fókuszál

IV.

Összefoglalás

1. A Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete – NiT Hungary 2010 őszén indította útjára azt a munkafolyamatot, mely a közutak biztonságának növelése érdekében a rendteremtést, és az optimális jogi szabályozottság kialakítását célozza a közúti járműmentés területén. Létrehoztuk önálló munkabizottságként működő **Autómentő Tanácsunkat**, melyet jelenleg 13 aktív, hazai közúti járműmentéssel foglalkozó tagvállalkozást tömörít.
2. Autómentő Tanácsunk első jelentős szakmai fellépéséről – melynek a „TEGYÜNK RENDET a közúti járműmentésben” címet adtuk, 2011. márciusában írásos összefoglalónkban már tájékoztattuk az ORFK-OBB-t, mely testület védnökséget vállalt **a NiT Hungary Autómentő Tanácsának Első Országos Szakmai Fóruma** felett.
3. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felkérése alapján 2011. októberében elkészült a KTI **„A Közúti Gépjárműmentés Egységes Szabályozásának Koncepciója, ZÁRÓJELENTÉS – 2011 október”** című munkaanyaga. A szaktárca ígérete szerint hamarosan közös konzultációra kerül sor kerül a zárójelentés tartalma alapján.

4. A jogalkotás eredményessége érdekében kiemelten fontos, hogy a ma még eltérő véleményekben **konszenzus alakuljon ki az érdekeltek között**, akár az ORFK-OBB szakmai koordinációs eszközeit is felhasználva ennek kialakításához.
5. 2011. december 8-ai hatállyal megváltoztak a közúti közlekedési szolgáltatásokat szabályzó hazai jogszabályok, és ezzel – az európai uniós szabályozással harmonizálva, egyfajta ex-lex állapotot létrehozva – engedélymentessé vált a közúti járműmentési tevékenység. **A jogszabályváltozások nem kedveznek a rendteremtésnek.**
6. A terület jogi szabályozottsága mellett – a piac tisztasága, és a felelőtlen árverseny megakadályozása érdekében – **felértékelődött az egységes szolgáltatói díjszabás kialakításának igénye is** a szakmacsoporton belül. A szakmacsoport a NiT Hungary koordinálása, és a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. útján megkezdte az érdemi munkát.
7. Függetlenül a 2011. decemberi jogszabályváltozások hátrányos következményeitől, megállapítható, hogy **a közutakon a járműmentés tekintetében nem javult a helyzet.** Változatlanul éles ellentétek feszülnek szolgáltató, közútkezelő és hatóság között a riasztási felelősség, az intézkedési jogosultság és a hatáskörök tekintetében. **Az az előremutató tevékenység, melyet a NiT Hungary az ORFK-OBB támogatásával 2010. őszén megkezdett, most megakadni látszik, és ennek jeleit a gyorsforgalmi úthálózaton nap mint nap tapasztalhatjuk.** A kezdeményezés – úgy vélem, rajtunk kívül álló okok miatt – egyelőre nem tud mást felmutatni, mint egy olyan szakmai előtanulmányt, mely a megrendelő szaktárca jóváhagyására vár, és amelynek tartalmában ma sincs egyöntetű konszenzus a résztvevők között.

Magyarországon a baleset-megelőzési tevékenység alapvetően állami feladat, melynek legfőbb társadalmi grémiuma, az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottsága. Hangsúlyozva közös felelősségünk és azonos elkötelezettségünk jelentőségét, a továbbiakban is kérem az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság szakmai támogatását és segítségét közös érdekünk, a közúti járműmentés jogi szabályozottságának megteremtése, és ezáltal a közutak biztonságának megteremtése érdekében.

Dittel Gábor sk.
ügyvezető főtitkár
NiT Hungary
az ORFK-OBB
Koordinációs Testületének tagja