

MKFE HÍREK A TÉMAKÖRÖK JELENLEGI ÁLLÁSA

Az MKFE szemével

A KORMÁNNYAL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSRÓL

Ez év június 25-én írták alá „a Magyar Köztársaság Kormánya és a közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások szakmai érdek-képviselői szervei között a terület versenyképességének javítása érdekében teendő intézkedésekről” szóló megállapodást.



Bende Zoltán,
az MKFE Személy-
szállítási
és Árufuvarozási
Tanács titkára

A 2005. évi megállapodás után újra tárgyalóasztalhoz ültek a felek, mivel a robbanásszerű üzemanyagár-növekedés olyan terheket rótt a vállalkozásokra, amikre azonnali enyhítő választ kellett találni. Ez volt a fő motiváció, de jó néhány, 2005 óta megoldatlan kérdés is újra napirendre került, nem is beszélve az azóta történt, tarthatatlannak bizonyult körülményre (például a bírságrendelet). A gondok enyhítésére a leginkább kézenfekvő eszköznek a gázolaj árának a jövedéki adó mérséklésével való csökkentése tűnt. A Magyarországon kötelezően alkalmazandó legalacsonyabb jövedéki adó szintje – a bonyolult uniós szabályozások miatt – magasabb, mint ami amúgy az EU-ban alkalmazandó minimum. A kormány benyújtotta az EU felé az úgynevezett „derogációs” kérelmet, hogy erre a szintre csökkenthessék itthon is a jövedéki adó mértékét. Amennyiben ez megvalósulhatott volna, az éves szinten, mai áron, körülbelül 9 milliárd forint költségsökkenést jelentett volna a közúti közlekedési szolgáltatóknak. A kérelmet nem sokkal a megállapodás aláírása után az EU elutasította, de mivel számítottunk erre a döntésre, bekerült a dokumentumba egy „B terv” is, mely más módon igyekszik a fentebb említett összeget visszajuttatni.

Majd két hónappal az aláírás után már konkrét eredményekről is beszámolhatunk, de még mielőtt pontokra szedve ismertetnénk a végrehajtás jelen állását, szükséges leszögezni, hogy ezen írás augusztus 18-án született, a jelenlegi állapotokat tükrözi.

Napról napra történnek újabb előrelépések (egyeztetések, jogszabályok megjelenése stb.), ami – főleg nyár lévén – igen öröndetes.

A megállapodás jelentősége több alapon is bizvást kijelenthető: Szükség volt egy a legutóbbi, 2005-ös megállapodáshoz képest aktualizált dokumentumra, mely annak alapján újabb lendületet adhat a fuvarozói szféra helyzetének javításához. Másfelől ez a megállapodás jóval kevesebb pontban sokkal inkább lényegre törő, úgy is lehet mondani, jobban betartható mindkét fél részéről.

Az érintett témakörök és azok kimunkálásának állása

● Hétféle forgalomkorlátozás, azaz a „kamionstop” felülvizsgálata

Július 29-én megjelent a Magyar Közlönyben egy új kormányrendelet, 190/2008. (VII. 29.) számon, mely felváltja az eddigi 111/1995-ös számút. A megállapodásban foglaltaknak megfelelően a nyári tilalmi időszak kezdetét június 15-ről július 1-jére módosítja, valamint szombat reggel 8 órától szombat 15 órára, bár ez a passzus csak a jövő nyártól lesz érvényes, már most érzékelhető eredmény, hogy a nyári tilalmi időszakban a nemzetközi fuvar-

ból hazatérők elmehetnek a telephelyig.

● Az 57/2007-es, úgynevezett „bírságrendelet” felülvizsgálata

Ez a jogszabály naponta szedi „áldozatait”, jogos a követelés, hogy minél hamarabb kerüljön kidolgozásra egy olyan rendszer, amelyik korrekt, és szakmailag is sokkal inkább célravezető. Persze, nem szabad abba a hibába esni, hogy ugyanúgy megalapozatlanul, kapkodva jöjjön létre az új jogszabály, ezért a megállapodás a Közlekedéstudományi Intézet tanulmányára alapozó új bírságok kidolgozását tűzi ki célul. A tanulmány elkészült, az érdek-képviselők első körben véleményezték is, folyik a téma további tárgyalása.

● Szakképzési hozzájárulás

Ez a pont igazából három is lehetne. Ami közös bennük az az, hogy a gépjárművezetőhiány orvoslására adnak lehetőséget.

Szinte azonnali segítséget nyújt az a 150 millió forintos támogatás, amelyet a Munkaerő-piaci Alap terhére ad a kormány C, C+E, D, D+E kategóriás jogosítvány, valamint szolgáltatói igazolvány megszerzésére. Erre az összegre mind természetes személyek, mind munkáltató vállalkozások pályázhatnak. Hosszas tárgyalássorozat után a fő sarokpontokban megegyezés született, az illetékes szakminisztérium a pályázat részleteit ezután dolgozza ki. Már idén ősszel várható a pályázati felhívás megjelenése.

14/2008. (VII. 31.) SzMM számon megjelent a 6/1996-os MÜM rendelet módosítása, melynek értelmében a C és D kategóriás képzések 100%-os támogatása válik lehetővé a munkaügyi központokon keresztül. Mindez kettős célt szolgál: a már említett gépjárművezető-hiány enyhítésén felül munkanélküliek könnyebb szakmához juttatását is lehetővé teszi.

Törvénymódosítást igényel, így eredmény csak ősszel várható a szakképzési hozzájárulás „címkézésében”, ami által a gépjárművezetők továbbképzé-

sére újabb pénzeszköz áll majd a vállalkozások rendelkezésére. Úgy tudjuk, a törvényjavaslat előkészítése már nagyban folyik az illetékes minisztériumokban.

● A gépjármű-átírási illeték csökkentése

Az előzőhöz hasonlóan, e pont végrehajtásához is törvénymódosítás szükséges.

● A versenyképesség-javítás direkt eszköze

E cikk bevezetőjében említett körülbelül 9 milliárd forintos tehercsökkenéshez egyszeri, 4,5 milliárd forintos támogatási programot is meg kell valósítani, melyre konkrét, kiforrott javaslat még nem került kidolgozásra. Ötletek, tervek természetesen vannak, az egyeztetések e témában egyelőre levelezés útján folynak a kormány és az érdekképviselők között. Ami meghatározza e program valódi sikerét, az az, hogy mennyien tudnak majd élni az általa nyújtható költségsökkenéssel. Az érdekképviselői oldal e miatt áll ki az iparüzési adóból való egyszeri visszatérítés mellett, míg a kormány az amúgy szép céloknak megfelelő, ám széles körben nem igénybe vehető járműmegújítást támogatja e program keretében vonni.

● Teljesítményarányos úthasználati díj (elektronikus útdíjfizetési rendszer)

Ez az a pont, amelyik indirekt módon érinti a versenyképességet, hiszen a jelenlegi, időarányos díjakhoz képest várhatóan költségnövekedést fog magával vonni. Viszont nagyon nem mindegy, hogy ez hogyan fogja érinteni a hazai vállalkozásokat és a külföldieket, utóbbiak között is különösen a tranzitban közlekedőket. A megállapodás kimondja, hogy a rendszer kialakításának folyamatába érdemben be kell vonni az érdek-képviselőket, valamint olyan díjrendszert kell bevezetni, ahol a frekvenciált felhasználók és a környezetvédelmi szempontból korszerű járműveket üzemeltetők kedvezményeket kapnak.

● Egyebek

Talán nem a legjobb alcím ehhez a ponthoz, hiszen

nagyon fontos témaköröket feszeget, viszont ezek kidolgozása a közeli jövő feladata lesz mindkét fél számára.

E pont keretében kell foglalkozni a 30 napos fizetési határidő jogszabályban történő megjelenítésével, az inkasszó intézményének bevezetésével és egy speciális, a fuvarpiaci árak monitoring rendszerével. E három alpont a kalandorok és a notórius hátralékkal fizetők megfékezésére szolgál. A szakma önszerveződése, sajnos, nem elég, a tisztuláshoz a jelenleginél pontosabb és hatéko-

nyabb jogszabályi alapok is szükségeltetnek.

Programot kell kidolgozni a környezetvédelmi céllal történő járműberuházások támogatására is. (Itt kell megemlíteni, hogy a 4,5 milliárd forintos támogatás esetében már csak azért sem támogatják az érdekvéviselőket, hogy a járműmegújítás ott szerepeljen, mivel arra itt külön pont van a megállapodásban.)

Már a 2005-ös megállapodásban is szerepelt az úgynevezett „egyablakos” ügyintézés. Van még tennivaló e téren, ezt meg-

erősíti a megállapodás ezen alpontja is.

Új, „nulla kilométeres” személygépkocsikra, azok jelentős többségének esetében már működik a vizsga nélküli forgalomba helyezés, melyet egy informatikai rendszer segítségével működtet a Nemzeti Közlekedési Hatóság és a vezérkéviselőket. A legelső rendszertervekben is szerepelt már az a szándék, hogy ezt a lehetőséget a haszonjárművekre, autóbuszokra is ki lehessen terjeszteni. Ennek az iránynak a megtámogatására bekerült

ez az alpont a megállapodásban is.

És végül, de nem utolsósorban érinti a dokumentum a hatósági eljárások díjának mérséklését is.

*

Lapzártakor is folynak a tárgyalások, az eredményekről a későbbiekben adunk tájékoztatást. (Az MKFE honlapján a fejlemények folyamatosan nyomon követhetők.)

MKFE

1149 Budapest, Egressy út 77.

Tel.: 252-0688, 252-0928

Fax: 363-5226



Füle László

vesztette a nyereségképző képességét.

A következő komoly gondot a járműfelesleg okozza. A meglévő fuvarmenyiséghez viszonyítva túl nagy a rendelkezésre álló járműkapacitás. Ennek egyik oka az lehet, hogy túl nagy mértékben fejlesztettek a hazai vállalkozók, a másik ok pedig az, hogy a korábbiakhoz képest kevesebb árut kell szállítani. Egyébként egész Európában sok a jármű, nem csupán itthon. Ehhez kapcsolódik, hogy ha túlkínálat van, nem lehet érvényt szerezni az üzemanyagár-kompenzációnak.

A nemzetközi áruszállításban tevékenykedő magyar fuvarozókat rendkívül hátrányosan érinti a gyenge euró-forint árfolyam. Ez arra vezethető vissza, hogy a legtöbben euróalapú megállapodásokat kötnek, ennek az a következménye, hogy mintegy 10%-kal csökkentek a bevételeink. Persze lehet azt mondani, hogy ha euróban képződik a bevétel, akkor euróban képződnek a kiadások is. Ez csak részben igaz, mert ha csak a bevételek 20%-át kell konvertálni forintra, annak már a 10% elvész. Ez csak tetézi az előzőekben említett hátrányok miatt kialakult többszázalékos nyereségvesztést.

Véleményem szerint a negyedik nagyon súlyos probléma az, hogy felhígult a szakma, és olyan versenytársak is a piacra kerültek, akik korábban egészen mással foglalkoztak. Ők

NIT HÍREK NEGATÍV ELŐJELEK

Kedvezőtlen folyamatok

A HAZAI KÖZÚTI FUVARÓZÁSBAN

Füle László – a ceglédi Ronix-Trans tulajdonos ügyvezetője, a Magánvállalkozók Nemzetközi Fuvarozó Ipartestülete alelnöke és az elmúlt két évben a Közúti Fuvarozók Európai Szövetségének soros elnöke volt – a nemzetközi fuvarozóvállalkozókat érintő kedvezőtlen gazdasági folyamatok közül a leg súlyosabbakat foglalta össze. Úgy látja, sokkal többet és szélesebb körben kellene a gondokról beszélni.

azok, akik a fuvarozásról lehet hogy tudnak valamit, de a gazdaságról és a nyereséges vállalkozásműködtetésről keveset. Ad absurdum egy rendes árkalkulációt nem tudnak elvégezni, amelyben minden költség benne van, ismerik az önköltségeiket, az amortizációt is. Emiatt nem csupán ők mennek tönkre, hanem másokat is nehéz helyzetbe hoznak.

Úgy gondolom, a lehető legszélesebb körben kellene kommunikálni, mert nagy baj van. Senkinek sem tesz jót, ha több ezer cég tönkremegy, és az újonnan helyükre lépők tovább hígítják a szakmát, miközben azok taborát növelik, akik nem értenek a gazdaságos fuvarozáshoz. Mindenkinek tudnia kell, hogy a mostani költségszint mellett a fuvarozás veszteséges tevékenység marad, ha a gázolaj-kompenzációnak nem tudunk érvényt szerezni. Akkor viszont más lehetőségeket

kell keresni, amivel javítani tudjuk a helyzetünket, gondolok például a járműszámcsökkentésre.

A fuvarozói érdekvéviselőket és a kormány között létrejött megállapodás nem jelent megoldást a gondjainkra, legfeljebb igen kis mértékben csökkentik azokat. Amit tenni tudunk, az annyi, hogy széles körben felhívjuk a fuvarozók figyelmét: változtassanak az üzletmenetükön.

Tudomásul kell venni, alkalmazkodni kell az új helyzethez: van, akinek a kapacitást kell csökkentenie, van, akinek a gazdaságossági számításait kell felülvizsgálnia ahhoz, hogy kellő időben meghozott jó döntésekkel meg tudja menteni vállalkozását.

Meruk R.

NiT Hungary

1108 Budapest,

Újhegyi út 3/A-5.

Tel.: 265-5040, fax: 264-5045

A fuvarpiaci helyzetről csak mint válságban levő üzletágról szólhatok. Tizenhét éve foglalkozom haszonjármű-üzemeltetéssel, de ez idő alatt még ilyen nehéz helyzetben nem voltunk. Egyszerre több kedvezőtlen folyamat is jelentkezett, amelyek mindegyikén mi fuvarozók nem tudunk változtatni.

A fontossági sorrendet nehéz felállítani a negatív folyamatok között, de a legnagyobb csapást talán az üzemanyagár-változása hozta. Olyan hirtelen szökken magasba az olaj ára, hogy erre nem lehetett előre felkészülni, és nem is lehetett reagálni. Üzemanyag-kompenzációról beszélhetünk ugyan, de nemcsak itthon, hanem más országokban is csupán kevés fuvarozócégnak sikerült áthárítani a megbízókra a megnövekedett üzemanyagköltséget. Gyakorlatilag ezzel az egy mozzanattal a szakma el is