

NIT HÍREK ORSZÁGOS KONFERENCIA

Az autóbuszos személyszállítás helyzete

ALVÁLLALKOZÁS ÉS PRIVATIZÁCIÓ

Tizennegyedszer rendezte meg a NiT Hungary az Országos Személyszállítási Szakmai Konferenciát március 10-én. A rendezvényen a személyszállítási szakma helyzete iránt érdeklődő személyszállító vállalkozók előadásokat hallgattak a magánvállalkozók lehetőségeiről, információkhoz jutottak a Volán-társaságok privatizációjáról, az autóbuszos személyszállítás jelenleg hatályos szabályozásáról és az adózási előírásokról.



Földi Elek és Dittel Gábor a konferencia elnökségében

Földi Elek, a NiT Hungary elnöke köszöntőjében emlékezett a hallgatóságot arra, hogy az ipartestület által 2005-ben kidolgozott négy évre szóló stratégia elemeinek teljes megvalósítása eddig nem járt sikerrel. Ennek többek között az az oka, hogy a fuvarozási alágazat nem kapja meg a megfelelő kormányzati, törvényhozási támogatást. Az ipartestület elnöksége ennek a tendenciának tulajdonítja, hogy az ígéretek ellenére a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium egyik előadója sem jelent meg a konferencián. Szólt arról: a rendezvény fontos célja, hogy a 2007. év tapasztalatait kiértékeljék, iránymutatást adjanak a szakmát képviselő vállalkozások, szervezet részére a jövő tennivalóit illetően. Az elnök szerint felül kell emelkedni az egyéni érdekeken, a szakmacsoport térnyerésének egyetlen esélye az érdekek és lehetőségek egyeztetése, a helyi vagy regionális szintű gazdasági és szakmai összefogása, melyet az érdek-képviselési egység teremthet meg.

● **Dr. Bálint Annamária**, a NiT Hungary jogtanácsosa a nemzetközi menetrend szerinti autóbusz-közlekedés liberalizált szabályozásának főbb elemeit foglalta össze. Röviden vázolta, hogy az uniós csatlakozás előtt milyen feltételek mellett vehettek részt a magyar vállalkozások a koncesszióhoz és járatok engedélyhez kötött nemzetközi menetrend szerinti autóbusz-közlekedésben. Szólt arról, milyen könnyítést jelen-

tett az autóbuszos személyszállítóknak a csatlakozás, például már nem koncesszióköteles a tevékenység, bármely, a feltételeket teljesítő gazdálkodó végezheti. Felsorolta a tevékenységet szabályozó európai uniós és a magyar jogszabályokat. Ismertette a menetrend szerinti járatok és különcélú menetrend szerinti járatok (EU területén belül) engedélyezési eljárását, és az elutasítás eseteit. Előadása végén a legfeljebb 5 évig érvényes közösségi engedélyhez kapcsolódó tudnivalókat foglalta össze.

● **Sztrányai Zsolt**, az Orange-Ways Zrt. munkatársa röviden bemutatta a társaságot, és a nemzetközi menetrend szerinti autóbusz-közlekedés engedélyezésének és végzésének tapasztalatairól szólt.

● **Saslics Elemér**, a Volán Egyesülés vezérigazgatója „A Volán-társaságok helyzete és álláspontja, kiemelten az alvállalkozói konstrukcióra és a privatizációra figyelemmel” címmel tar-

tott előadást. A működési-gazdálkodási környezetről szólva elmondta, a jogszabályi megfeleltetés megtörtént, a működés kiszámíthatósága, előre tervezhetősége azonban még hiányzik. Nincsenek meg a folyamatos működés-finanszírozás garantált csatornái. A mai helyzetre jellemző, hogy a 3152 településből 3135-ön van közforgalmú autóbusz-közlekedés, 17 kivételével valamennyi hazai településen van Volánbusz-közlekedés, 3 településen egyáltalán nincs közforgalmú közlekedés. Hazánkban 996 település érhető el vasúttal is. Véleménye szerint a vasúti közlekedésre ott van szükség, ahol nagy tömegű az utasforgalom és a távolsági forgalomban. Az utasforgalom struktúrájában a megyén, kistérségen belüli utazás a döntő. Nagyon nagy a megyék, régiók közötti különbség. Az előadó ismertette a menetrend szerinti helyközi autóbusz-közlekedés,

illetve a gazdasági fejlettség egyes mutatóit: átlagban egy lakos évente 48-szor utazik. Ez a szám Észak-Magyarországon közel 70, míg Közép-Magyarországon 26. Szoros a kapcsolat az egy lakosra jutó GDP-vel és az egy lakosra jutó személyautó számával. A kormányknak mindent meg kellene tenni azért, hogy a menetrend szerinti közlekedést preferálja az egyénivel szemben. A finanszírozás a legfontosabb kérdés a közforgalmú közlekedésben, ezért tudatosítani kell a társadalomban, hogy a közlekedési szolgáltatók iránti növekvő igényeihez növekvő köztehervállalásnak kell tartoznia... (19/2004. (III. 26.) OGY határozat).

Az előadó áttekintette a közlekedési reform során eddig tett lépéseket. A tarifa- és kedvezményrendszer reformjával az autóbuszos és vasúti személyszállításban mára majdnem kialakult az egyenlőség a két

Dr. Bálint Annamária



Sztrányai Zsolt



Saslics Elemér



alágazat között, ami utas-szempontról esélyegyenlőséget teremt, de jelentős az utas-vesztés, amit nem teljes körűen ellentételeznek a kedvezmények. A gyenge forgalmú vasútvonalak forgalmátvételéről az a véleménye, hogy nem célszerű 1:1-ben pótolni. Viszont sikerként értékeli: az egységes szolgáltatási színvonalra törekvést, hogy hálózatban gondolkodnak, a tarifában megjelenő diszkrimináció ellen tett lépéseket, és hogy jobban összehangolódott a kétfajta kedvezményrendszer.

Az alvállalkozói szerződésekről szólva elmondta: 2007-ben 7 társasággal kötöttek szerződést, az idén várhatóan már 9 végez alvállalkozói tevékenységet. Szólt arról, hogy nagyobb önállóságot kell biztosítani az alvállalkozásoknak. A hármas követelménynek megfelelő új vállalkozások előtt is meg kell nyitni a lehetőséget. Nem tartja jó megoldásnak a fővállalkozói műszaki szemlézési, javítási gyakorlat alvállalkozóra nézve kötelező előírását. Nagyobb hangsúlyt kell helyezni az ár-érték arányra. A határidőket a gyakorlati megvalósítás lehetőségei szerint kellene kialakítani a jövőben.

Az előadó véleménye szerint a fenntartható fejlődés egyik alapfeltétele a fejlett közforgalmú közlekedés, mely még mindig kevesebbe kerül, mint a folyamatosan növekvő motorizáció következményeinek kezelése, ehhez meg kell oldani a finanszírozás kérdését.

A Volán Egyesülés vezérigazgatója elmondta, a privatizáció konkrét kérdéseiben a Nemzeti Vagyongazdálkodási Zrt. nyilatkozik. Általánosságban a véleményét kifejtve szólt arról, hogy a privatizáció nemzetgazdasági, politikai kérdés. Ha felvetődik a kérdés, hogy a Volánok privatizációja során mit adnak el, félreértésben van az, aki azt gondolja, hogy az autóbuszokat. A privatizáció tárgya a társaságok értékesítése. A társaságok vezetői nem értettek egyet az évekkal ezelőtti feltőkésítéssel, mivel az visszaüt a gazdálkodásban és a privatizációban

egyaránt. Ha eladják a társaságok részvényeit, az nem független a cégben lévő vagyonról. A kisvállalkozásoknak a privatizációban véleménye szerint nincs sok lehetőségük a piachoz jutásra, sokkal inkább az alvállalkozói szerződésekkel.

Kérdés az is, hogy a Volán-társaságokat egyben vagy külön-külön szeretnék értékesíteni. Ha egyben adják el, akkor az egy időben történik-e vagy külön-külön. Az elmúlt években megindult egy törekvés arra, hogy a társaságokból regionális cégeket hozzanak létre. Véleménye szerint ahhoz is tudni kellene, hogy lesz-e privatizáció. Ha átalakítják, legalább egyévi mérleg kell ahhoz, hogy eladhassák. Csak akkor van értelme az átszervezésnek, ha nem a közeli jövőben szeretnék eladni a társaságokat. Viszont ha átszervezik, akkor felvetődik a kérdés, hogy milyen régiós felosztásban történik: a közlekedés szempontjai alapján, vagy a már meglévő régiókban. A vezérigazgató szerint a privatizáció előtt meg kell oldani a finanszírozás kérdéseit.

● **Jakus József**, a NiT Hungary Autóbuzstanács elnöke előadásában arról szólt, hogy az 561/2006/EK rendelet milyen hatással van a különjáratú tevékenységet végző vállalkozásokra.

● **Ipolyi Keller Imre**, a Nemzeti Közlekedési Hatóság stratégiai és módszertani igazgatója a közúti közlekedési szakemberek képzéséről és vizsgáztatásáról szólt. Elmondta: a 38/2007. (III. 28.) GKM rendelet és a 54/2007. (III. 28.) Kormányrendelet alkalmazási köre kiterjed a tehergépkocsi- és autóbusz-vezetők alapképzésének és a továbbképzési képzésük megszerzéséhez kapcsolódó vizsgáztatásra. Az előadó kifejtette, a különböző kategóriával rendelkező gépkocsivezetők számára mikor kötelező az alap-, illetve a továbbképzésben való részvétel, illetve a vizsga letétele.

Felhívta a vállalkozások vezetőinek a figyelmét arra, hogy a gépkocsivezetők ez év őszétől vehetnek részt a tanfolyamo-



Ipolyi Keller Imre

kon, illetve vizsgázhatnak. Figyelni kell arra, hogy a nemzetközi és belföldi autóbusz-vezetőknek legkésőbb 2013. szeptember 10-ig, a tehergépkocsi-vezetőknek legkésőbb 2014. szeptember 10-ig be kell kerülniük a szakmai továbbképzésbe. A Gépjárművezetői Képzési Igazolványt az NKH Központi Hivatala állítja ki.

● **Dittel Gábor**, a NiT Hungary ügyvezető főtisztára elmondta, a 2007. decemberi adatok alapján az autóbuzos vállalkozások száma 1793 (az előző évinél 31-gyel kevesebb). Ebből egyéni vállalkozó 738 (-52), akik 1663 db járművel (-89) rendelkeznek. Ez a szám vállalkozásonként átlag 2,25 db járművet jelent. A társas vállalkozások száma 910 (+24), járműveik száma 3393 (+32), mely átlag 3,72 db jármű/vállalkozást jelent. Az egyéb társasági formában (zrt.) működő vállalkozások száma 145 (-3), járműveik száma 8765 (-394). Átlag 60,44 db jármű/vállalkozás. Az összes vállalkozás 13 821 (-451) járművel rendelkezik. A sajtószámlás vállalkozás, önkormányzat stb. száma 1671 (+5), melyek 2681 (-85) járművel

rendelkeznek, így átlagosan 1,6 járművük van.

Az ügyvezető főtisztár az autóbuzos személyszállítást végző vállalkozásokat érintő jogszabályokról szólt. Az Európai Unió a szakmához jutásra és piacra lépésre vonatkozó rendelettervezetéről többek között elmondta, egységesíti a közösségi engedélyt és a hiteles másolatokat (a korábban kiadott engedélyek lejáratukig érvényesek maradnak). Egyszerűsödik a nemzetközi menetrend szerinti szolgáltatások engedélyezése (ha a hatóság halogatja a döntést, a bizottsághoz lehet fordulni). A kabotázs szabályok változatlanul maradnak. A tagországok együttműködését nemzeti kontaktpontok segítik. Központosítják a nyilvántartást. Felhívta a figyelmet arra, hogy január 1-jétől a korábbi 15 nap helyett 28 napra visszamenőleg kell a tachográfkorongokat a gépjárművezetőnek magánál tartania, és a közúti ellenőrzés alkalmával bemutatnia.

Szólt arról, hogy az autóbuzos vállalkozások számára a legtöbb kár azért keletkezik, mert nagyon alacsonyak a fuvardíjak, a vállalkozások között feleltelen fuvarverseny alakul ki, hosszú a fizetési határidő, fizetésképtelen vagy szélhámos megrendelők jelennek meg, és nemegyszer képzetlen, feleltelen sofőrök okoznak kárt a munkaadónak. Ezért meg kell osztani a vállalkozásoknak egymással az információkat, és össze kell fogni az okozott károk megelőzése érdekében.

Meruk R.

NiT Hungary
1108 Budapest, Újhegyi út 3/A-5.
Tel.: 265-5040, fax: 264-5045

A konferencia hallgatósága

