

MKFE HÍREK SZAKMAI ÉRDEKKÉPVISELET

Elkötelezetten a tagság érdekében

KARMOS GÁBOR A LEGÉGETŐBB KÉRDÉSEKRŐL

Az utóbbi időben rendkívül élénk érdek-képviseleti munka folyik az MKFE-ben. Az elmúlt időszakban hét témával is foglalkoztak.

Ezekről beszélt Karmos Gábor, az egyesület főtítkárhelyettese.



Magyarországon vannak elmaradott kistérségek, politikai cél ezek felzárkóztatása. Egyértelmű a szándék, hogy állami támogatással autóbuszokhoz juthassanak. Ha szakmailag vizsgáljuk meg a kérdést, kiderül, hogy itt autóbuszokként külön-külön folynak a pályázatok. Adott esetben luxuskategóriájú járműveket szereznek be, ezek pedig nagyon drágák. Az MKFE felhívta három miniszter – Bajnai Gordon (ÖTM), Gráf József (FVM) és Kákósy Csaba (GKM) – figyelmét arra, mennyire pazarló ez a kistérségi autóbuszos pályázató rendszer. Más országokban egyszerre flottában vásárolják meg ezeket az autóbuszokat, és azokat osztják szét. Csak azt a komfortigényt kielégítő autóbuszokat veszik meg, amire igény van. Ezzel sokat lehetett volna spórolni. Ezekkel az autóbuszokkal adott esetben olyan jellegű feladatot látnak el, amit egyébként korábban a profi autóbuszos vállalkozók végeztek, lehet hogy olcsóbban, mint amennyibe ez az egész rendszer ma kerül. Ugyanakkor elvették a munkát azoktól, akik az európai uniós előírásoknak megfelelően teljesítik a különböző szakmai előírásokat.

Tavaly megjelent a közúti közlekedési törvény módosítása, hogy az eljáró hatóságok nem tarthatják vissza azt a megbírságot, amely járműnél igazolt a vállalkozás fizetőkészsége. Ha egy magyar vállalkozás igazolta a pénzügyi teljesítőképességét, amikor hozzájutott a fuvarozói engedélyhez, rendelkezik az európai uniós hármas követelményrendszeren belül a pénzügyi teljesítőképesség követelményével, akkor a bírságok adók módjára behaj-

thatók, tehát nem szabad ezeket a járműveket visszatartani. Ebben az ügyben is három miniszterhez – Veres Jánoshoz (PM), Kákósy Csabához (GKM), dr. Takács Alberthez (IRM) – fordult az egyesület elnöke, remélve, ők is úgy értelmezik ezt a módosítást, ahogy az MKFE.

Két éve megszületett az 561-es európai uniós rendelet, amely a vezetési és pihenőidőket szigorította. Tavaly április 1-jétől az autóbusz-vezetőknek megszűnt a 12 napos, egybefüggő vezetési ciklus lehetősége. Ez a magyar autóbuszosokat és Európáig valamilyen ajtóbuszos utazásszervező irodáját nagy probléma elé állította. Alkalmanként horribilis költségtöbbletet jelent, amit az utazóközönség vagy nem akar, vagy nem tud megfizetni. Az IRU 20 ezer autóbuszos vállalkozó aláírását gyűjtötte össze, köztük magyarokét is, és kezdeményezte az EU-nál, állítsák vissza a 12 napos vezetési lehetőséget. Mi is ezt kértük Kákósy Csaba minisztertől.

Az MKFE levélben fordult a Pénzügyminisztérium szakállamtitkárához az újonnan életbe lépett áfatörvény számos elemének módosítása érdekében. Ebben világosan rámutatunk arra, hogy a jelenleg hatályos áfatörvénynek a 15 napos számlázással kapcsolatos szabályai technikailag gondot okoznak, főleg a nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatóknak, ellentmondás van a jogszabályon belül. Ha a fuvarozó ezt a módot választja, akkor az áfatörvény ezen passzusát sérti meg, ha pedig az alternatív lehetőséget választja, akkor pedig egy másik paragrafusát. Az MKFE adott is egy javaslatot a módosításra:

a) A számlát nem állítja ki, ezzel

megsérti az áfatörvény 163. §-ában foglaltakat, és számolnia kell a késedelmes számlakiállítás következményeivel.

b) A számlát kiállítja (azaz eleget tesz az áfatörvény 163. §-ában írtaknak), de ahhoz nem tudja a fuvarokmányt csatolni. Ennek következményei: egyrészt a megrendelő a számlát nem fogja befogadni, mivel a teljesítés nincs hitelt érdemlően igazolva, másrészt pedig a vállalkozás akaratlanul is megsérti az áfatörvény más rendelkezéseit. Ez utóbbira konkrét példa: egy havi áfabevalló vállalkozás január 29-én teljesít egy adómentes nemzetközi fuvar. Február 13-án a számlát kiállítja, és azt januári áfabevallásában szerepelteti. Február 22-én az adóhatóság elrendeli a januári áfabevallás ellenőrzését. Ha addig nincs a fuvarokmány a vállalkozásnál, akkor adóhiányt lehet a terhére megállapítani, mivel az adómentes számlázás nincs bizonylattal alátámasztva. Másképp fogalmazva: az áfatörvény 163. §-a és a törvény egyéb rendelkezései között olyan kollízió áll fenn, amely az összes §-nak történő egyidejű megfelelést kizárja. A jelzett kollízió feloldása az áfatörvény 163. §-ának kiegészítésével lehetséges, azaz amennyiben jogszabály vagy nemzetközi egyezmény alapján a teljesítést okmánnyal, irattal kell kísérni, igazolni, úgy a 15 napos határidőt az okmánynak a számlakiadás dátumától történő fizikai rendelkezésre állásának napjától kell számítani.

Az NKH elnökétől egyértelmű állásfoglalást kaptunk arra vonatkozóan, hogy a heti pihenőidőt hogyan kell igazolnia egy vállalkozónak és egy gépkocsivezetőnek szabályszerűen, elfogadottan. Felhívom az olvasók figyelmét, a www.mkfe.hu weblapon megtalálhatják és leölthetik az állásfoglalást.

Sikerült az egyesületnek bizonyos részeredményeket elérnie az objektív felelősség kérdésének enyhítése érdekében. A közúti közlekedési törvénybe részben beépült az úgynevezett „megdönthető vélelem elve”. Az MKFE az Alkotmánybírósághoz fordult a jogszabály, illetve azon részének megsemmisítése

érdekeiben, amely azt írja, ha jogosan megbüntet az ellenőrző hatóság egy gépkocsivezetőt egy bizonyított vétségért, ám a gépkocsivezető nem képes kifizetni a bírságot, akkor annak kötelezettsége visszaszáll az üzemben tartóra. Az egyesület ezt alkotmányellenesnek tartja, hiszen egyértelmű, hogy ki követte el a szabálysértést.

Jelenleg leginkább az érdeklődés homlokterébe került téma az a politikai döntés, ami tavaly ősszel született, hogy Budapesten ne közlekedjenek nagy teherbírású járművek. Az MKFE és társszervezetei ezzel egyetértenek, de a rendelet bevezetését elkapkodottnak tartjuk. Egy megfelelő citylogisztikai rendszer szakmai kidolgozásában partnerek kívánunk lenni a politika, a kormány és az önkormányzatok felé is. De azt a politikai felelősséget, hogy körülbelül 15 éve nem épült meg az MO-s körgyűrű, nem lehet a közúti fuvarozók nyakába varrni. Egyetlen gépkocsivezető sem lenne, aki a belvárosba jönne be tranzitforgalomba, ha a körgyűrű megléne. Továbbá nonszensz, hogy nyolc munkanapot kell várni egy engedély elbírálására és kiadására. Aki ilyen határidőket szab, annak fogalma sincs arról, hogyan történik egy fuvarszervezés, egy logisztikai szolgáltatás.

A rendelet visszavonásáért az MKFE az Alkotmánybírósághoz és a Regionális Közigazgatási Hivatalhoz fordult, hiszen az önkormányzatnak nincs joga ilyen rendeletet hozni. Az önkormányzati rendeletben egy olyan közúti közlekedési törvénybeli passzus van, amely csak a minisztert jogosítja fel az útdíjak beszedésére. Az önkormányzati törvény csak parkolási díjak beszedésére jogosítja fel az önkormányzatot, úthasználati díjak beszedésére nem.

Az Alkotmánybíróság határozathozatalára esetleg évek múlva kerül sor, ezért összefogva a társszervezetekkel jelenleg a megjelent rendelet módosítását kívánjuk elérni.

b. lengyel

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226