

MKIK - Közlekedési és Logisztikai Munkacsoport JAVASLATOK

A logisztikai és fuvarozási ágazat nélkülözhetetlen a járvánnyal szembeni védekezésben és a lakosság ellátásában. A logisztikai ágazat szerepe meghatározó abban is, hogy a vészhelyzetet követően hogyan és milyen gyorsan tud majd talpra állni a gazdaság.

Az ország logisztikai rendszere nem omolhat össze ez mind a kormány mind a szakmai szövetségek mind a piaci szereplők közös felelőssége. Azonnali intézkedéseket javasolunk, hogy szállítandó áruk mennyiségével arányosan (élelmiszer, gyógyszer, védőfelszerelés stb.) áruszállítási folyamatok felgyorsuljanak.

Magyar Kereskedelmi- és Iparkamara (MKIK) a meghatározó szakmai szövetségekkel és a Logisztikai Egyeztető Fórum tagjaival együttműködve összeállította a logisztikát, fuvarozást érintő, legsürgősebben megoldandó feladatokat. Az ágazati válságkezelés legfontosabb első 7 pontja alkalmas lehet arra, hogy ezekkel a kormányzat hatékonyan és azonnal segítse az ágazatot.

Kérjük ezért Magyarország Kormányát, hogy biztosítsa a logisztikai és fuvarozási alágazatoknak soron kívül az az alábbiakat:

1. Az **Operatív Törzs munkáját** segítve, javasoljuk, hogy munkájukban vehessen részt legalább egy makro és mikro elosztással foglalkozó logisztikai szakember, akinek erős kapcsolatai vannak a logisztikai, fuvarozási alágazatok meghatározó szereplőivel.
2. A veszélyhelyzet idejére **a szállítás, logisztika (közút, vasút, vízi, légi) frontszemélyzetét** és a gazdálkodó szervezetnél végrehajtói feladatot ellátó személyt a közforgalmú személyszállításhoz hasonlóan nyilvánítsák **kiemelt közfeladatot ellátó személyeknek**. Az ágazat dolgozói kapják meg az ebből eredő kiemelt védelmi státuszt, egységes protokollt az országba való beléptetésre, a gyorsított ügyintézés, a lejáró időszakos vizsgák halasztási lehetőségét, fokozott büntetőjogi védelemben részesüljenek.

Kaphassanak ingyenes koronavírus gyorsteszteket a külföldről hazatérő járművezetők (közút, vasút, víz, légi fuvarozás) és tegyék számukra is soron kívül elérhetővé a szükséges védőfelszereléseket (szájmaszk, kesztyű, ahol szükséges, védőruha stb.).

3. **A Kormány terjessze ki a 47/2020. (III. 18.) Korm. rendeletet a logisztikai és fuvarozási szektorban érintett, alábbi TEÁOR számok alá sorolt gazdasági szereplőkre is:**

49.20 Vasúti áruszállítás
49.41 Közúti áruszállítás
50.20 Tengeri áruszállítás
50.40 Belvízi áruszállítás
51.21 Légi áruszállítás
52.10 Raktározás, tárolás
52.21 Szállítást kiegészítő tevékenység
49.3 Egyéb szárazföldi személyszállítás
49.39 M.n.s. Egyéb szárazföldi személyszállítás
50.10 .Tengeri személyszállítás
50.30 .Belvízi személyszállítás
51.10 Légi személyszállítás
5229 Szállítást kiegészítő tevékenység (vámügynöki szolgáltatások)
5320 Egyéb postai, futárpostai tevékenység

4. **Hatósági akadálymentesítés – a jelenlegi adminisztratív és fizikai forgalmi akadályok azonnali megszüntetése, szükség szerint jogszabály változtatással és nemzetközi egyeztetéssel!**
 - a. Az áruszállítást felügyelő, **döntésre képes és jogosult hatósági szervek 0-24 ügyeleti rendjének biztosítása.** A származási okmányok kiadásának feladatkörét ki kell venni a kamarák, konzuli szolgálatok csökkentett ügyfélszolgálati nyitvatartási rendjéből.
 - b. **Zöldfolyosós áruszállítási útvonalak kijelölése** a meghatározott vészhelyzeti *tranzit és nemzeti* szállítmányok szállításra. (A tranzit akadályozása akadályozza a nemzeti forgalmat is.)
 - c. **Vám, áfa visszatérítések, vámigazgatási jogorvoslatban megítélt összegek gyorsított kifizetése.** Jelenleg ez átlag 60-70+ nap – pl. az áprilisi adóbevallás ÁFA visszatérítése júniusban lenne esedékes - ezek az összegek most életbevágóan fontosak lehetnek a vállalkozásoknak.
 - d. **kérjük a hatósági és államigazgatási eljárások lefolytatásának jelentős és azonnali felgyorsítását!**
5. Azonnal bevezethető, gyors és nagy hatású **gazdaságélénkítő intézkedéseként javasoljuk az EU-s pályázatok kifizetésének felgyorsítását** – pl. 80%-t azonnal, 20%-t később az elszámolás ellenőrzését követően
6. A logisztikán belül **a gyártási logisztikára különösen** ki kell terjeszteni azon intézkedéseket, amellyel a kormány az általános munkahely-védelmet támogatja. Míg a fuvarozók, szállítványozók sofőrhiánnyal néznek szembe, **a gyártási folyamatokat kiszolgáló logisztikai szervezetek** (pl. az átmeneti üzem leállásokban érintett autóiipari nagyvállalatok logisztikai alvállalkozói), több ezres nagyságrendben lesznek kénytelenek embereket elbocsátani (jelenleg kényszerszabadságolások vannak, 2 héten belül már várhatóan fizetés nélküli szabadságolás, elhúzódó válsághelyzet esetében végső soron elbocsátások!).
7. Mielőbb el kell kezdeni a felkészülést a közúti fuvarozás kapacitásának csökkenésére (gépkocsivezetők és a háttérszemélyzet betegség miatti kiesése). A felkészülés során fel kell mérni, hogy **milyen módon tudja a vasúti/vízi fuvarozás ezeket a fuvarozási igényeket pótolni.** Ilyen lehet pl. a hajós társasági üres konténerek bevonása a kontinentális forgalomba, céltámogatási rendszer azonnali bevezetése a vasúti (egyes kocsis, kombinált és irányvonati forgalomban), vágányzárak felülvizsgálata a zavartalan vasúti közlekedés biztosítása érdekében, a felszabaduló személyszállítási kapacitások átcsoportosítása, a futárszolgálatok kapacitásbővítése taxisokkal.

Az érdekvédelmi szövetségek és a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara által a tagvállalataiktól összegyűjtött további rövid- középtávú javaslatok

1. Elsőbbséget kell biztosítani a lakosságot élelmiszerrel ellátó és az egészségügyi rendszer ellátási folyamatainak, a belföldi csomópontok között, fuvarozási zöld folyosók biztosításával. Ez összhangban van az EU-s törekvésekkel is.
2. Biztosítsák, hogy az állatgyógyászati készítmények és állati takarmányok, eledelék illetve e termékek gyártásához szükséges alapanyagok, továbbá az állattartó telepek technológiai eszközei (továbbiakban: termékek) a humán gyógyszerrel essenek egy kategóriába. Mentessüljenek a

mindennemű korlátozás alól, hiszen ezek a termékek egyrészt az élelmiszertermelés zavartalan működéséhez, a lakosság élelmiszerral történő ellátásához szükségesek.

3. A 3. és 4. pontban leírt termékek szállítását végző közúti gépjárműveket lássák el külön jelzéssel, ami lehetővé teszi a teherforgalomban a gyorsított határátlépést.
4. Javasoljuk, hogy a fizetőképesség fenntartása és a körbetartozások elkerülése érdekében az állam biztosítsa gyors és egyszerű, kedvezményes hitel felvételi lehetőségét a logisztikai és fuvarozás szektorban érintett (korábban felsorolt TEÁOR besorolású) cégek részére, állami hitelgarancia mellett.
5. Kérjük, hogy a NAV vizsgálja felül az elektronikus úton benyújtott számlára és teljesítési igazolásra (pl.: CMR fuvarlevél) vonatkozó szabályozását. Lehetőség szerint biztosítsák, hogy ezen okmányok ne csak eredetiben, hanem az elektronikus úton való benyújtást követően elfogadottak minősüljenek a NAV és minden piaci szereplő által.
6. A magyar exportnak kulcskérdése, hogy elegendő szállítási kapacitás (konténer) álljon rendelkezésre. Az export támogatása érdekében hatósági intézkedés lehet szükséges ahhoz, hogy a vészhelyzet idején üres konténer ne hagyhassa el az országot.

Munkahelyek megtartása

7. Az ágazat lehetőség szerint valamennyi, de legalább a kulcs munkaköreit (targoncakezelő, gépkocsivezető, hajóvezető, vonatvezető forgalomirányító raktári munkás stb.) kiemelt munkakörként és hiányszakmaként javasoljuk kezelni, a munkavállalók esetében **a munkáltató mentesüljön a munkabér után közterhek megfizetése alól**. A munkavállaló munkabérét terhelő járulékok közül kizárólag a havi 7710 Ft-os egészségügyi szolgáltatási járulék fizetési kötelezettség maradjon meg a vészhelyzet idejére és az azt követő három teljes hónapban.
8. Azonnali intézkedést kíván a munkahelyek megtartása, mert az alkalmazottak (gépjárművezetők, raktári dolgozók, adminisztrátorok) tömeges elbocsátására lehet számítani. A bevételek elmaradása nem teszi lehetővé a bérek és járulékok fizetését, a munkáltató kénytelen vagy elbocsátani, vagy fizetés nélküli szabadságra küldeni a gépkocsivezetőket. Nem megoldás a távmunka elrendelése sem, mert a szállítási szolgáltatás nem váltható más tevékenységgel, illetve csak személyesen végezhető.
A tömeges elbocsátások elkerülése és a válság utáni gyorsabb és gördülékenyebb talpra állás érdekében javasoljuk, hogy német **csökkentett munkaidő** (Kurzarbeit¹) **szabályozás**hoz hasonló feltételek legyenek elérhetőek a magyar gazdasági szereplők részére is.
9. **Javasoljuk, hogy a vészhelyzet ideje alatt a munkaviszony megtartása mellett fizetés nélküli szabadságra küldött dolgozó járulék fizetése nélkül is minősüljön biztosított-nak. (prioritás!)**
10. Javasoljuk, hogy az állam nyújtson segítséget a munkáltatóknak a gépkocsivezetők kiesett jövedelmének pótlására, amennyiben akár külföldön akár Magyarországon karantén miatt nem tudnak munkát végezni.

*

¹ Forrás: <https://nemetszagi-magyarok.de/infok/kurzarbeit-csokkentett-munkaido-nemet-orszagban>

11. Egyéni vállalkozók, vállalkozói jogviszonyban foglalkoztatottak járulékfizetése

A munkaviszonyban foglalkoztatottak mellett az egyéni vállalkozók és a vállalkozói jogviszonyban foglalkoztatottak utáni közterhek megfizetése is veszélybe kerül. Javasoljuk, hogy **a főfoglalkozású egyéni vállalkozó vállalkozói kivétje, illetve a főfoglalkozású társas vállalkozó jövedelme a veszélyhelyzet időtartama alatt mentesüljön a minimum járulékfizetési kötelezettség alól. (prioritás!)**

12. Általános forgalmi adó

A veszélyhelyzet alatt és az azt követő időszakban gyakori fizetési nehézségekre lehet számítani. Komoly veszélyt jelent a meg nem fizetett számla okozta pénzhiány. A gondot fokozza, hogy a felszámított általános forgalmi adót a pénzügyileg nem rendezett számlák után is be kell fizetni.

Javasoljuk,

- a) **a pénzfogalmi áfa választhatósága értékhatárának, és a választás időkorlátjának időszakos eltörlését (prioritás!) ,**
- b) **az adminisztrációs terhek csökkentése érdekében a 2020. július 1-jétől tervezett, számlákra vonatkozó online adatszolgáltatás bevezetésének elhalasztását (prioritás!).**

13. Társasági adó, egyéni vállalkozók vállalkozói adója

A vállalkozások valamennyi erőforrásukat feltehetően a fizetőképességük fenntartására, forgóeszköz finanszírozására fordítják. Ilyen körülmények között a tervezett beruházásokat a vállalkozás önhibáján kívül nem tudja megvalósítani. **Javasoljuk, az előző években megképzett fejlesztési tartalékok felhasználásaira előírt időkorlát legalább 2 évvel történő megnövelését (prioritás!) .**

14. Egyéb adó

Javasoljuk az adózó kérelmére a **KIVA, a társasági adó, illetve az egyéni vállalkozók személyi jövedelemadója és az osztalék utáni szociális hozzájárulási adója adónemekben automatikus pótlékmentes fizetési halasztás, illetve részletfizetés engedélyezését (prioritás!) .**

15. Casco biztosítás

Javasoljuk, hogy a veszélyhelyzetre tekintettel a jelenleg piaci alapon hozott döntéssel ellentétben a biztosító társaságok kötelezően kövessenek egységes gyakorlatot abban a tekintetben, **hogy amennyiben az ideiglenesen forgalomból kivont járműre a vállalkozás casco biztosítást is kötött, úgy legyen lehetősége egy, a biztosító társaságnak címzett nyilatkozattal a casco biztosítást is szüneteltetni,** vagy a vállalkozás választása szerint csökkentett tartalommal igénybe venni (pl. elemi kár) **(prioritás!) .**

16. KGFB

A biztosítási feltételeken a Biztosítók az ügyfelek számára kedvezőtlenül, egyoldalúan nem módosíthatnak. Közúti árutovábbítási vagy közúti személyszállítói engedéllyel rendelkező vállalkozások esetében kormányrendelettel biztosítsanak fizetési moratóriumot a veszélyhelyzet idejére, illetve az azt követő három hónapos időtartamra.

17. Az ágazathoz tartozó vállalkozások mérleg leadási határidejét javasoljuk szeptember 30.-ra változtatni.

18. Töröljék a határátkelőhelyeket átlépő tehergépkocsikra vonatkozó súlykorlátozásokat (például: Sopron, Kópháza).
19. Kezdeményezzük a Nemzeti Tengelysúlymérő Rendszer bírságolási moduljának felfüggesztését a veszélyhelyzet teljes időtartamára, tekintettel arra, hogy a gépkocsivezetők a rakodást a szokott módon nem tudják felügyelni.
20. Az árubeszállítás zökkenőmentes biztosítása érdekében kérjük, hogy a szükségállapot idejére oldják fel a behajtási engedéllyel megközelíthető közterületekre vonatkozó súlykorlátozásokat.
21. Javasoljuk, hogy a gépjárművezető és fuvarozó vállalkozások működéséhez szükséges okmányok (GKI, ADR, PÁV, szakmai irányító képesítés, stb.) legyenek érvényesek 2020. december 31-ig abban az esetben is, ha azok időközben lejárnának. Ugyanígy kérjük a tachográf illesztésének év végéig történő automatikus meghosszabbítását.
22. Piacfelügyeleti díj: a vállalkozások kiadásait csökkentheti a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 15/A §. (1) bekezdésében meghatározott piacfelügyeleti díj megfizetése alóli mentesítés a vészhelyzettel érintett gazdasági évben.
23. Javasoljuk a gépjárművezetők belföldi és nemzetközi napidíjának emelését.
24. Csökkentsék az EKÁER jelentésekhez kapcsolódó hiányos adatok utáni szankciót, növeljék meg a bejelentési kötelezettség súly és értékhatárait.
25. Mérlegeljék az EKAER átmeneti egyszerűsítését.
26. Biztosítsák, hogy azon vállalkozások logisztikai központjai, raktárai, amelyek élelmiszerrel, védőfelszereléssel, állatgyógyászati termékekkel látják el a fogyasztókat, termelőket, a humán gyógyszereket ellátó vállalkozások raktáraival azonos kategóriába essenek, azaz mentesüljenek az esetleges működési korlátozások alól, mert ez veszélyeztetné az élelmiszertermelés biztonságát.
27. A vámkezelési eljárásban három nap helyett 8 nap után számítsanak fel raktározási költséget és növeljék meg 4 óra helyett 8 órára az egy konténer ingyenes kipakolására rendelkezésre álló időtartamot.

Vasút szektor áru fuvarozás:

28. A külföldi országok vírus megfékezésére tett intézkedései miatt az országhatárokon, a vonatközlekedtetéshez szükséges személyzet mozgása nehézkessé vált. Javasoljuk egységes protokoll kialakítását a szomszédos, illetve EU országokkal.
29. Céltámogatási rendszer azonnali bevezetése az egyes kocsi forgalom fenntartása érdekében, mivel a koronavírus miatti, európai szintű intézkedések jelentősen megnehezítik a közúti áru fuvarozást, emiatt várhatóan nagyobb szerephez jut a vasúti fuvarozás. Az áttérő mennyiség éppen azokat a szegmenseket érinti (pl. egyes kocsi forgalom), melyek működtetése rendkívül költséges;
30. A hálózat-hozzáférési díjak csökkentése (felár tartalom megszüntetése a pályahálózat-működtetők által nyújtott alap- és járulékos szolgáltatások esetén, ez nem igényli az Európai Bizottság jóváhagyását), amellyel ellensúlyozható az alacsonyabb termelékenység, eszközpark alacsonyabb kihasználtsága.
31. A külföldi üzemváltó határállomáson szolgálatot teljesítő hazai vasúti áru fuvarozó társaságok vasúti munkavállalóit (pl. kocsi vizsgálgó, operátor), valamint a határátmenetekben vonatot továbbító személyzetét (vonatvezető, mozdonyvezető) ne korlátozzák, illetve ne kötelezzék arra, hogy Magyarország területére való visszatérés után karanténba vonuljanak, kivéve, ha erre kényszerítő ok van.
32. A kiutalt menetvonalak módosítása és lemondása esetén fizetendő díjak alóli mentesülés biztosítása.

33. A 203/2009-es Korm. rendelet szerinti időszakos orvosi vizsgálatok felfüggesztését javasoljuk, továbbá a lejáró egészségügyi alkalmassági igazolások meghosszabbítását a veszélyhelyzet időtartamával plusz 30 nappal.
34. Vizsgálják meg a kísért kombinált forgalom (Ro-La) visszaállítás lehetőségét adott viszonylatokban (pl. Budapest-Wels/Regensburg; Szeged-Wels, Sopron-Wels), és – megvalósíthatóság esetén – tegyenek intézkedést azok állami támogatással történő újraindítására.
35. Az álló eszközök (kocsi, mozdony) bérleti szerződéseik nem mondhatók fel, így azokat fizetni kell, javasoljuk állami támogatással kompenzálni.
36. A határátmenetekben javasoljuk, hogy a nemzetközi tehervonatok a lehető legkevesebb időt tartózkodjanak a határállomásokon, ezért a folyamatok zökkenőmentes lebonyolításához a határállomásokon szükséges hatósági személyzetet 24 órában biztosítani szükséges;
37. Az oktatások meg nem történtének figyelmen kívül hagyásával haladéktalanul vezessék be a vasúti védőkocsik használati kötelezettségének kivezetését, ezzel is csökkentve az indokolatlan határállomási tartózkodási időket. (Szabályozásmódosítás meghirdetve, de az oktatás elmaradásra hivatkozással a bevezetés elhalasztva)
38. A vasútvállalatok munkájának összehangolása és segítése hatósági szinten (pl. biztonsági intézkedések, kocsivizsgálat összehangolása).
39. A vasúti árufuvarozási korridorok kapacitásának megtartása napi 24 órában.
40. Javasoljuk egységes hatósági protokoll kidolgozását a kialakult járványügyi helyzet miatt, az áru szállításra, - kiemelten koncentrálni a veszélyes áruszállításra- használt vasúti kocsik fővizsgálatának érvényességi idejének meghosszabbítására. Amennyiben a szakműhelyeknek is be kell zárni, javasoljuk, hogy az érintett időszakban lejáró az alváz és a tartány fővizsgák a járványügyi helyzet felfüggesztéséig kerüljenek szabályozott módon automatikusan meghosszabbításra.
41. Javasoljuk egységes hatósági protokoll kidolgozását a kialakult járványügyi helyzet miatt, hogy a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók vasút-egészségügyi vizsgálatok érvényességi (és nem foglalkoztatás egészségügyi) ideje a járványügyi helyzet felfüggesztéséig kerüljenek automatikusan meghosszabbításra.
42. Javasoljuk egységes hatósági protokoll kidolgozását a kialakult járványügyi helyzet miatt, hogy a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók időszakos vizsgáinak az érvényessége járványügyi helyzet felfüggesztéséig kerüljenek automatikusan meghosszabbításra. A személyszállításhoz hasonlóan az árufuvarozás területén is szükséges a képzési- oktatási illetve vizsgáztatási feltételek, valamint a követelményszintek átmeneti felülvizsgálata, könnyítése.
43. Üzemanyag és alapanyag szállítások is élvezzenek elsőbbséget, magas prioritással kezeljék, sorolják előrébb e szállítmányok közlekedtetését.

Vasúti szektor beruházási projektek:

44. A COVID-19 világjárvány kezelésére hozott intézkedések kapcsán a beruházási projektek esetében Vis Maior jogi helyzet országgyűlés általi deklarálása.
45. Rendeljék el a vasúthatósági eljárások, valamint az állami beruházások lebonyolítása során, az elektronikus úton benyújtott dokumentumok, számlák kötelező elfogadását a veszélyhelyzet fennállásának időtartama alatt.

Vasúti szektor személyszállítás:

46. Az értékesítési bevételek jelentősen csökkentek és további csökkenő tendenciát mutatnak. A nemzetközi vasúti személyszállítás felfüggesztése és a belföldi utasszám csökkenés miatt
47. javasoljuk a Szociálpolitikai menetdíj támogatást terv szinten kifizetni, ill. a vasúti költségtérítési (veszteségtérítési kasszát) a központi költségvetésben megemelni.

48. Társaságok működéséhez szükséges források folyamatos rendelkezésre állása mind a rendkívüli helyzet időszakában, mind azt követően társadalmi érdek, a szolgáltatások folyamatos rendelkezésre állása érdekében
49. A szektorban az igénybe vevőkkel történő gyakoribb kontaktus növeli a megfertőződés veszélyét – ezért a társaságok részére megfelelő védőeszközök és fertőtlenítő szerek biztosítása
50. A munkaerő megtartása érdekében fel kell függeszteni a munkaadói és munkavállalói járulékok fizetését, és/vagy a TOP-6.8.2.-15-KE1-2016-00001 számon futó bértámogatási pályázatból, vagy ahhoz hasonló alapból bértámogatási forrásokhoz juttatni a közszolgáltatókat
51. A betegállományban lévők növekednek, javasoljuk a túlóra korlátok átmeneti feloldását.
52. A beszállítók bizonytalan teljesítése miatt - a forgalombiztonságot szem előtt tartva - a járművek műszaki állapotának protokollján enyhítést javasolunk.
53. Járatszűkítéseket kell bevezetni, mert már most folyamatos humán és műszaki kapacitáskorlátozások valósulnak meg, amelyek következtében leállhat a teljes személyszállítási és vontatási szolgáltatás.
54. Munkavállalói és munkáltatói terhek csökkentése mellett többlet szabadság, többlet túlóra engedélyezése úgy, hogy e személyi jellegű ktg. terheit az állam átvállalja.
55. Szükséges a képzési-oktatási, illetve vizsgáztatási feltételek, valamint a követelményszintek átmeneti felülvizsgálata, könnyítése.
56. A közbeszerzési rendszer átmeneti könnyítése, mert a jelenlegi rendszerek havária esetén nem biztosítanak gyors reagálást és kellő rugalmasságot.

Közúti személyszállítást érintő javaslatok:

57. A menetrendszerinti országos, elővárosi és regionális autóbusz-közlekedésben munkanapokon tanszüneti vagy annál szigorúbb menetrend bevezetése, az iskolai forgalomhoz kötött járatok közlekedésének felfüggesztése valamint a vasúti közlekedésben az iskolaidőszakhoz kötött ([60]-as kódú) vonatok közlekedésének felfüggesztése.
58. Késpénz használatától mentes jegyváltás elrendelése. A jegyértékesítés és az utastájékoztató digitális platformokon, okos eszközökön történő szélesebb körű megvalósítása (applikációk, ingyenes állomási WIFI biztosítása, a szolgáltatások csak érvényes menetjeggyel történő igénybevételének kialakítása). Az állomásokon – pénztári nyitva tartás alatt, vagy működőképes automaták esetén – kötelező jegyelővétel bevezetése.
59. Utasok számára **utazási vészhelyzeti kódex** kialakítása (egymás mellé ülés, távolság, védőeszközök, stb.)
60. A közlekedési szolgáltatóknál a front és back office személyzet munkavégzésével kapcsolatos, a járványhelyzetnek megfelelő higiéniai folyamatok kialakítása különös tekintettel az állomásokon, szolgálati helyeken, műszaki javítóbázisokon. Kiemelten fontos az utazószemélyzet védőfelszereléssel (maszk, kesztyű, fertőtlenítő szerek stb.) történő ellátása, valamint a **járművek takarításának fertőtlenítésének szigorítása**, ezzel kapcsolatos **eljárásrend, szabályzat kialakítása**.
61. A szociálpolitikai menetdíj támogatás után átmenetileg ne kelljen ÁFA-t fizetni ebben az évben illetve a folyósítása a teljes 2020. évre vonatkozóan előre történjen meg.
62. Gépjárművek állandó terheinek csökkentése. (pl. teljesítményadó/súlyadó, KGFB adótartama, hatósági műszaki vizsgadíjak, illetékek)
63. **Személyszállító vállalkozások részére állami működési és foglalkoztatás-bővítési hitelprogram. (kamatmentes, halasztott fizetésű formában forgóeszközre és munkahely-teremtésre is) (prioritás!)**
64. A munkaerő megtartása és a pandémiás helyzet megszűnése után a minél előbbi szolgáltatás helyreállítására tekintettel, legalább fel kellene függeszteni a munkaadói és munkavállalói járulékok fizetését, és/vagy a TOP-6.8.2.-15-KE1-2016-00001 számon futó bértámogatási pályázatból, vagy ahhoz hasonló alapból bértámogatási forrásokhoz juttatni a közszolgáltatókat.
65. A közlekedési társaságok, vállalkozások likviditásának elősegítése érdekében azonnali intézkedésként a gázolaj jövedéki adójának fizetési kötelezettségét a közszolgáltatási szerződés alapján

autóbuszszal végzett személyszállítási szolgáltatók esetében legalább június 30-ig fel kell függeszteni.

66. A MOL Nyrt. közreműködésének segítségével el kell érni, hogy a Közszolgáltató Társaságok hitelkeretét emelje meg a duplájára, ill. a fizetés határidők legalább 90 napra történő megemlése.
67. A helyközi személyszállító kapacitások szervezett, bevonása az azonnalian szükségessé váló teherszállításba. (pl csomagszállítás)
68. Szociálpolitikai Menetdíj Támogatások (tekintettel arra, hogy a kedvezményezett rétegek a nyugdíjasok és diákok nem utaznak) nem a tény, hanem a terv szerinti kifizetése a szolgáltatóknak, hiszen ott jelentős költségvetési megtakarítás kumulálódik.
69. Ha ez előbbi nem valósítható meg akkor a megtakarított SZMT átcsoportosítása a bevétellel nem fedezett indokolt költségtérítési sorra a központi költségvetésben
70. Javasoljuk, hogy a kormány időszakosan tiltsa meg, hogy a személygépkocsi személyszállító, és személytaxi vállalkozó járművekre kötött kötelező felelősség biztosítás és casco biztosítások esetén a biztosító társaságok „vállalkozói felárat” - jelen helyzetben akár három, négy, ötszörös díjakat - alkalmazzanak.
71. A személyes okmányok, és gépkocsik műszaki vizsgálatainak időszakos jelenlegi rendszerének felfüggesztését javasoljuk lehetőséget biztosítani arra, hogy a személygépkocsi személyszállító és személytaxi járművek esetében bármely gépkocsi műszaki vizsgahelyen elvégezhető legyen az időszakos műszaki vizsgát.

Kérjük a Kormányt az Önkormányzatokkal való egyeztetésre az alábbiak szerint:

72. a Fővárosi és más Önkormányzat által „kivetett” droszt használati díjat ne kelljen az időszakos műszaki vizsgát megelőzően, előzetesen egy éves időtartamra megfizetnie a taxis vállalkozóknak.
73. A jelenleg hatályos rendelkezés helyett kérjük a droszt használati díj átmeneti időre törlését eltörlésének mérlegelését, vagy kérjük bevezetni az időarányos, havonta, vagy negyedévente esedékes, utólagos díjfizetést.

Továbbiakban:

74. A taxi-személyszállítást és személyszállítást végző vállalkozások is részt vehessenek a pandémia idején az áru/csomag és ételszállításban. élelmiszerszállításban betegekhez való kijárársban, koronavírus tesztek minták kiszállításában. az egészségügyi és járványügyi személyzet szállításában.
75. A taxis érdekképviseltek és köztisztviseltek felajánlják, hogy megszervezik a Fuvarvezénylő Központot, amelyen keresztül a feladatok allokációja elvégezhető.

A fenti javaslatok összeállításában részt vettek:

Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Logisztikai Kollégium
Logisztikai Egyeztető Fórum tagjai
Közlekedéstudományi Intézet
Magyar Szállítmányozók Szövetsége
Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete - NiT Hungary
MAHOSZ
Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete
Hungrail Vasúti Egyesület
Országos Taxisszövetség
Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
Fuvarozó Vállalkozások Országos Szövetsége
Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége