

KTI TUDOMÁNY A GYAKORLATBAN

Szigorodnak a fuvarozói szakmába jutás feltételei?

BIZOTTSÁGI JAVASLAT: EGYSÉGES KÖZÖSSÉGI SZABÁLYOZÁS

Az Európai Bizottság hosszas előkészítő munka után javaslatot tett a szakmába jutás és a piacra jutás szabályozásának módosítására az áru fuvarozó és a személyszállító vállalkozásokat érintően. Amennyiben a javaslatok elfogadást nyernek, módosítani kell a szakmai feltételekről és az engedélyezési eljárásról szóló hazai szabályozást is. A KTI Kht.-t érte az a megítélt megbízás, hogy aktívan közreműködjön a szükséges jogszabálymódosítások előkészítésében. E munkához kapcsolódóan ismertetjük, a bizottság milyen változtatásokat tart kívánatosnak a fuvarozói szakma gyakorlásának feltételrendszerében.

A szakmába jutás közösségi szabályozása az 1970-es évtizedre nyúlik vissza, amikor is három irányelv (74/561/EGK, 74/562/EGK, 77/796/EGK) rögzítette a közúti áru fuvarozó és a közúti személyszállító vállalkozói szakmához jutás feltételeit, valamint a feltételek teljesítését igazoló dokumentumok kölcsönös elismerésének játékszabályait a letelepedési szabadság érvényre juttatásának érdekében. Ezeket a jogszabályokat foglalta későbbi egységbe a 96/26/EK irányelv, amely a módosító 98/76/EK irányelvvel együtt képezi a ma hatályos szabályozást az unióban. Utóbbiakat építik a 14/2001. (IV. 20.) KöViM, valamint a 49/2001. (XII. 22.) KöViM rendeletek, részletesen szabályozva a közúti áru fuvarozás és az autóbusszal végzett személyszállítás hazánkban megkövetelt szakmai feltételeit és a magyarországi engedélyezési eljárást.

Az Európai Bizottság megítélése szerint az eddigi közösségi szabályozás biztosította a közúti szállítások minőségének elvárható szintjét, és a piacnyitás elősegítette a verseny kialakulását. Az egyes előírások ugyanakkor nem eléggé egyértelműek, hiányosak, nem mindenben elégítik ki a fejlődés, a megváltozott körülmények

szabta igényeket. Mindezekből eredően meglehetősen heterogén az egyes tagállamok gyakorlata. Az országonként kisebb-nagyobb mértékben eltérő követelmények, más és más feltételrendszerek a szolgáltatókat egyenlően versenyhelyzetbe kényszerítik, de a megbízók számára sem biztosítanak garanciákat a szolgáltató személyére nézve. Ezek az anomáliák késztették a bizottságot arra, hogy részletesen felülvizsgálja az irányelvi szabályozást, és kezdeményezze annak szükség szerinti változtatását. A vizsgálat egyidejűleg kiterjedt a nemzetközi fuvarpiacra való bejutásról szóló 881/92/EGK és a kabotázstevékenységről szóló 3118/93/EGK rendeletekre, valamint az engedély nélkül végezhető szállításokat szabályozó 2006/94/EK irányelvre is, miként a hasonló tárgyú, a személyszállítási piacra jutást szabályozó rendeletekre (684/92/EGK, 12/98/EK).

A felülvizsgálat eredménye egy hármas rendelettervezet-csomag a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek, a nemzetközi közúti áru fuvarozói piachoz való hozzáférés és az autóbusszal végzett személyszállítás piacához való hozzáférés közös szabályairól. A május végén, az előzőek sorrendjében

COM(2007) 263, COM(2007) 265 és COM(2007) 264 számon közzétett javaslatokban foglalt rendeletek lennének hivatottak kiváltani az előzőekben jelzett valamennyi ma hatályos közösség szabályozást – már ha elfogadást nyernek. Közülük a szakmai követelményeket szabályozó rendelet a következő változásokat vetíti előre.

Egységesebb, kötöttebb nemzeti szabályozás

A tagállami szabályozások jelentős eltéréseit megszüntetendő, a **szakmai feltételeket** a jövőben nem irányelv, hanem **közösségi rendelet rögzítené**. Ez a jogtechnikai változás kétségkívül egységesebb engedélyezési rendszert eredményez, ezáltal közelíti a versenyfeltételeket és megkönnyíti a más tagállamban való letelepedést. Eredményként **számolni kell a nemzeti szabályozás mozgásterének szűkülésével**, korlátozottabbá válik a nemzeti érdekek érvényre juttatásának lehetősége.

Ugyanilyen irányba hat, hogy a bizottság semmiféle különbségtételt nem tart kívánatosnak a belföldi és a nemzetközi fuvarozás szakmai feltételeiben. Rendelettervezetének előírásai egységesen kiterjednek minden 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó járművel vagy járműszerelvényvel és minden – a járművezetővel együtt – 9 főt meghaladó befogadóképességű autóbusszal díj ellenében végzett fuvarozásra – a saját számlás szállítókat továbbra sem érintené a szabályozás. Hatályos hazai jogrendünk ismeri a korlátozással érvényes fuvarozói engedély kategóriáját. Ez könnyített feltételek mellett adható a kizárólag mezőgazdasági vontatót, lassú járművet és ezekhez kapcsolódó pótkocsit üzemeltető, illetőleg a kizárólag belföldi áru fuvarozást vagy személyszállítást végző vállalkozásoknak. Az új közösségi szabályozás ilyen megkülönböztetést nem kíván tenni.

Hármas helyett négyes követelményrendszer

A fuvarozói szakma gyakorlásának ma is előfeltételét képező három elem, a jó hírnév, a szakmai alkalmasság és a megfelelő pénzügyi helyzet továbbra is követelményként kerül előírásra az engedély megszerzéséhez és megtarthatóságához. Változást e feltételek mögöttes tartalmának egyértelműbbé tétele, pontosítása, helyenkénti kiegészítése és megkövetelésének módja jelent.

A szabályozási javaslat az eddigieknél hangsúlyosabbá kívánja tenni a vállalkozások vezetőinek szerepét és felelősségét, szorosabb kapcsolatot megkövetelve az irányított vállalkozással. A jó hírnév és a szakmai alkalmasság követelményét olyan, a megszokott „szakmai irányító” helyett **„szállítási menedzser”** néven illetett személyhez köti, aki a vállalkozás alkalmazásában áll, és attól díjazásban részesül a fuvarozási, személyszállítási tevékenység tényleges és állandó irányításáért. Ettől eltérő megoldást a rendelettervezet csak az egyéni vállalkozóknak kínál, akik szerződéssel megbízhatnak más, fuvarozó-vállalkozástól független egyént is a szállításszervezői feladatok ellátásával, feltéve, hogy a megbízott személy maximum 4, együttesen legfeljebb 12 gépjárművet üzemeltető vállalkozónál irányítja a szállítási tevékenységet. Kérdéses, minek minősül a vállalkozás tulajdonosa? A javaslat elfogadása esetén **egy vállalkozásnál lehet több szállítási menedzser is, de egyugyanazon személy egyidejűleg nem töltheti be ezt a funkciót több társas vállalkozásnál.**

A **jó hírnév** mibenlétén a javaslat alapvetően nem kíván változtatni. Továbbra is kizáró ok lenne a büntetett előélet, a korábban elszennvedett csőd-, illetőleg felszámolási eljárás, valamint a szakmai előírások súlyos vagy ismételt megsértése. Utóbbiakat illetően **a bizottság határozza meg a jó hírnév elvesztésével járó jogsértések kategóriáit**, típusait,

azok súlyossági szintjét, illetőleg előfordulási gyakoriságát. A **szakmai alkalmasság** a jövőben is vizsgálva lesz igazolható, mely **kötelező, legalább 140 órás szaktanfolyami képzéshez** kapcsolódik, amelyet kizárólag e célra feljogosított, rendszeresen ellenőrzött intézmény szervezhet. A képzés alól felmentés kapható legalább 5 éves, fuvarozóvállalkozásnál szerzett vezetői szintű gyakorlat esetén. Megfelelő szakirányú végzettséggel mentesülni lehet egyes tantárgyakból tartott képzés alól is. A mentesség csak a képzésre korlátozódik, **a vizsgakötelezettség alól felmentés a jövőben nem lesz adható.** A korábban kiadott vizsgabizonyítványok továbbra is érvényben maradnak, ide nem értve a hazai jogszabályok alapján korlátozással kiadott képesítéseket. Mint hogy a jövőbeli szabályozás egységes ismereteket követel meg minden szállítási menedzsertől, **korlátozással érvényes vizsgabizonyítvány nem lesz igazolható a szakmai alkalmasság.** Az egységes vizsgarendszerből eredően kétséges a különbözőzeti vizsga letételének lehetősége is. A **pénzügyi követelmények** körében **összegében változatlanul** fennmarad az eddigi tőkekövetelmény, azaz egyetlen jármű esetén, illetőleg az első járműre nézve 9000 eurónak, minden további gépjármű esetében 5000 eurónak megfelelő összeg. Különbség, hogy ennek **forgóeszközökben kell megtestesülnie**, tehát az ingatlanok, állóeszközök, így a járművek értéke nem számít bele. Mindemellett a megfelelő **fizetőképességet is igazolni kell.** Ennek feltétele, hogy a vállalkozás likvid, azaz pénzben meglévő vagy könnyen pénzre tehető eszközei rövid távú kötelezettségeinek legalább 80%-ára fedezetet nyújtsanak. Mindezek az éves mérlegek alapján tanúsítandók azzal, hogy a bizonyítás kötelezettsége minden működési évre fennáll.

A számviteli dokumentumokra alapozott igazolás továbbra is kiváltható lesz megfelelő össze-

gű bankgaranciával vagy azzal egyenértékű kezességvállalással, de csak az engedélyező hatóság rendelkezési jogának kikötése mellett. (A kizárólag 3,5 tonna össztömeget meg nem haladó járműveket üzemeltető vállalkozásokra a közösségi rendelet hatálya nem terjed ki, így rájuk nézve a nemzeti szabályozás eltérő előírásokat is alkalmazhat. A javaslat arra is módot nyújt, hogy a nemzeti szabályozás további feltételeket követeljen meg. Ez alapján fenntartható a hazai gyakorlatban alkalmazott nemleges adó- és egyéb köztartozások igazolásának követelménye.)

A szakmai feltételek sorában merőben **új elem** a tényleges és állandó, a vállalkozás működtetését lehetővé tevő **valós székhely, telephely** megkövetelése. Ez a javaslat értelmében feltételez egy irodahelyiséget, ahol a vállalkozás dokumentumai bármikor elérhető hatósági ellenőrzés céljából. Emellett igazolni kell, hogy a vállalkozás rendelkezik nevére bejegyzett gépjárművel, legyen az saját tulajdonú, lízingselt vagy bérelt, és olyan üzemi létesítménnyel, amely minimálisan az üzemeltetett valamennyi jármű rendszeres parkolási lehetőségét biztosítja. E szigorítás az úgynevezett „postafiók cégek” piactól való távol tartását célozza. Tisztázásra szorul a szabályozásban, hogy pontosan milyen kritériumoknak kell eleget tennie a megkövetelt üzemi létesítménynek. Valószínűsíthető azonban, hogy a hazai szabályozást, miszerint telephely léte csak 10 jármű felett kötelező, e tekintetben szigorítani kell.

A bizottsági javaslat legkritikusabb pontja a szakma gyakorlásának feltételeit illetően, hogy az új rendelet hatálybalépésekor már engedéllyel rendelkező vállalkozásoknak a hatálybalépéstől számított legkésőbb 2 éven belül meg kellene felelniük az új követelményeknek.

Érvényét még nem vesztő engedély és kifogástalan működés esetén ez ellentétes lenne a

visszamenőleges szabályozás tilalmával.

Ellenőrzés, szankcionálás

A szakma gyakorlásához előírt feltételek a jövőben is folyamatosan teljesítendő követelményként kezelendők. Erre a javaslat azzal is ráerősít, hogy az **ötévenkénti kötelező ellenőrzés mellett kockázatelemzésen alapuló céllenőrzések** végzését is előírja. A kockázati elemek sorában kiemelt szerepet kell kapjanak a szakmai előírások, így azok megsértői többszöri, fokozott ellenőrzésre számíthatnak. Adott esetben más tagállam illetékes hatósága, sőt maga a bizottság is kérheti valamely vállalkozás soron kívüli ellenőrzését.

A hatékony ellenőrzési rendszerhez és a piacon nem kívánatos vállalkozások kiszűréséhez a tagállamoknak **elektronikus**, valamennyi illetékes hatóság számára online elérhető **nyilvántartást** kell vezetniük. Ennek – a személyes adatok védelmének biztosításával – a vállalkozásra vonatkozó általános információk mellett az **akár belföldön, akár más tagállamban elkövetett jogsértésekre és szankciókra is ki kell terjednie**, legalább 2 éves megőrzési kötelezettséggel. Ez a tagállamok illetékes hatóságai között szoros együttműködést követel, amely magában foglalja a külföldi fuvarozók súlyos vagy ismételt jogsértéseire vonatkozó információk átadását az „anyaországnak”. Az együttműködést a szabályozás azzal is segíteni kívánja, hogy előírja a nemzeti elektronikus nyilvántartások közösségi szintű összekapcsolását, legkésőbb 2010 végéig.

A szankcionálás eszközei közé tartozik a jövőben is a fuvarozói engedély felfüggesztése, visszavonása a szakma gyakorlásához előírt feltételek nem teljesítése, valamint súlyos vagy ismételt jogsértés esetén. A szabályozási javaslat külön kiemeli a **szállítási menedzser alkalmatlanná nyilvánításának**, azaz a szakmából való időszakos kizárásának lehető-

ségét, ami valamennyi tagállamban való kirekesztést jelent. Ezzel megakadályozható, hogy egy engedélyétől megfosztott vállalkozás vezetője másnap, más néven, másutt ismét piacra léphessen. Visszatérése a szakmába ismételt képzéshez és vizsgakötelezettséghez is köthető lesz. Az új szabályozás szerint engedélyt felfüggeszteni vagy visszavonni csak **előzetes hatósági figyelemztetést követően**, a hiányságok kiküszöbölésére megfelelő időt hagyva lehet, amennyiben a vállalkozás továbbra sem teljesíti az előírásokat. Ez jelentősen megkönnyíti az időlegesen zavarba kerülő vállalkozások helyzetét, de nem jelenthet folyamatos figyelmeztetés alatt állást.

*

A cikkben ismertetettek, mint azt mindvégig hangsúlyoztuk, egyelőre csak a bizottság javaslatai. Elfogadásuk 27 tagállam álláspontjától, kompromisszumos megállapodásától függ, ami jelentősebb változások lehetőségét sem zárja ki. A nagy viták valószínűségét sejteti, hogy a bizottság a májusban nyilvánosságra hozott rendelettervezet vitáját ez ideig még napirendre sem tűzte. Először a nemzetközi fuvarpiacra való bejutás kisebb mértékben módosítani javasolt szabályait – amelyekre egy későbbi cikkben még visszatérünk – kívánja a tagállamokkal egyeztetni. Minthogy utóbbiak a szakmába jutás feltételeire épülnek, nehezen képzelhető el, hogy azokról előbb születessen döntés, mintsem az alaprendelettről. A bizottság sajátos eljárása mindenesetre kellő haladékos ad a fuvarozóknak a jövőbeli szabályozásra való felkészülésre. Érdemes ezt kihasználni, mérlegelni, miként lehet majd megfelelni az új feltételeknek. Ha egyik-másik bevezetésére mégsem kerülne sor, az legfeljebb kellemes csalódás. Még mindig jobb, mint váratlanul szembesülni kész tényekkel és megoldhatatlan problémákkal.

Dr. Szabó Mária Magdolna
Dr. Heinczinger Mária