

NEMZETI LOGISZTIKAI ÖSSZEFOGÁS

A magyarországi LOGISZTIKA ALÁGAZATI (közúti-, vasúti-, vízi-, vám-, légi- és logisztikai szolgáltatási te- rületekről) VERSENYKÉPESSÉGE érdekében

2017

Budapest

Készítésében közreműködtek:

1. Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége - MLSZKSZ
2. Magyar Logisztikai Egyesület - MLE
3. Magyar Szállítványozók Szövetsége - MSZSZ
4. Magyar Hajózási Országos Szövetség - MAHOSZ
5. Nagyvállalatok Logisztikai Vezetőinek Klubja - NLVK
6. Magyarországi Dunai Kikötők Szövetsége – MKDSZ
7. Magyar Innovációs Szövetség - MISZ
8. Magánvállalkozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete – NiT Hungary
9. Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége – FUVOSZ
10. Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége - KKV SZ

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÖSSZEGZÉS – VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2. MAGYARORSZÁG LOGISZTIKAI VERSENYKÉPESSÉGE	7
3. KÖZÚTI FUVARÓZÁS	7
3.1. Magyar helyzet	7
3.2. EU-s piacvédelmi reakciók	8
3.3. Fuvarozási engedélyek.....	8
3.4. A magyar közúti fuvarozás versenyképességét javító tényezők	9
3.4.1. Bilaterális engedélyek	9
3.4.2. Engedély számának regisztrációja EKÁER rendszerben.....	9
3.4.3. Multilaterális engedélyek CEMT	9
3.4.4. Okmányok ellenőrzése	9
3.4.5. Fordított ÁFA a közlekedési ágazatra történő kiterjesztésére	10
3.4.6. A gépjárműadó európai minimumhoz történő közelítése	11
3.4.7. Kereskedelmi gázolaj utáni jövedéki adó visszatérítés mértéke	11
3.4.8. Autóbuszos személyszállító vállalkozások járműkorszerűsítési támogatása	11
3.4.9. A fővárosi behajtási rendszer	11
3.4.10. A megtett úttal arányos díjfizetési rendszer és az útdíj-bírságok problémái	12
3.4.11. KGFB rendszerének átláthatósága, kiszámíthatósága	14
4. VASÚTI FUVARÓZÁS	15
4.1. Magyar helyzet	15
4.2. A magyar vasút versenyképességét javító tényezők	15
4.2.1. Az áru fuvarozást segítő infrastruktúra fejlesztések megvalósítása	15
4.2.2. Célzott támogatási rendszerek kidolgozása.....	16
4.2.3. Szabályozási környezet piaci igényekhez való igazítása	17
4.2.4. Az „utolsó kilométerek” versenyképessé tétele (Iparvágányok, ill. saját célú vasúti pályahálózat)	18
4.2.5. Vasúti utasításrendszer felülvizsgálata	18
4.2.6. Hatósági vizsgák felülvizsgálata.....	19
4.2.7. Humán munkaerő képzése és fejlesztése	19
5. VÁM.....	20
5.1. Magyar helyzet	20
5.2. EU-s példák	20
5.3. A magyar vám versenyképességét javító tényezők.....	20

5.3.1.	Végrehajtó állomány felkészültsége	20
5.3.2.	Szakmai segítségnyújtás	21
5.3.3.	Vámhiányos bírság + késedelmi kamat fizetés	21
5.3.4.	Halasztott vámfizetési engedélyek kérelmezése 2016. május 1 után	22
5.3.5.	A vámeljárás folyamatába épített kockázatkezelés	22
6.	VÍZI FUVARÓZÁS	23
6.1.	Magyar helyzet	23
6.2.	EU-s példák	23
6.3.	A magyar vízi fuvarozás versenyképességét javító tényezők:	23
6.3.1.	Eszközoldali támogatás	23
6.3.2.	Jogszabály változások	23
6.3.3.	Legyen elfogadható piaci finanszírozás a bankok részéről	23
6.3.4.	Legyen rendszeres kikötői- és hajós szakemberképzés	23
6.3.5.	Duna kiszámítható hajózhatóságának biztosítása	24
6.3.6.	Forgalomátterelés ösztönzési rendszerének kidolgozása	24
7.	LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK	25
7.1.	Magyar helyzet	25
7.2.	A magyar logisztikai szolgáltatók versenyképességét javító tényezők	25
7.2.1.	Ügyfél akvizíciók	25
7.2.2.	Kapcsolódó logisztikai ágazatok (termelés, kereskedelem) képességeinek fejlesztése és támogatása	25
7.2.3.	Logisztikai (áruáramlási) monitoring rendszer	26
7.2.4.	Támogatási rendszer fejlesztése	26
7.2.5.	Logisztikai csarnokokat negatívan befolyásoló OTSZ szabályozási pontok	26
8.	LÉGIFUVARÓZÁS	27
9.	ÖSSZEFOGLALÁS	28

1. ÖSSZEGZÉS – VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A logisztikai iparág stratégiai ágazat hazánkban éppúgy, mint az Európai Unió többi tagországában, valamint az Unión kívüli országokban. Ezért a hazai gazdaság versenyképessége mellett a logisztikai iparág versenyképessége is ugyanolyan stratégiai jelentőséggel bír.

Az elmúlt évek piaci változásai miatt **a hazai logisztikai iparág bizonyos részei nehéz helyzetbe kerültek. A magyar vállalkozások egyes területekről szinte teljesen kiszorultak, illetve összességében jelentős pozícióvesztést könyvelhettek el.** Mindezt alátámasztják a különböző szakmai szervezetek által észlelt, ilyen irányú piaci jelzések és a Logisztikai Egyeztető Fórum tagjai körében végzett felmérés és adatgyűjtés eredményei. A helyzet érdemi kormányzati beavatkozást igényel, mert amennyiben nem történnek hatékony lépések a magyar logisztikai iparág versenyképességének javítása érdekében, a hazai vállalkozások további versenyhátrányt kénytelenek elszenvedni. A hazai logisztikai iparág fejlesztési irányainak kijelölésénél tekintetbe kell venni az uniós és a hazai közlekedéspolitikai célkitűzéseket (energiahatékonyság, környezettudatosság, fenntarthatóság), illetve az annak elérését gátló legfontosabb tényezőket közlekedési alágazatonként.

Európai Unió csatlakozásunkat, de főként a 2008-as gazdasági válságot követően az unió régebbi tagállamai szinte azonnal különböző burkolt piacvédelmi intézkedéseket – például szociális kötösbé bújtatott jogszabályokat – léptettek életbe saját logisztikai piacaik versenyképességének védelme érdekében. Mindeközben a magyarországi logisztikai piac kiszolgáltatott maradt. Az elmúlt évtizedben meghozott jogszabályok, az ellenőrzések hiányossága és új módszerek, technológiák bevezetésének hiánya, késedelme miatt nem váltották be az eredeti céljaikat, ezeket sok esetben nem lehetett betartatni.

A **közúti áru fuvarozók**at érintő versenyhátrány egyaránt betudható a hatósági ellenőrzések eddigi hiányának, az elavult ellenőrzési technológiáknak, valamint a bürokratikus és rugalmatlan eljárásoknak. A legnagyobb probléma, hogy a közúti fuvarozás esetében Magyarország az elmúlt évtizedben nem jó engedélygazdálkodást követett, a versenytársak aránytalanul sok közlekedési engedélyt kapnak, miközben a kibocsátott engedélykészségi szintje nem felel meg a kor követelményeinek (jellemző, hogy egy 350 forintos BKK vonaljegy nagyobb védelemmel rendelkezik, mint egy közlekedési engedély, amely egyszerű nyomdaipari eljárással reprodukálható). Ezeket a hiányosságokat kihasználva az unión kívüli „harmadik országok”, valamint az újonnan csatlakozott uniós tagországok fuvarozói már EU csatlakozásunkkal egy időben megkezdték a magyarországi export és import áru alap megszerzését a magyar vállalkozások előtt. Sikerükhöz jelentősen hozzájárult, **hogy a külföldi fuvarosok jellemzően a magyar társaiknál kedvezőbb és versenyképességüket jobban támogató jogszabályi környezetben, illetve adózási feltételek között működhetnek**, aminek köszönhetően magyar társaik árai alá tudnak ígérni.

A külföldi fuvarozók agresszív ár- és piacszerzési politikájukkal teljesen kiszorították a hazai vállalkozásokat a Magyarországról az EU-n kívüli országokba irányuló fuvarfeladatokról. Még nagyobb gond, hogy a hamisított vagy többször felhasznált nemzetközi fuvarengedélyekkel végzett, mára hatalmas számban teljesített illegális fuvaroknak köszönhetően a magyar fuvarozók más irányokban is jelentős pozícióvesztést könyvelhetnek el, piaci helyzetük, bevételtermelő képességük fokozatosan romlik és versenyhátrányuk a költségvetés szempontjából is bevételkiesést eredményez.

További területeken tapasztalható a versenyhelyzetet negatívan befolyásoló tényező, mint **az európai uniós protekcionizmus, a gépjárműadó mértéke, a KGFB-rendszer átláthatatlansága és az ebből fakadó tervezhetőség hiánya, a megtett úttal arányos díjfizetési rendszer hiányosságai és az ebből fakadó állandó bírságfenyegetettség, a fővárosi behajtási rendszer bürokráciája, vagy a jelenlegi áfa-rendszer miatt a külföldi fuvarozók részére adott fuvarmegbízások elterjedése** megbízói körökben.

A hazai közúti fuvarozás versenyhelyzetében érezhető változást eredményeztek a 1560/2015 (VIII.7.) Kormány határozat megvalósult pontjai. Ugyanakkor, amennyiben a felsorolt negatívumok nem kerülnek orvoslásra, úgy a Magyarországon tevékenykedő magyar vállalkozások éves szinten olyan jelentős mértékű veszteséget könyvelhetnek el, mely jelentős kihatással lehet a magyar vállalkozások versenyképességére, munkahelyteremtő és megtartó képességére, és ezáltal a költségvetés bevételeire is.

A **vasúti árufuvarozás** is nehéz helyzetben van. A vasúti ágazattal kapcsolatos jogszabály módosítások úgy készülnek, hogy annak piaci hatását nem mérik fel. Olyan lehetőségeket is meg kellene jeleníteni, amellyel a hazai vasúti árufuvarozó társaságokat hozza kedvező helyzetbe a külföldön bejegyzettekkel szemben. Hatósági előírások, ellenőrzések fokozása, iparüzési adó egy részének visszaigénylési lehetősége stb. Hozzáadott érték teremtő képesség növelése Magyarországon történjen (állomási műveletek, átrakás, vámelőállítás, csomagolás, logisztikai központok szolgáltatásfejlesztései) a vasúti árufuvarozással érintett küldemények esetén. A működtetés feltételeinek nehezítése és költségessé tétele miatt az iparvágányos forgalom radikális leépülése indult el. A vasúti fejlesztéseket nem hangolják össze az árufuvarozás szereplőivel – árufuvarozási képességeket szüntetnek meg a felújított vonalakon –, a hatósági szabályzók bonyolultak és elavultak. A szabályozási háttér maradéktalan betartása nem nyomon követhető, ennek számonkérése/ellenőrzése hiányzik. A fontos nemzetközi fórumokon, tanácskozásokon rendszerint nem, vagy nem megfelelő szinten képviseltetjük magunk, így érdemben a döntésekbe nem tudunk beleszólni, érdekünket nem tudjuk érvényesíteni.

A jelenlegi körülmények között az egyedi kocsis (szórt elegyes) vasúti forgalom drasztikus leépülésére (akár a teljes megszűnésére) számít a szakma. A magyar vasúti áruforgalom 40%-át érinti ez a probléma, éves szinten több millió tonna áru közútra terelődése indult el. Ez éves szinten több milliárd forint közvetlen kárt jelent a vasúti áruforgalomnak, ami mellé még tömeges elbocsátások is fognak társulni. A megnövekedő közúti környezeti terhelés (baleset, útkarbantartás, légszennyezés stb.) éves szinten további milliárd forintos nagyságrendű állami kiadást fog eredményezni.

A **vám** esetében némiképp jobb a helyzet, de a hazai logisztikai ágazat életét nagyban nehezítik a sok esetben szükségtelenül bürokratikus, körülményes és nehézkes vámügyi eljárások. A felső vezetés látja, érzékeli a gondok többségét, konzultál szakmai szervezetekkel, itt elsősorban a végrehajtó állomány felkészültségén, hozzáállásán, szemléletén kellene jelentősen javítani. Erre vezethető ugyanis vissza, hogy a vámhatósági ügyekben nagyon sok a jog- és szakszerűtlenül lefolytatott eljárás, hónapokig húzódnak el egyes ügyek. A kérelmek elbírálásának kimenetele teljesen bizonytalan, kizárólag az adott ügyintéző felkészültségén múlik, hogy azt időben elbírálják-e, avagy az ügy hónapokig áll a hatóságnál megoldatlanul.

A végrehajtói állomány tekintetében jelentkező problémák jelentős mértékben akadályozzák az EU csatlakozást követően tömegesen külföldre vitt, vámmal kapcsolatos ügyintézés hazahozatalát. Egyes szakmai becslések szerint, ez a külföldre vitt magyar vámügyintézési tétel akár milliárd forintos nagyságrendet is jelenthet. Így minél nagyobb mértékű hazahozatala nemzetgazdasági érdek.

Vízi árufuvarozás területén, az elmúlt években a kikötők komoly – 52 milliárd forintnyi – fejlesztést kaptak. Ennek ellenére nem tudjuk kihasználni a szállítmányozás területén a Duna adottságait, mert nem kiszámítható a folyó vízmélysége. Ehhez az év 320 napján lehetőséget kellene teremteni a folyón a 2,5 méteres merüléssel való közlekedésre, amely vízlépcsők építése nélkül nem biztosítható gazdaságosan. A kikötők mellett a vízi fuvarszköz-állomány felújítása is szükséges, ez a terület az elmúlt években semmilyen támogatást, segítséget nem kapott. Mindeközben Nyugat-Európában nagyon komoly segítséget kaptak a belvízi fuvarozásban érdekelt cégek – például hitelátvállalások vagy kamatcsökkentések formájában, illetve különböző helyi és EU-s támogatásokat kaptak a hajók cseréjére.

Szintén válságjelenségekkel küzd a hajósképzés, amelyet az aránytalanul magas vizsgadíjakon kívül az állami szabályozás piacidegensége olyan helyzetbe hoz, hogy az állami képzésben részt-

vevők nem piaci igényeknek megfelelő végzősöket bocsátanak ki. A legmagasabb hajózási képezések megszerzésére szakosodott képző szervek semmilyen segítséget nem kapnak, ami a hajós karrierek építését jelentősen nehezíti a magas költségek. Még mindig fennállnak alacsonyabb szinteken (pl. matróz) kölcsönös elismerési problémák, elsődlegesen a rajnai államok tekintetében. A hajós képzés hiányosságai ma már időnként akadályozzák a hajózási vállalkozások működőképességét. A szabályozás kialakításába a szakmát képviselő érdekképviselőket nem vonja be az állam, nem a gyakorlatot támogató szabályozás kialakításához vezetett.

A kormány 2015. évi kezdeményezése és a szakmai szervezetek egyetértése ellenére a hajózásban nem csökkentették az elismerten aránytalanul magas hatósági díjakat, ami egy kis nyereségtartalommal működő ágazatban súlyos versenyhátrány. A szakmai érdekképviselőket javaslatot nyújtott be 2015-ben, amely azóta sem valósult meg, ennek végrehajtása piaci versenyképességük egyik fontos eleme.

Pályázati rendszeren keresztül, hazai költségvetési források felhasználásával a folyamifuvarozó-állomány korszerűsítése szükséges, hogy a magyar folyami fuvarozás is a külföldi versenytársaikkal egyenlő piaci feltételekkel induljon egy-egy üzlet megszerzésére. Elsődlegesen támogatott főmotor-csere programra van szükség, amely egyben környezetvédelmi célokat is szolgál, továbbá azoknak a követelményeknek a teljesítésére, amelyeket a jogszabályok a hajók átépítésekor már megkövetelnek a már üzemelő hajóktól is (ezek zömmel hajózásbiztonsági és környezetvédelmi jellegűek).

A legjobb helyzetben a **légi árufuvarozás** van. Itt nincsenek piacvédelmi/versenyképességi problémák, itt inkább az ésszerű tovább fejlesztés érdekében kellene EU szinten lobbizni azért, hogy egy országból ne csak egy légitársaság kaphasson leszállási engedélyt, hanem akár kettő-három is, ha erre igény van. Ez a légiáru-forgalom tovább bővülést segítené.

A magyar **logisztikai piac** iránt érdeklődő külföldi cégeket a partnerségi megállapodások felé kellene irányítani, ugyanis ez esetben a magyar fél a külföldi partnert képviseli a régiós logisztikai piacon, kihasználva a helyismereti előnyeit. Termelő, kereskedő cégeknél a logisztikai fejlesztéseket csak a szűken vett alaptervekenységhez kapcsolódó szintig kellene támogatassa a Magyar Kormány. Az ilyen fajta együttműködések új megbízásokat jelentnek, ami új munkahelyeket teremt anélkül, hogy más magyar cégeknél munkahelyek szűnnének meg.

Tekintettel arra, hogy Magyarország logisztikai versenyképességének megőrzése és növelése nemzetgazdasági érdek, a kormányzat és a szakma összefogását, együttgondolkodását és a szükséges döntések, intézkedések mielőbbi meghozatalát igényli.

A magyar logisztikai alágazat Európai Unió szintű versenyképességét is biztosítani kell, ahogy az Unió gazdaságilag fejlett tagállamaiban is történik napjainkban, azaz mindenki igyekszik a saját piacát megvédeni és erősíteni. Így fontos egy olyan gazdasági környezet kialakítása, ahol egyrészt a magyar árut elsősorban és kifejezetten magyar logisztikai szolgáltató, magyar fuvarozó szállítja vagy szállítja el, másrészt a magyar logisztikai szolgáltatók és fuvarozók az ország közlekedési adottságait kihasználva egyre nagyobb szeletet hasítsanak ki az európai logisztikai- és fuvarpiacból. Fontos a megbízó érdekeltté tétele a magyar fuvarkapacitások kihasználásában. Olyan gazdaságikörnyezetet kell teremteni, hogy a magyar megbízó számára ne járjon anyagi előnnyel, adómegetakarítással az, ha külhonos fuvarozóra bízva áruja szállítását.

A magyar logisztika versenyképessége érdekében a kormányzat szerepvállalása mellett létre kell hozni a honos megbízók, a logisztikai szolgáltatók és a fuvarozók közös érdekeltégi rendszerét; azt a Nemzeti Logisztikai Összefogást, amely hosszú távon is garantálja a magyar logisztikai szolgáltatások és fuvarozás európai versenyképességét, és amelynek létrehozását szervezeteink ezúton is indítványozzák.

2. MAGYARORSZÁG LOGISZTIKAI VERSENYKÉPESSÉGE

Magyarország logisztikai piacvédelmének fontosabb javaslatai, intézkedési terve.

Magyarország 2004. május 1-jén az Európai Unió (EU) tagjává vált, majd 2007. december 21-től a Schengeni egyezményhez csatlakozva megszűnt a belső határellenőrzés a magyar – osztrák, szlovák, szlovén határokon, így számunkra is elérhetővé vált a négy alapvető szabadságelv gyakorlása: az áruk-, a tőke-, a szolgáltatások- és személyek szabad mozgása az EU területén belül.

Ezzel egy időben az EU régebbi tagállamaiban elindult egyfajta kivételezés a saját logisztikai piacok védelmére, eleinte csendben, tapintatosan, majd az utóbbi években egyre erőteljesebben és nyíltabban. Ezzel szemben a magyarországi logisztikai piac védelme jelentős mértékben elmarad az uniós átlagtól. Született ugyan néhány jogszabály, de azok betartása nehézkes, ellenőrzésük nem hatékony.

Jelen elemző anyagunk célja, hogy külföldi példákat is felvonultatva bemutassuk a hazai logisztikai iparág azon területeit, amelyek a piacvédelem/versenyképesség tekintetében beavatkozást igényelnek, illetve megoldási javaslattal szolgálunk az egyes területeket tekintve.

A magyar GDP 7,1%-át állítja elő a logisztikai szektor, (közúti-, vasúti-, vízi-, légi-, csővezetékes fuvarozás, raktározás), valamint e területen több mint 191.000 fő munkavállaló tevékenykedik (2016. III. negyedévi adat). Célként a 10% elérését kell kitűzni.

3. KÖZÚTI FUVAROZÁS

3.1. Magyar helyzet

Magyarország uniós csatlakozásával párhuzamosan jelentősen visszaesett az Unión kívüli „harmadik” országok és az újonnan csatlakozott uniós tagállamok közötti áru fuvarozóinak a nemzetközi áru fuvarozási engedélyeinek ellenőrzése. Az ellenőrzés lazulását észelve a külföldi áru fuvarozók nagyon gyorsan alkalmazkodtak a számukra előnyös – a magyar közúti fuvarozók részére káros – helyzethez és **megkezdték a magyarországi export és import áru alap logisztikai kezelésének megszerzését a magyar vállalkozások előtt, jelentős károkat okozva ezzel a magyar nemzetgazdaság számára.**

A harmadik országok fuvarozói saját hazájukban a magyarországitól eltérő gazdasági-kulturális környezetben és adórendszerben tevékenykednek. A Magyarországgal együtt csatlakozó új uniós tagállamok fuvarozói saját hazájukban az EU csatlakozás előtt és azt követően is sok esetben a magyar fuvarozóknál versenyképesebb feltételek között működhettek (működhetnek). Ennek köszönhetően nagyon gyorsan reagáltak a magyar ellenőrzési hiányosságokra, agresszív ár- és piacszerzési politikájukkal elvették/elveszik a magyar fuvarozóktól a munkát, mert alacsonyabb díjért dolgozva is nyereséget tudtak(nak) termelni. Ebben, sajnos hatékonyan (saját extraprofitjuk érdekében) néhány hazai logisztikai cég is közreműködik!

Mára ez a folyamat odáig jutott, hogy **a magyar fuvarozók szinte teljesen kiszorultak a magyar EU-n kívüli fuvarfeladatokról.**

3.2. EU-s piacvédelmi reakciók

A 2008-as gazdasági válságot követő visszaesett termelés miatt hirtelen kevesebb munka maradt, ezzel párhuzamosan az Európai Unió gazdaságilag fejlettebb tagállamaiban elkezdtek szigorúbban ellenőrizni az új tagállamok járműveit, a gépjárművezetőik egy részét a helyi vállalkozások pedig magasabb bért ajánlva átcsábították saját vállalkozásaikba. Emellett olyan „szociális köntösbe” bújtatott jogszabályokat léptettek érvénybe (MiLoG, Loi Macron, legújabbban az osztrák kötelező minimálbér a közúti fuvarozásban, vagy a gépjárművezető 45 órás pihenőjét nem töltheti a gépjárműben csupán szállodában), amelyek ellehetetlenítik a kelet-közép-európai vállalatok tevékenységét az EU-n belül.

Ezt nevezik burkolt piacvédelemnek – mivel a fentebb felvázolt uniós négy szabadságelvet (áru-, tőke-, szolgáltatások- személyek szabad mozgása) nem lehet megsérteni –, de ezekkel a technikákkal lehet korlátozni az idegen ország fuvarozóinak tevékenységét, azaz kiszorítását a piacról.

Az ehhez hasonló protekcionista piacvédelem tovább terjed és fokozódik - egyre több ország kezd ilyen és ehhez hasonló eszközt bevetni a saját piacaik védelme érdekében.

3.3. Fuvarozási engedélyek

A közúti szolgáltatói szektor számára az adott nemzetgazdaság úgy tudja elsősorban az EU-n kívüli export- import árualapok kezelési lehetőségét felosztani a saját országa és idegen országok szolgáltatói között, hogy két- vagy többoldalú egyezményeket köt, amelyek a nemzetközi közúti áru fuvarozás tekintetében **nemzetközi áru fuvarozási engedélyként** öltenek testet. Azaz, ha egy magyar fuvarozó Törökországba akar árut fuvarozni, akkor számára szükséges egy török nemzetközi áru fuvarozói engedély vagy CEMT engedély és viszont.

A következő fejezetekben bemutatásra kerülnek a fontosabb engedélyeink, illetve az ezek gazdálkodásával kapcsolatos gondok.

3.3.1. A multilaterális fuvarozási engedélyek

CEMT engedélyek

CEMT-engedély (CEMT = Conférence Européenne des Ministres des Transports: Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája – 1953-ban alakult szervezet és jelenleg 57 tagországa van) birtokában a vállalkozások a CEMT engedélyrendszerben részt vevő 43 CEMT-tagállam (egyres OEC D-tagállamokon kívül számos kelet- és dél-kelet-európai állam) közötti nemzetközi áru forgalomban árut fuvarozhatnak. A CEMT-engedély nem jogosít CEMT-tagállamon belüli belföldi, valamint egy CEMT-tagállam és egy nem tagállam közötti nemzetközi fuvarozásra.

Az engedélyt az illetékes szállítási, vagy kereskedelmi minisztérium adja ki. Használatára szigorú szabályok érvényesek, amelyek többek között a jármű kategóriájára (EURO 4–6) is kiterjednek. Az engedély egy naptári évre szól.

Magyarország a 2016-os évre 1.388 db CEMT engedélyt kapott, melyek nagy részét nem vették fel a fuvarozó vállalkozások, mivel a kétoldalú egyezmények alapján kicserélt engedélyek is bőségesen rendelkezésre állnak, ez tükrözi a magyar fuvarozók piaci helyzetét: engedély bőven van, de az árut a harmadik országok fuvarozói viszik el a magyarok elől.

Ma Magyarországon vannak olyan felrakó helyek, ahol meglepődnek, ha egy adott fuvarfeladatra magyar fuvaros jelentkezik. Évek óta nem láttak ugyanis magyar kamiont, amely árut vitt volna például Törökországba. Megfelelő statisztikai adatok hiányában csak a napi tapasztalatokra lehet hagyatkozni. Szükséges lenne összehasonlítható adatok gyűjtése, vizsgálata.

3.3.2. A bilaterális fuvarozási engedélyek

A bilaterális (kétoldalú) engedélyek – amennyiben a kétoldalú megállapodások eltérően nem rendelkeznek – csak a megfelelő fuvarozási módra (tranzit, loco, harmadik országos) használhatók.

3.4. A magyar közúti fuvarozás versenyképességét javító tényezők

3.4.1. Bilaterális engedélyek

A nemzetközi áru fuvarozási engedély rendszer (Loco, Tranzit, 3. országos) - a fuvarozási piac védővámja.

A jelenlegi papír alapú engedélyek nem felelnek meg a kor biztonsági elvárásainak, ezek az engedélyek egyszerűbb nyomdaipari eljárással reprodukálhatók és ezt ki is használják.

Javasolt az engedélyek biztonságosabbá tételét: **hologram, QR kód, vonalkód, chip, perforált letéphető szelvény, elektronikus ellenőrzési** alkalmazása (például lengyel engedélyek, török engedélyek).

3.4.2. Engedély számának regisztrációja EKÁER rendszerben

Javasolt, hogy a 3. országbeli járművek magyarországi és más EU-s tagállamok közötti áruszállítását kövessük nyomon az EKÁER rendszerben (Pl. ha ukrán kamion Magyarországon rakodik és Olaszországba fuvaroz).

3.4.3. Multilaterális engedélyek CEMT

A harmadik országbeli, szabályosan fuvarozók túlnyomó többsége CEMT-engedéllyel fuvarozik Magyarországon. A hamis engedélyek kiszűrésére, jelenleg csak az engedélyek sorszáma ad lehetőséget, mivel a **CEMT engedély egy igen elavult védettségű okmány** ennél fogva nagyon könnyen lehet hamisítani is.

Javasolt hasonló biztonsági elemeknek és elektronikus ellenőrzési rendszernek az alkalmazása a CEMT-engedélyek esetében is, ugyanúgy a bilaterális engedélyeknél.

3.4.4. Okmányok ellenőrzése

Üdvözlendő, hogy az utóbbi években pozitív folyamat indult el a magyar ellenőrző hatóságok felépítésében az engedély nélküli fuvarozási tevékenység felderítése tekintetében, melyhez hozzájárult a jogszabályi környezet változása és a hatósági ellenőrzési jogosultságok kiszélesítése. Hatékonyan bizonyultak a szakmai érdekképviselet bevonásával, a fuvarozói tapasztalatokra támaszkodva végzett célzott hatósági ellenőrzések (fel- és lerakóhelyek engedélyellenőrzési, kitöltési és megőrzési kötelezettségének vizsgálata), és a piacvédelmi jellegű informatikai fejlesztések.

Az eddigi eredmények azt igazolják, hogy az az út, amelyre a jogalkotó és a hatóság a piacvédelem terén lépett, helyes, és további folytatásra, erősítésre, fejlesztésre érdemes. Ennek első lépéseként értékelhető a külföldi fuvarozók magyarországi tevékenységének rendszeres ellenőrzésére létrehozott 100 fős ellenőrzési csoport, mely reményeink szerint hamarosan megkezdheti munkáját a hazai közutakon. A közúti fuvarozói szakma ugyanakkor fontosnak tartja, hogy autentikus adatokhoz jusson egyrészt a bilaterális és CEMT engedélyek felhasználásáról, valamint az ellenőri csoport tevékenységének eredményeiről, a külföldi fuvarozókkal szemben elvégzett ellenőrzések adatairól, az esetleges elkövetett jogsértések jellegéről és az alkalmazott szankciókról (az említett adatok elengedhetetlenül szükségesek a bilaterális és CEMT tárgyalások során.).

Az ellenőrzési eredmények ismeretében a piacvédelmi rendszer, vagy annak egyes részterületei – a szakmai szervezetek bevonásával – tovább fejleszthetők, erősíthetők. E feladatot maradéktalanul elláthatná, és az ellenőrzési csoport munkáját támogathatná egy meglévő rendszerekre épülő, lehetőségeit kihasználó elektronikus ellenőrzési rendszer kialakítása.

Piacvédelmi szempontból indokolt a jelenleg alakuló piacvédelmi ellenőrző csoport mellett további 3 ellenőrzési módszer alkalmazása:

- A. **Bélyegző automaták:** nyugat-európai mintára, a stratégiaileg fontos tranzit utak határátkelőin ki **kellene** kihelyezni olyan **bélyegző automatákat**, ahol az engedélyt érvényesíteni, kezelni kell – dátum, pontos idő lenyomattal, egyedi sorszám azonosítóval.
- B. **Árukibocsátó és fogadó helyek bevonása az ellenőrzésbe** (261/2011. (XII.7.) Korm. Rendelet 4.§ alapján): a jelenlegi gyakorlat szerint még mindig kevés fel- és lerakó kéri el a nemzetközi áru fuvarozói engedélyeket, ezért a fel- és lerakóhelyeket is rendszeresen és következetesen ellenőrizni kell, számukra a megfelelő támogatást biztosítani szükséges.
- C. **Elektronikus útdíj és EKÁER rendszer informatikai háttérének (tengelysúlymérő állomások adatainak)** felhasználása, valamint az ellenőrzésben részt vevő szakhatóságok munkatársainak alapos felkészítése.

3.4.5. Fordított ÁFA a közlekedési ágazatra történő kiterjesztésére

Az általános forgalmi adó szabályozása szerint a fuvarozás teljesítési helye – adóalany megrendelő esetén – a megrendelő adóilletőségének helye. Amennyiben a megrendelő és a fuvarozó nem azonos tagállamban adóalany, a fuvarozó a számlájában nem számítja fel az áfát, a vevő a saját adóbevallásába fizetendő adóként beállítja és az általános feltételeknek mentén ugyanabban a bevallásban levonásba helyezi az adót, így pénzügyileg nem kell finanszírozni.

A magyar megrendelőknek lehetőségük nyílik a finanszírozási terhük 27 százalékos csökkentésére, amennyiben nem hazai fuvarozót bíznak meg a feladat elvégzésével. **Így a fuvarozó kiválasztásakor előnyben részesítik a külföldi vállalkozókat, és a magyar fuvarozók versenyhátrányba kerülnek.** A helyzetet felismerve, és kihasználva a fuvarozás mobilitását, az áru fuvarozó vállalkozások egy része – a közvetlen megrendeléseket is – külföldi közvetítő beiktatásával bonyolítja, a megrendelő adóalanyisága szerinti adózást választva. A közvetítőkhöz – kizárólag az adóelőny érdekében – terelt forgalom árérése kikerül Magyarország területéről, annak adója nem a költségvetést gazdagítja.

A fordított ÁFA megoldaná a megrendelő késedelmes fizetései, illetve behajthatatlan tartozásainak problémáját, miszerint a be nem folyt fuvardíj okozta vesztséget, az adó 27 százalékkal növeli.

A fordított adózás a fuvarozó számára potenciális ÁFA visszaigénylési pozíciót teremt. Az adót a bejövő számlákban felszámított általános szabályok szerint 75 napos határidővel utalja ki az adóhatóság. A megbízható adózó státuszú vállalkozók 2017. évtől 45 nap, 2018. évtől 30 nap közbetartással kapják vissza az adót.

Javasolt: a fordított adózás bevezetése a hazai áru fuvarozók számára, mert azonos szolgáltatási színvonal esetén okafogyottá teszi a külföldi illetőségű cégek megbízását. Fontos viszont az adó visszatérítés gyorsítása, ezért javasoljuk, hogy a kockázatosnak nem minősülő fuvarozó vállalkozások számára a 30 napos visszatérítési határidő bevezetését.

3.4.6. A gépjárműadó európai minimumhoz történő közelítése

A nyerges vontatók vonatkozásában 2016. évben megvalósult a szerelvényadóztatás (a félpótkocsi járműkategóriát nem terheli gépjárműadó). A többi járműkategória (tehergépkocsik, autóbuszok, pótkocsik) tekintetében nem változott a szabályozás. Ezekben a kategóriákban **az adómértékek változatlanul meghaladják az európai uniós minimumszintet.**

Javasolt: Az európai uniós versenyképesség növelése érdekében célszerűnek látjuk és javasoljuk a légrugóval, vagy útkímélő tengellyel szerelt járművek minden megkezdett 100 kilogrammra eső adómértékének 720 forint összegben történő megállapítását.

3.4.7. Kereskedelmi gázolaj utáni jövedéki adó visszatérítés mértéke

Javasolt: Az európai jövedéki adóminimum forintban történő meghatározásánál a 2017. évre irányadó árfolyam 308,18 HUF/EUR. Az adóminimum figyelembevételével 2017 évre 110,35 Ft/liter adómérték esetén 8,50 Ft/liter, a 120,35 Ft/liter adómérték esetén 18,50 Ft/liter adóvisszatérítésre nyílik lehetőség.

3.4.8. Autóbuszos személyszállító vállalkozások járműkorszerűsítési támogatása

A belföldi közúti személyszállítás területén működő mikro-, kis- és középvállalkozások gépjárműparkjának fejlesztése érdekében célszerű **a járműkorszerűsítés lehetőségeiben rejlő perspektívák szélesítése**, azon oknál fogva, hogy a belföldi piacon már megfigyelhető bizonyos különös (és elsősorban lengyel) vállalkozások piacnyerése. A támogatás célja az autóbuszos személyszállítási tevékenység káros környezeti hatásainak mérséklése, a közlekedésbiztonság növelése, valamint a személyszállítás versenyképességének növelése érdekében a fokozottan környezetkímélő járművek beszerzése.

Javasolt: Vissza nem térítendő támogatás a fejlesztés áfa nélküli összköltségének legfeljebb 50 százalékára (legfeljebb 60 millió forint), de EURO IV környezetvédelmi kategóriájú jármű beszerzése esetén járművenként legfeljebb 10 millió forint, EURO V környezetvédelmi kategóriájú jármű beszerzése esetében járművenként legfeljebb 20 millió forint. A pályázók tervezett száma 50 vállalkozás, a támogatási igény 3 Mrd Ft. Megfelelő kormányzati fogadókészség esetén az autóbuszos személyszállítás szakmai érdekképviselői a szükséges feltételek kidolgozásában együttműködést és részvételt vállalnak.

3.4.9. A fővárosi behajtási rendszer

A legtöbb európai nagyváros, amely valamilyen környezetvédelmi és forgalomszabályozási jellegű behajtási korlátozási rendszert alkalmaz, arra törekszik (elsősorban az egyszerű jogalkalmazás és betarthatóság, mint eredményhez fűződő közös érdek miatt), hogy rendszere egyszerű, könnyen alkalmazható legyen a kötelezettek számára. Tapasztalataink szerint **sehol nem alkalmaznak olyan adminisztrációs terhet jelentő korlátozásokat, mint Budapesten.**

A behajtási engedély kiváltására kötelezett vállalkozások adminisztratív terheinek enyhítése, és egy könnyen betartható korlátozó rendszer kialakítása érdekében alapvető változtatásokra lenne szükség.

Javasolt:

- Egy olyan a HU-GO-hoz hasonló Internetes alapú regisztrációs rendszer bevezetése, amely minden, a főváros területén található út tekintetében a valós idejű korlátozásokat tartalmazza (pl.: csőtörés, útjavítás stb.), és így lehetőséget biztosít az on-line útvonaltervezésre, emellett mindenféle külön engedélyezés és kerületi önkormányzati hatáskör mellőzésével lehetőséget biztosít a behajtási regisztrációra és díjfizetésre.

- A 3,5 tonna össztömeg fölötti járművek jelentős része OBU készülékkel rendelkezik (a hazai úthasználók 98%-a), így az ellenőrzés is megoldható lenne, sőt egyszerre a kilométer alapú és a zónára bontott fizetés is megvalósulhatna.
- Természetesen az olyan frekvenciált részek, mint a Budai Vár, vagy a szűken vett belváros, Margitsziget sorolhatók külön engedélyezései kategóriába, de ezekben az esetekben sem biztos, hogy minden járműméretre kiterjedően kell fenntartani a jelenlegi rendszert.
- Ebben az esetben elkerülhető lenne a még jelenleg is gyakran 2 napig tartó engedélyezései eljárás, ami egy útépitésnél, egy építkezésnél komoly gondokat jelent (pl: gyorsan le kell szállítani még egy adag betont, vagy a munkagépet szállító jármű meghibásodik).
- A budapesti telephellyel rendelkező vállalkozások esetében nagyobb kedvezmény biztosítása szükséges, hiszen az általuk megfizetett gépjárműadó és az iparüzési adó is a főváros, vagy a kerület költségvetését gyarapítja.
- Adataink szerint az engedélyezési folyamat változatlanul lassú, időigényes, bizonyos esetekben azok a vállalkozások kerülnek versenyelőnybe, akik bevállalják az engedély nélküli közlekedés kockázatait, viszont az árut bármikor elviszik és nem várnak az engedélyre.
- A valósidejű, kilométer-alapú behajtási rendszerre átállás esetén kivitelezhető lenne az ellenőrzési láb erősítése és a szankcióként alkalmazott bírságtételek növekedése is.

3.4.10. A megtett úttal arányos díjfizetési rendszer és az útdíj-bírságok problémái

3.4.10.1. UD szabályozás módosítás

A jelenleg jelentkező, a használatarányos útdíjfizetési rendszer (UD) sajátosságait tükröző, a bevallási közreműködő igénybevételéből adódó problémák jelentős része áthidalható lenne és nagyban elősegítené a hazai fuvarozók versenyképességét, amennyiben a jogalkotó az alábbi kérdésben is módosítási hajlandósággal rendelkezne:

Az UD fizetési rendszer (annak az OBU útján történő bevallás része) jelenleg három szervezet együttműködésén alapul (NÚSZ Zrt., Bevallási Közreműködő és szerződött díjfizető), mely szervezetek közül a szerződött díjfizető (esetünkben: fuvarozó) viseli a legnagyobb kockázatot. Amellett, hogy regisztrál az UD rendszerben, beszerzi az OBU-t, azt a járműbe beszereli (vagy más módon csatlakoztatja), a folyószámláját folyamatosan feltöltve tartja (rendelkezik fedezettel), **viseli az adattovábbítást, GPS/GPRS technológia, vagy az OBU műszaki/ szerkezeti hiányosságaiból eredő bizonytalanságok következményeit is.**

A rendszer úgy épül fel, hogy bármilyen az OBU-t, vagy az adattovábbítási hálózat hibája, hiányossága, időszakos kiesése esetén a felelősség a fuvarozót terheli. A bírságolási rendszer nem tesz különbséget az előbbi hibából/hiányosságból eredő bevallási hiba és a szándékos nemfizetés között. A bírság minden ilyen esetben egységes és rendkívül magas (alkalmanként a J4 kategóriában 165.000.- Ft). Független attól, hogy az úthasználó a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.-nél (NÚSZ Zrt.) vezetett útdíj fedezetétől szolgáló folyószámláján folyamatos fedezettel rendelkezik (a díjat előre befizeti), amennyiben egy műszaki hiba miatt a fizetős szakaszok azonnali elszámolása nem tud megtörténni, a fuvarozó kénytelen bírságot is fizetni. **Elengedhetetlen a bírságtételek és tényállások módosítása, a véletlen tévesztőkkel szemben alkalmazott szankciók jelentős csökkentésével, megszüntetésével.**

Az üzembentartók jelentős része fuvarozó, feladata nem a műszaki részletekben elmerülés, az értesítések folyamatos figyelése, hanem a fuvarozási tevékenység végzése. A díjfizetés műszaki feltételeinek biztosítása viszont a NÚSZ és a közreműködő felelőssége kell, hogy legyen! **Ezért az elemi útdíjköteles útszakaszok használatára vonatkozó, jelenleg érvényes szabály újradefiniálása szükséges az európai országokban követett gyakorlathoz igazodva.** A NÚSZ Zrt. rendelkezésére áll az összes, bevallással kapcsolatos adat.

A NÚSZ Zrt. szabályozza az ÁSZF-en keresztül a Bevallási Közreműködő kötelezettségeit, az adattovábbítás hibáit, időszakait, illetve meghatározza a különféle menetillesztési és ugrási szabályokat. A NÚSZ Zrt. és a bevallási közreműködő között fennálló kapcsolat sokkal szabályozottabb, uniformizáltabb. A NÚSZ Zrt. a bevallási közreműködő szempontjából „hatóságként” viselkedik, hiszen csak az a közreműködő lehet részese a rendszernek, amely a NÚSZ Zrt. honlapján szerepel, és aki a NÚSZ Zrt-vel szerződéses kapcsolatban áll, az ÁSZF szerint sok esetben kötbért is érvényesíthet, míg az üzemeltető részéről bármilyen igény érvényesítése gyakorlatilag bizonyítási nehézségek okán, lehetetlen.

Javasolt: Így az UD rendszer hároméves tapasztalata alapján javasoljuk, az UD rendszerben levő felelősségi szabályokat átalakítani olyan módon, hogy **a bevallási közreműködő a NÚSZ közreműködőjévé váljon és ebből a szempontból az üzemeltetőt az UD fizetésével kapcsolatosan semmi egyéb kötelezettség ne terhelje azon kívül, hogy folyamatosan működteti az egységet és fedezetet tart a folyószámláján!**

Jelentős sérelmet okoz ebben a körben, hogy míg a hazai fuvarozók esetében a bírság könnyen kiszabható és behajtható, a külföldi járművek esetén a bírságkiszabás körülményesebb, gyakran a bírság fizetési kötelezettségnek kizárólag a jármű megállításával lehet érvényt szerezni. Ez jelentős versenyhátrányt okoz.

3.4.10.2. UD rendszerben az emissziós normák figyelembevétele

Az UD rendszer bevezetése óta nem megoldott **az emissziós normákat figyelembe vevő díj megállapítása oly módon, hogy a jelenleg is hatályos környezetvédelmi besorolás és ahhoz tartozó díjkategória érintetlenül hagyása mellett kerüljenek premizálásra az EURO V és EURO VI környezetvédelmi normákat teljesítő járművek.** *A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv (1999/62/EK) alapján a két szélső kategória között az eltérés 100% lehet.*

A magyar honosságú gépjárművek jelentős része, közel 70%-a EURO IV besorolásnál rosszabb besorolású. Az UD statisztikák szerint J4 járműkategóriában növekszik az EURO V és EURO VI normának megfelelő jármű darabszám, a bevétel 72,8 %-a ebben a kategóriában a külföldi járművek által megfizetett útdíj teszi ki. Valószínűsíthető, hogy az átmenő tranzit és a honos járműpark nemzetközi fuvarozást végző járművek használják a drágább gyorsforgalmi hálózatot.

Javasolt:

- Az EURO V és azt meghaladó környezetvédelmi előírásokat teljesítő járművek részére legyen külön kedvezményrendszer, mely megvalósítása során a jelenlegi, a belföldi fuvarozók érdekeit szem előtt tartó díjképzés alapjául szolgáló kategória rendszer érintetlen marad.
- A környezetvédelmi osztályba sorolás és igazolás bevezetését a külföldiek tekintetében minden szempontból szorgalmazzuk, hiszen míg a magyar honosságú jármű környezetvédelmi besorolása az ellenőrzés során látható a hatóság számára, addig a külföldi honosság esetén (legfőképpen a harmadik országokból érkező járművek esetén) a környezetvédelmi kategória külön eljárást követően látható csak. A magyar honos járművek besorolásai közhatalmi nyilvánosságban adottak, ott semmilyen plusz adminisztrációs teherrel járó új kötelezettség bevezetést nem támogatjuk, teremtsek meg az adatbázisok közötti együttműködés feltételeit.
- Javasoljuk továbbá, hogy a külföldi fuvarozókkal szemben kiszabott útdíj bírságokat legalább olyan hatékonysággal szedjék be, mint a honos fuvarozókkal szemben kiszabottakat, kihasználva az Európai Unió területén hatályos, a bírságok kiszabása és beszedése esetére rendelkezéseket tartalmazó jogszabályi előírásokat.

3.4.11. KGFB rendszerének átláthatósága, kiszámíthatósága

A szolgáltató gépjárművekre szóló kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás (KGFB) megléte és érvényessége nem alternatíva – ez a közúti árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatások végzésének egyik alapfeltétele.

Magyarországon a nehézgépjárművekre megállapított KGFB díjak 2015-től drasztikusan megemelkedtek: adataink szerint a szolgáltató vállalkozások túlnyomó részénél olyan díjtétel-növekedés történt a járműpark tekintetében (legyen szó akár egyedi, akár flottaszerződésről), amely annullálhatja a 1560/2015-ös kormányhatározat megvalósult intézkedéseinek köszönhető versenyelőnyöket.

Mivel a biztosítók jövő évi tarifáikat részben év végén teszik közzé, így a növekedés megbízói oldali kompenzációja (a fuvardíjban való érvényesítése) nem lehetséges. **Adott esetben egy 60-100 %-os díjtétel-növekedés már a vállalkozások versenyképességét veszélyezteti.**

A KGFB díjtételek tekintetében a közúti fuvarozói oldal leginkább a díjkalkulációk átláthatatlan rendszerét és a díjak kiszámíthatatlanságát látja a legnagyobb veszélynek, mely tervezhetetlenné teszi a gazdálkodói tevékenységet. Általános tapasztalat, hogy – bizonyos gazdasági megfontolásból – a biztosítók nagy része a meghirdetett tarifák révén gyakorlatilag kivonul erről a biztosítási területről, így nincs valódi biztosítói verseny a közúti fuvarozási szegmensben: ma alig néhány olyan biztosító van, amely a közúti szolgáltatók számára magas díjtételekkel ugyan, de irrealitás nélkül ad díjat.

Tekintettel arra, hogy a biztosítók a drasztikus díjtételek indokaként általában a közúti fuvarozásra jellemző magas kárhányadot és a kárgyakoriságot jelölik meg, **a közúti fuvarozói érdekérvényesítés azon kármegelőző, kárenyhítő technikai eszközök alkalmazásának elterjedésében és a képzésben látja a megoldás egyik lehetőségét** (balesetmegelőző jellegű fedélzeti eszközök, alkalmazások, a gépkocsivezetők vészhelyzeti képzése), melyekkel mérsékelhető a közúti balesetek bekövetkezésének esélye, és ezzel csökkenthető a fuvarozás során bekövetkező káresemények száma és súlyossága.

2015-től folyamatosan voltak kezdeményezések annak érdekében, hogy a fuvaros szakma a biztosítói oldallal tárgyalóasztalhoz üljön, és megállapodjon azokban a technikai minimumokban, melyeket kárenyhítő, kármegelőző eszközként és módszerként a biztosítói oldal is el tud fogadni, és – akár díjkezdvezmény formájában is – érvényesíteni tud.

A közúti fuvarozás tapasztalatai szerint **a biztosítói oldal részéről egyértelműen teljes elzárkózás, és a konszenzusra törekvés teljes hiánya tapasztalható.** Így a KGFB rendszere változatlanul átláthatatlan a díjmértékek éves változásainak való fuvarozói kiszolgáltatottság továbbra is fennáll.

Javasolt: A közúti fuvarozók meggyőződése és álláspontja, hogy **a KGFB rendszerének normalizálása –a biztosítói oldal tárgyalási hajlandóságának hiánya miatt – kormányzati beavatkozást igényel jogalkotási téren.** A szükséges jogszabályok módosításával a biztosítói díjak kalkulációját átláthatóvá, kiszámíthatóvá kell tenni, az eddiginél jóval nagyobb mértékben kell a kármentességet és a kármegelőző tevékenységet érvényesíteni a díjtételekben, és – a valódi biztosítói verseny érdekében – **szükség esetén a KGFB piacot nemzetközi irányban meg kell nyitni:** lehetővé kell tenni, hogy a hazai székhelyű vállalkozás a járművére külföldi biztosítónál is köthesse kötelező gépjármű-felelősségbiztosítást.

4. VASÚTI FUVARÓZÁS

4.1. Magyar helyzet

Magyarországon az EU csatlakozást követően 2004-ben kezdődött el a vasúti áru fuvarozás liberalizációja. Az elmúlt 12 év tapasztalatai alapján kijelenthető, hogy a liberalizáció nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket és elvárásokat azokban az országokban, amelyek elindultak a liberalizáció útján. A liberalizáció legfontosabb célja az volt, hogy növekedjen a vasúti áru fuvarozás részaránya a modal spliten belül és egyre többen vegyék igénybe ezt a környezetbarát fuvarozási módot. Ehhez képest jó esetben is csak stagnálás tapasztalható, de inkább a folyamatos piacvesztés jellemzi az iparágat.

A vasúti áru fuvarozás magyarországi helyzetét is inkább a stagnálás jellemzi. Hazai vasúti infrastruktúra leromlott műszaki állapota, elavult szabályozási környezet (határforgalom, vasúti utasításrendszer), folyamatosan szűkülő szakmai humán erőforrás állomány, nemzetközi kooperáció hiánya/nem hatékony végzése, a 2000-es évek első évtizedét jellemző közúti fejlesztések dominanciája és jelentős adminisztrációs terhek miatt nem versenyképes a vasúti fuvarozás. A magyar vasúton, az EU-s forrásokból megvalósuló fejlesztésekkel (mintegy 2000 milliárd forint értékű) érintett szakaszokon a kivitelezés során jelentősen megnehezítették és nehezítik ma is a magyar vasúti áru fuvarozás helyzetét, sokszor milliárdos veszteségeket okoztak/okoznak az ad hoc, összehangolatlan, tervezhetetlen felújítások és a vágányzárak miatti nagy kerülő utak. Az ebből eredő veszteséget nem térítik meg a fuvarozó vállalatoknak, nagyon komoly versenyhátrányt okozva ezzel a vasúti áru fuvarozásnak. A vasúti teljesítmény folyamatosan évi 50 millió tonna körül alakul, új forgalmak megszerzésére csak új nagyberuházások esetén van lehetőség.

A Magyarországon keresztülmenő tranzitforgalmak növeléséhez is a meglévő fuvarozási feltételek jelentős javítása szükséges, mivel a jelenlegi körülmények között a fuvaroztatók inkább elkerülik a magyar szakaszokat.

Jól átgondolt ösztönző rendszer nélkül ezen a területen érdemi változásra láthatóan nem lehet számítani. Az ösztönző rendszernek - amelyre nagyon jó uniós gyakorlatok állnak rendelkezésre - két lábra van szüksége: egy tiltó/korlátozóra és egy jutalmazó/ösztönzőre.

Ez a vasúti áru fuvarozás fejlesztésére irányuló ösztönző rendszer nagyban elősegítheti a magyar nemzetgazdaság hatékony bekapcsolását a globális gazdaság vérkeringésébe, illetve növeli a hazai logisztikai iparág versenyképességét.

4.2. A magyar vasút versenyképességét javító tényezők

4.2.1. Az áru fuvarozást segítő infrastruktúra fejlesztések megvalósítása

A vasúti infrastruktúra és eszközpark (225kN tengelyterhelés, D vonalosztály a hazai fővonalakon, ideiglenes és állandó lassúmenetek mérséklése, felszámolása, közforgalmú rakodóhelyek létesítése, megfelelő vontatójármű kapacitás működtetése, első/utolsó mérföld megfelelő műszaki állapotának biztosítása) megfelelő fejlesztése elengedhetetlen a vasúti áru fuvarozás versenyképesség fokozása érdekében.

Az elmúlt évek feszített tempójú fejlesztésekkel érintett vasúti vonalakon szinte teljesen ellehetetlenül a vasúti árufuvarozás. Sajnos ez a tendencia továbbra is fennáll:

- nem épülnek közforgalmú rakodóterületek;
- P+R parkolóvá építik át a meglévőket;
- nem engedik behajtani a vasútállomásokhoz a teherautókat (súlykorlátozás), így ellehetetlenül a vasúti rakodás.

Javaslat: Az átépített vasútvonalakon legyenek jól megközelíthető, gazdaságilag megtérülő és olcsón kiszolgálható burkolt rakodóhelyek (nem feltétlenül ipari parkban), az alábbi szempontok mentén:

- megfelelő hosszúságú rakodóvágány.
- megfelelő méretű burkolt rakodóterület.
- könnyű kiszolgálhatóság (pl. villamos mozdonyal).
- vágányzárak – átépítések ideje alatt – okozta többletköltségek kompenzálása az árufuvarozó vasutak részére

Magyarországon a hozzáadott értéket is realizáló rendező pályaudvarok műszaki színvonala, elhelyezkedése elavult, jelentős korszerűsítésük szükséges.

Javaslat: Jelentősen javítani kell a meglévő rendező-pályaudvarok műszaki állapotát (biztosító berendezések korszerűsítése).

4.2.2. Célzott támogatási rendszerek kidolgozása

Vasúton az áruforgalom eddig fele-fele arányban irányvonatos és egyedi kocsis (szórt elegyes) küldemények formájában közlekedett. Az utóbbi években egyre jobban elkezdett nyílni az olló a vasúti és közúti árufuvarozás között, a vasút rovására és itt is első sorban az egyedi kocsis küldemények forgalmát érintve. Okai részben az átgondolatlan hatósági szabályzó változtatások, más részt az infrastruktúra fejlesztések elmaradása, majd az erős tempójú fejlesztések eredményeként a forgalmi akadályoztatások/kerülő utak okozta jelentős költségnövekedések. Nyugat Európában alkalmazzák az ún. „utolsó kilométer” segítése/támogatása rendszert, hogy az előzőekben ismertetett problémákat valamilyen módon ellentételezzék. Magyarországon ilyen támogatás nincs, míg Németországban az állam 2020-ig évi 14 millió EUR-val támogatja az iparvágány hálózat kiépítését, illetve felújítását.

A jelenlegi körülmények között az **egyedi kocsis (szórt elegyes) vasúti forgalom drasztikus leépülésére** (akár teljes megszűnésére) számít a szakma. A magyar vasúti áruforgalom 40%-át érinti ez a probléma, éves szinten több millió tonna áru közútra terelődése indult el. Ez éves szinten **több milliárd forint közvetlen kárt jelent a vasúti áruforgalomnak**, ami mellé még tömeges elbocsátások is fognak társulni. A megnövekedő közúti környezeti terhelés (baleset, útkarbantartás, légszennyezés stb.) éves szinten további milliárd forintos nagyságrendű problémát fog eredményezni.

Javaslat: Piacképes vasúti/közúti együttműködési rendszer kialakításának támogatása Ausztriában, Svájcban alkalmazott példák alapján.

Ausztriában, a vasúti kombinált forgalmi fejlesztésekben gondolkodóknak, az **"Innovatív értékesítési program a kombinált fuvarozásra"** program keretében évente **3 millió EUR-t** adnak (2015 és 2020 között), hogy ellensúlyozzák a magasabb költségeket és a speciális berendezés igényt, a kombinált fuvarozás szereplőinél. Beruházási támogatás is van (akár 2,5 millió EUR), amelyből kombiterminálokat, termináli infrastruktúra és ehhez kapcsolódó vasúti projekteket lehet megvaló-

sítani. A kombinált fuvarozásban részt vevő teherautók és pótkocsik Ausztriában mentesülnek a gépjárműadó alól és ezen gépjárművek útdíját 15%-kal csökkentették.

Az egyedi kocsis forgalmak belföldön 1,22 eurocent/nettó tkm, a határt átlépő forgalmaknál 0,56 eurocent/nettó tkm mértékben kerülnek támogatásra. A Rail Cargo Group 44,5 millió euróval legmagasabb állami visszatérítést kapta az egyedi kocsis forgalmak lebonyolításáért.

Javaslat: Hasonló támogatási rendszer kidolgozása a kombinált fuvarozás fejlesztése céljából

Az 58/2015. sz. Rendelet a pályahasználati díjából adott kedvezményeken keresztül próbálja ösztönözni az áruk közútról vasútra való áttételét. Ez a fajta kedvezmény azonban olyan kritériumokat ír elő (bizonyítási kötelezettség), melyek gyakorlatilag nem teljesíthetők és a 2 éves időtartamra való korlátozás a hosszú távú üzleti érdekeltséget sem alapozza meg.

Javaslat:

- Nyugati mintára céltámogatási rendszert kell kialakítani egyes forgalmak (kiemelt termékszegmensek, pl. ócskavas, fa stb. vagy útvonalak, pl. Záhony körzeten keresztül lebonyolított forgalmak) ösztönzésére. Ez a támogatási rendszer nem függhet össze a pálya üzemeltetési költségeivel
- A támogatott területeken a pályahasználati díj visszaigénylés lehetőségének megteremtése a vállalkozó vasúttársaságok által megfizetett adókon keresztül történő adókedvezmény biztosításával, a támogatni kívánt területek prioritás alapján történő differenciálása útján.
- Vasúti áru fuvarozási szolgáltatások fejlesztését támogató alap létrehozása korszerű műszaki berendezések és technológiák beszerzésére.

4.2.3. Szabályozási környezet piaci igényekhez való igazítása

A szabályozás területén elsősorban a vasúti pályahasználati díjrendszer közúti útdíjrendszerrel azonos feltételeit kell megteremteni. Továbbá a vasúti igazgatási és szolgáltatási terület adminisztratív díjainak mérséklését, hatósági vizsgáztatás rendszerének felülvizsgálatát, az adminisztrációs terhek csökkentését (a vasúti utasításrendszer mielőbbi teljeskörű felülvizsgálata, utolsó kilométerek versenyképessé tétele, hatósági vizsgák felülvizsgálata).

A belső piac versenyképessége érdekében **egységes direktívák** meghatározása lenne célszerű, amely a **fuvarozási piaci szereplők** részére **azonos feltételeket ír elő**.

A **szabályozási háttér maradéktalan betartása nem nyomon követhető** néhány vasúti társaság megjelenésében, a minden ügyfél számára elérhető világhálón. Vannak olyan magyar magánvasút társaságok, amelyek honlapján (a kezdőlap kivételével csak idegen nyelveken olvasható az információ) található Áru fuvarozási Üzletszabályzat 23.§ 39. KF pontja utal a Díjszabályzatra, azonban ilyen dokumentum nem elérhető. Más vasúti fuvarozó cégek honlapján az általános tájékoztatón kívül **semmilyen szabályzatot** és díjszabást nem tettek közzé. Következtetésünk az ellenőrzés hiányos volta, amely a szabályokat betartó vasúti fuvarozók számára hátrányt okoz a liberalizált piacon. Gyakorlati példák sokaságát lehetne felsorolni, amelyek az eltérő szabálykövetést illusztrálják.

Javaslat: a hatóságoknak nagyobb figyelmet kellene fordítaniuk a szabályok maradéktalan betartására és nyomon követhetőségére.

4.2.4. Az „utolsó kilométerek” versenyképessé tétele (Iparvágányok, ill. saját célú vasúti pályahálózat)

Az új szabályozás (SCVP SZU – Saját Célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás kiadása és a Vasúti Törvény módosítása) nagyon rossz helyzetbe hozta az iparvágány tulajdonosokat, használókat, jelentősen bonyolítva a működtetéshez szükséges feltételeket (belső vasútüzem), továbbá a költségek nagyságrendi emelkedéséhez vezetett. Az áruforgalom (elsősorban egyes kocsiforgalom) egy része elkezdett áttérni a közútra. Az iparvágány, a kötött pályából adódó nehezebb árukezelést hivatott rugalmasabbá, egyszerűbbé tenni. Az iparvágány használók a hálózatuk fenntartásával a piaci versenyképesség fontos elemei. A működtetés feltételeinek nehezítése, költségessé tétele a jogszabályi elvárásokkal, nagymértékben veszélyezteti az ott képződő vagy oda érkező árumennyiség vasúti fuvarozását.

Az iparvágányok témakörében nemcsak a szabályozás bonyolult, hanem hiányzik a megfelelő támogatási rendszer ahhoz, hogy az ügyfelek vasúton akarjanak fuvarozni.

- A tulajdonosoknak nem érdeke új iparvágányok létrehozása, sőt a bonyolult szabályozási környezet a meglévők fenntartását is kétségessé teszi.

Javaslat: támogatni kell az új iparvágányok létesítését és egyszerűbb szabályozási környezetet kell létrehozni.

- A működő iparvágányok munkáját is nehezíti az állami tulajdonban (MÁV) lévő vontató- és összekötővágányok leromlott műszaki állapota (ld. pl. a 6-os vonal Székesfehérvár Alcoa üzemhez vezető vágány).

Javaslat: forrásokat kell találni a meglévő vágányhálózat elfogadható szintre hozásához, valamint az ideiglenesen üzemben kívül helyezett újraindításához.

4.2.5. Vasúti utasításrendszer felülvizsgálata

Hazánk Európai Unióhoz való csatlakozása és a vasúti piacnyitással együtt járó új vasúti szervezetek, vasúti társaságok alakulása alapvetően átalakította a vasút működési folyamatait és azok kereteit. A korábbi környezetben működőképes szabályozás nem tudott lépést tartani a változásokkal, így a jelenlegi vasúti szabályozási rendszer számos rendszerbeli és tartalmi hiányosságokkal küzd, nem alkalmas a liberalizált vasúti rendszer megfelelő irányítására. Annak megújítása és új alapokra helyezése, az EU szabályozásokkal való összhangjának megteremtése, valamint naprakészségének folyamatos biztosítása elengedhetetlen a piaci szereplők számára. Ennek megújítása nélkül a hazai vasúti áru fuvarozó szektor működése a szomszéd vasutakkal szemben is jelentős versenyhátrányban van és lesz.

Az utasításrendszert két szempontból célszerű felülvizsgálni:

- Korszerűtlensége, naprakészségének hiánya. A napi működésben nem biztosított az EU szabványok, műszaki előírások és egyes hazai szabályzatok koherenciája.
- A munkavállalók számára előírt ismeretanyag terjedelme és az ahhoz kapcsolódó vizsgaszintek és elvárások.

Javaslat: Az Utasításrendszer felülvizsgálata

4.2.6. Hatósági vizsgák felülvizsgálata

Sok vasúti munkakör esetében tekintélyes mennyiségű nem mindig indokolt (pl. árufuvarozó vasúti társaságok esetén az üzemirányítók számára előírt általános forgalmi vizsga), statikus ismeretanyag kerül oktatása, amelyből majd vizsgázni is kell.

A **mozdonyt vezető személyzetnek**, a vezetési jogosultság megszerzéséig **különböző hatósági vizsgák megszerzése kötelező**. Ugyanakkor a megszerzett vizsgát évente-kétévente újra le kell tenni, ami további költséget, plusz felkészülést jelent. Ezenkívül minden vasúti pályára, amelyiken közlekednie kell, egyenként meg kell szereznie a vonal- és/vagy állomásismeretet. Ezen ismeret/vizsga hiányában nem is vezethet vagy tolathat a mozdony személyzet. Ezek a szabályozás jelentős többletet kötöttséget tartalmaz más közlekedési ágazat hasonló rendszeréhez.

Javaslat: A vasúti oktatási rendszer és az ehhez kapcsolódó időszakos **NFM vizsga rendelet** 19/2011. (V. 10.) **átdolgozása** szükséges. Illetve ki kellene dolgozni – szakmai szervezetekkel együttműködve - egy olyan oktatási és vizsga rendszert, amely az egyes közlekedési ágazatok sajátosságait jobban figyelembe veszi és az egyes ágazatok versenyképességét jobban erősíti.

4.2.7. Humán munkaerő képzése és fejlesztése

A vasúti pályahálózat-működtetés és a vasúti kereskedelmi tevékenységek (személyszállítás, áru-fuvarozás) versenyképességének egyik legfontosabb sarokköve a megfelelő minőségű és mennyiségű humán erőforrás folyamatos biztosítása és továbbfejlesztése. A közép- és felsőfokú oktatásban egyre kevesebben választják a vasúti szakma végzéséhez szükséges képzéseket, tanfolyamokat, a vasúti szakma presztízse az elmúlt időszakban jelentősen csökkent. Sokszor olyan elvárásokat, képzési követelményeket támasztanak, amely nincs arányban a bérezéssel és felelősséggel. Emellett hiányzik az ágazati kollektív szerződés is, amely egyfajta mércét jelenten a vasúti vállalkozások munkaadói és munkavállalói számára.

Javaslat: oktatási rendszer fejlesztése (gyakorlatorientáltság növelése, állami támogatás a különböző vasúti munkakörökben (mozdonyvezető, tolatásvezető, kocsivizsgáló) képzést folytató intézmények számára, vasúti életpályamodell kidolgozása).

5. VÁM

5.1. Magyar helyzet

Az érvényben lévő vámszabályok **túlnyomó része uniós szinten teljesen azonos**, így azok önmagukban sem versenyelőnyt, sem versenyhátrányt nem jelentenek egyetlen uniós gazdálkodó számára sem. Ugyanakkor nagy eltérések vannak az egyes uniós tagállamok között, abban ahogy az adott jogszabályi környezet végrehajtása milyen módon történik. A végrehajtó intézményrendszer működése, annak gyorsasága és rugalmassága ugyanis az adott tagállam gazdasági szereplőinek versenyképességére jelentős hatással van.

A magyar hatóságra jellemző, hogy az ügyek intézése a szükségesnél **bürokratikusabb, körülményesebb és nehezkesebb**. Gyakori, hogy egy ügy megoldásához olyan, a jogszabályban előírtakon túlmutató **plusz feltételeket határoznak meg**, kérnek adatszolgáltatást vagy információkat, amelyek a közös uniós szabályok szerint nem szükségesek. Ezekkel egyrészt rengeteg plusz feladatot és költséget generálnak a gazdálkodóknál, másrészt, ha az ügyfél kifogásolja az ügymenet jogszerűségét, a jogorvoslati rendszer nehezkessége miatt hónapokig, vagy **akár évekig is elhúzódhat az ügy**, illetve az már csak a bíróságon kerülhet megoldásra.

5.2. EU-s példák

A legtöbb tagállami vámhatóság, az áruosztályozás területén, a kérdéses esetekben – amikor bizonytalan egy termék tarifaszáma –, azt a megoldást támogatja, amely az ő országa gazdálkodójának kedvezményesebb, hogy ne lehetetlenítse el a termelését, gazdálkodását. Természetesen ugyanez a szempontrendszer figyelhető meg a hatóság minden döntésében, különösen a hatósági ellenőrzések során.

5.3. A magyar vám versenyképességét javító tényezők

A következőkben felsorolt javaslatok nem teljeskörűek, egy szűkebb körben végzett gyorsított eredményei. Jelenleg folyamatban egy széleskörű felmérés, további tényezők feltárására. Ennek eredményét később kapcsoljuk az anyaghoz.

5.3.1. Végrehajtó állomány felkészültsége

A NAV jelenlegi struktúrájából adódóan, **hiányzik az ügyintézői szint feletti szakmai kontroll és irányítás jog**, a felettes szerv folyamatban lévő ügyekbe nem szól bele. Így ha az ügyintéző, akihez az adott kérelem elbírálása kerül, nem rendelkezik megfelelő szaktudással, akkor az adott ügy akár hónapokig is állhat, vagy teljesen jogellenes döntés születhet.

Az uniós jogszabályok csak minimális keretek között engedik a tagállami szabályozás kialakítását, de e kevés közül is több olyan van, ami szigorúbb, bonyolultabb a közösség többi tagállamától. Habár a bírságok mértékét 2016. május 1-1 csökkentette a NAV, továbbra is megmaradt a többszörös büntetési lehetőség, így elképzelhető, hogy egy adott ügyben több jogcímen is (késedelmi pótlék, vámbírság és akár többféle mulasztási bírság) is büntetést szabjanak ki.

A közösségi jogszabályhoz kialakított nemzeti eljárási szabályok is több helyen felesleges adminisztratív akadályokat állítottak fel. Ilyen például az illetékességi szabályok területe.

A májusi UVK változás egyik legnagyobb negatív hatása a gazdálkodókra nézve, hogy az elsőfokú döntéshozó szervek a mai napig nincsenek megfelelően felkészítve a változásokról, és arról, hogy ezeket az ügyeket hogyan kellene elbírálniuk. Ebben a helyzetben pedig a fentiek szerint nem az ügyféllel való együttműködést, együtt gondolkodást választják, hanem hónapokig húzzák a döntéshozatalt minden valós tájékoztatás, előrelépés nélkül.

Ez bizonytalan hatósági környezetet ad, hiszen komoly kockázati faktor, hogy mely ügyintézőhöz kerül egy adott ügy. Mindez komoly versenyhátrányt jelent a gazdálkodóknak. A pozitív, ügyfélköz-pontú hatósági magatartás befektetés a jövőbe – az ügyfél jól érzi magát, fejleszt, új üzleteket hoz –, hiszen az további vám-, és adóbevételeket generál. Természetesen ennek hatása nem egyik napról a másikra jelentkezik, ez egy bizalmi kapcsolat, amit kiépíteni hosszú idő.

A vámhatósági ügyekben nagyon sok a jog- és szakszerűtlenül lefolytatott eljárás. Az ügyintézők a napi, szakmai egyeztetések során bizonytalanok, mert az adott ügyet nem tudják jogszabályi komplexitásában értelmezni. Ugyanakkor a segítő, támogató szándékkal is akadnak gondok. Probléma esetén, az ügyfél a fenti összefüggések miatt nem tud a konkrét ügyben a felettes szervezethez fordulni, mert az a napi ügyben nem hajlandó állást foglalni. A vezetőség által képviselt nyitottság és szakmai együttműködési készség, valamint új ügyfélcentrikus szellemiség a végrehajtó állomány részéről még nem érzékelhető.

Javaslat: komoly szemléletváltásra lenne szükség a **végrehajtói állomány tekintetében**, ezzel párhuzamosan **tematikus, tudatos képzéssel**, fejlesztéssel olyan tudást kellene adni amelynek révén napi szinten, gyorsan, hatékonyan tudnak segíteni a gazdálkodóknak. Konkrétan ki, mit és hogyan csináljon, hogyan álljon ügyekhez, gazdálkodókhoz.

5.3.2. Szakmai segítségnyújtás

Sok nyugati tagállammal szemben Magyarországon, a végrehajtói állomány esetében, nincs megfelelő szinten jelen a támogató, a gazdálkodók versenyképességét javítani célzó hatósági szakmai segítség, az együtt dolgozás és együtt gondolkodás folyamata. A szakmai szervezetek szintjén vannak ilyen kezdeményezések, amelyek egy bizonyos szintig kiválóan működnek (felső vezetőkkel remek a munkakapcsolat), de sajnos a napi munkában, az ügyintézői szinten, ebből nem sok érzékelhető. További napi szintű probléma az elektronikus segítségkérésre adott késői válaszok.

A jogszabályi alapon is kiemelten megbízhatónak számító AEO-s minősítésű cégek sem részesülnek semmilyen pozitív diszkriminációban napi szinten (EKÁER kivétel). Így kimondható, hogy a jogszabályi feltételek alapvetően azonosak, ugyanakkor a NAV napi jogalkalmazási gyakorlatának hatására az ügyfelek jelentős versenyhátrányba kerülhetnek a többi EU-s gazdálkodóval szemben.

Javaslat: a több ízben megvizsgált gazdálkodók, illetve egyszer már megbízhatónak minősített cégek, AEO-engedélyesek forgalmát ismerő, tevékenységével tisztában lévő tisztviselők – más tagállamokban bevált hatósági kapcsolattartók – alkalmazása a folyamatokban. Illetve kidolgozni az elektronikus segítségkérésekre adandó gyors válaszadás rendszerét.

5.3.3. Vámhiányos bírság + késedelmi kamat fizetés

Az UVK 114. cikk (2) értelmében, ha a vámtartozás a 79. vagy a 82. cikk alapján merült fel (szabályok be nem tartása miatt), vagy ha a vámtartozásról szóló értesítés egy áruátengedést követő ellenőrzés eredménye, a behozatali vagy kiviteli vám összegén felül késedelmi kamatot kell felszámítani, a vámtartozás keletkezésének napjától a közlés napjáig. A késedelmi kamat fizetése uniós előírás alapján, a bírság egészében nemzeti szabály.

Más tagállamokban nem merül fel a többes szankciók alkalmazása.

Javaslat: A korábbi szabályozással összhangban - az uniós késedelmi kamaton túl – egyidejűleg késedelmi kamat mellett vámbírság ne merülhessen fel.

5.3.4. Halasztott vámfizetési engedélyek kérelmezése 2016. május 1 után

Halasztott vámfizetési engedélyek kérelmezése 2016. május 1 után a NAV jogszabály alapján olyan esetekben is országos hatáskörrel a NAV KAVIG-hoz tartozik, amikor az engedélyezés feltétele kizárólag a gazdálkodó székhelye szerint illetékes igazgatóságnál igazolható. Havi vagy heti összevonással teljesítendő halasztott vámfizetési engedélyt a KAVIG –nál kell kérelmezni. A jogalapot biztosító alapengedélyt a nyilatkozattevő nyilvántartásába történő bejegyzés és az összekeszési engedélyt pedig a területi igazgatóságoknál.

Javaslat: A május 1-et megelőző szabályozás visszaállítása lenne szükséges.

5.3.5. A vámeljárási folyamatába épített kockázatkezelés

A vámeljárási folyamatába épített kockázatkezelés az adott vámeljárási benyújtott vámkezelési kérelem elfogadását követően kezdődik. Az UVK által, a gazdálkodóknak biztosított kedvezmények megfelelő érvényesíthetőségének akadálya, hogy a nemzeti vámfolyamatokban a kockázatkezelés folyamatba illesztett alkalmazása kizárólag az árunyilatkozat benyújtását követő elfogadás után kezdődik.

Más tagállamok gyakorlata eltérő a hazaitól. A rendszer logikai működése nem titkos, publikusan ismert a gazdálkodók előtt. Lásd, például holland vámigazgatás információs filmje a YOUTUBE-on - Risk control by Dutch Customs címmel. Jól azonosítható a rendszerek közötti különbözőség. A forgalmi méretek különbözőségéről nem is beszélve.

Javaslat: Olyan rendszer alkalmazása tudja megfelelően támogatni a nagy áruforgalmat bonyolító gazdálkodók, az ilyen forgalmakat kezelő központok munkáját ahol az **első legkorábban beérkező információkra** – konkrétan a vám elé állításkor – **elvégeződik a kockázatkezelés a vám-szervek részéről**. Így biztosítható a forgalom zavartalanságának a szállítóeszközök kirakásának és az áru felszabadításának megfelelő időben történő elvégzése.

6. VÍZI FUVARÓZÁS

6.1. Magyar helyzet

A magyar vízi áru fuvarozás versenyképességének javítása szükséges. A logisztika ezen környezetbarát ágazata évek óta kizárásra került az EU-s logisztikai pályázatokból, ezen kellene változtatni, erősítése nemzeti érdek. Eszközbeszerzés és selejtezés (régiektől újat akció) ellehetetlenült Magyarország EU-s csatlakozása óta.

6.2. EU-s példák

A holland kormány, önkormányzatok, tartományok **garanciát vállalnak a hajósok hiteleire** és bankok átalakították a hitelfeltételeket a 2008-s gazdasági krízis kezdete után.

6.3. A magyar vízi fuvarozás versenyképességét javító tényezők:

6.3.1. *Eszközoldali támogatás*

Javaslat: Pályázati rendszeren keresztül, **hazai költségvetési források biztosításával** a folyami fuvarszállomány korszerűsítése (elsősorban főgépek támogatott cseréjére, hajóbiztonsági eszközök, felszerelések korszerűsítésére lenne szükség). Pl. 1 milliárd forintos hazai támogatással, a magyar folyami fuvarozás versenyképességén jelentősen lehetne javítani. Így a magyar lobogó alatt hajózó hajósok is, a külföldiekkel azonos feltételek mentén szállhatnának „vízre”, egy-egy üzlet megszerzése érdekében.

6.3.2. *Jogszabály változások*

Javaslat: A hazai hatáskörben tartozó **jogi szabályzókat**, csak a szakmai érdekképviselőkkel egyeztetve módosítsák.

6.3.3. *Legyen elfogadható piaci finanszírozás a bankok részéről*

Jelenleg nincs elfogadható piaci finanszírozás a bankok részéről.

Javaslat: Az itthoni bankok nyújtsanak **hitelt** a hajótulajdonosoknak, hasonlóan a külföldi bankokhoz, állami garanciavállalással. Nem csak támogatást, hanem elfogadható piaci hitelekre is igénye lenne a hajózárnak.

6.3.4. *Legyen rendszeres kikötői- és hajós szakemberképzés*

Nem megoldott a rendszeres kikötői- és hajós szakemberképzés.

Javaslat: Egyeztessen a kormányzat a szakmai érdekképviselőkkel a **hajós képzés piacorientált átalakítását** és költségeinek csökkentését, eszközrendszerének megújítását. Kerüljenek meghirdetésre olyan pályázatok, amelyek előnyösek a hivatásos hajósokat képző szervezetek számára, beleértve a hivatásos hajósokat képző magán képzőszerveket is. A jogi környezetet a piac igényeinek megfelelően kell átalakítani, mert ennek hiányában fölösleges munkaerő képződik, ugyanakkor munkaerőhiány van a strukturális ellentmondások miatt.

6.3.5. Duna kiszámítható hajózhatóságának biztosítása

Jelenleg nem biztosított a Duna kiszámítható hajózhatósága az év 320 napjában.

Javaslat: Duna kiszámítható hajózhatóságának biztosítása érdekében meg kellene vizsgálni egy megvalósíthatósági tanulmány keretében, hogy hól és milyen műszaki tartalmú vízlépcső(k)re lenne szükség. Ennek az lenne a célja, hogy a döntéshozók és a lakosság egyszer és mindenkorra, érzelemmentesen, kizárólag szakmai alapon, tisztaképet kaphassanak a Dunával kapcsolatos lehetőségekről és a megoldásokról. Ennek alapján már lehetne készíteni egy ésszerű- és megtérülő beruházási programot. Elmaradása esetén - közép- és hosszú távon – komoly, az időjárásból eredő környezeti károokra kell felkészülni.

6.3.6. Forgalmátterelés ösztönzési rendszerének kidolgozása

Hiányzik a forgalmátterelés ösztönzési rendszere, nem megoldott a belvizek melletti ipari parkok, logisztikai szolgáltató központok fejlesztéseinek ösztönzése.

Javaslat: Ki kellene dolgozni egy olyan **ösztönző rendszert**, ami segíti a logisztikai szolgáltató központoknak és ipari parkoknak, a hajózható belvizek mellé történő telepítését.

7. LOGISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK

7.1. Magyar helyzet

Hazánk földrajzi helyzetéből adódóan a magyar gazdaságában a logisztikai szolgáltatások központi szerepet töltenek be. A 2008-s válság meggyötörte a hazai logisztikai ágazatot is, sok vállalkozás tönkrement, sok felvásárlás is történt, ellenben a megmaradók többségénél új lehetőségek nyíltak, hazánk regionális szerepe erősödött. Jelenleg is közel 2.500-ra tehető azon cégek száma, amelyek a magyar logisztikai ipar valamelyik szegmensében dolgoznak.

A magyarországi, magyar honosságú logisztikai szolgáltató társaságok zöme világszínvonalú, nyugat-európai társaikhoz képest sok esetben magasabb színvonalú szolgáltatás nyújtására képes. Magyarországon is jelen vannak a szakma élvonalába tartozó logisztikai technológiai megoldások eszközökben és szoftverekben egyaránt.

A magyar logisztikai piacon erős versenyhelyzetet diktálnak a hazai- és nemzetközi tulajdonú vállalatok, amelyek teljes mértékben lefedik az ez irányú igényeket. Az erős versenyben, az alacsony árak miatt, boldogulásuk és fejlődésük érdekében sok közúti fuvarozásban érdekelt magyar társaságnak nyitni kellett a nemzetközi irányokba.

7.2. A magyar logisztikai szolgáltatók versenyképességét javító tényezők

7.2.1. *Ügyfél akvizíciók*

Hazai piacra újabb külföldi logisztikai szolgáltatónak, államilag szervezett behívása nem indokolt.

Javaslat: A fentiekből is látszik, hogy a magyar logisztikai piac sokszereplős, jól szervezett, a felmerülő igényeket mindig ki tudják szolgálni és rendelkezik a megfelelő bővülési/fejlődési tartalékokkal. **A hazai piacra újabb külföldi logisztikai szolgáltatónak, államilag szervezett behívása nem indokolt.**

Amennyiben külföldről érdeklődés van a magyar logisztikai piac iránt, úgy a megfelelő **partnerségi megállapodások** felé kellene irányítani a feleket, ugyanis ez esetben a magyar fél, a külföldi partnert képviseli a régiós logisztikai piacon, kihasználva a helyismereti előnyeit. Az ilyen fajta együttműködések új megbízásokat jelentenek, ami úgy teremt új munkahelyeket, hogy más magyar cégeknél nem szűnnének meg munkahelyek.

7.2.2. *Kapcsolódó logisztikai ágazatok (termelés, kereskedelem) képességeinek fejlesztése és támogatása*

A logisztikai szolgáltatást igénybe vevő (termelő, kereskedelmi, elosztó szervezetek) és a logisztikai szolgáltatást kínáló szervezetek kooperációjának fejlesztése az ellátási lánc mentén.

Javaslat: A logisztikai szolgáltatást igénybe vevő (termelő, kereskedelmi, elosztó szervezetek) és a logisztikai szolgáltatást kínáló szervezetek versenyképességének növelése érdekében a kooperációs képességeket fokozó technológiák, megoldások bevezetésének támogatása, a 3PL és 4PL logisztikai szolgáltatók fejlesztésének támogatása az ellátási lánc hatékonyságának emelése érdekében. A fejlesztési program hazai és uniós forrásokból támogatható.

7.2.3. *Logisztikai (áruáramlási) monitoring rendszer*

Magyarország nyitott ország mind az anyagfolyamok, mind az információfolyamok szempontjából. Az Európai Unió projektjei esetében különösen tapasztalható volt jelentős lemaradásunk az elmúlt években a logisztikai teljesítőképességet, teljesítményeket leíró adatok vonatkozásában. Nem tudjuk, hogy a valóságban (nem statisztikai célból született jelentések alapján), mennyi áru áramlik az egyes korridorok mentén, a határátlépő pontokon mennyi áru lép be és ki az országba/ból. Nem tudjuk felrajzolni a legjelentősebb „források” intenzitását és aktivitásának irányát, piacainak kiszolgálásához szükséges kompetenciáit. Ugyanígy nehezen tudjuk meghatározni a „nyelők”, azaz az áru-fogadók aktivitásának irányait és intenzitását. Hiányzik egy fejlett monitoring rendszer, ennek hiányában nem tudunk gyors és helyes döntéseket hozni, így a források sem mindig a helyes célt szolgálják. Egy monitoring rendszer információiból, adataiból kinyerhető trendek alapján pontos stratégiát alkothatunk, alakíthatunk és a valóságos történéseknek megfelelően operatíván beavatkozhatunk a leghatékonyabb gazdasági irány mindenkor alakítása érdekében.

Javaslat: Egy megfelelően leíró és statisztikai jellegű logisztikai monitoring rendszer kidolgozása, amelynek része a logisztikai képességek, létesítmények térbeli elhelyezkedésének, jellegének, kapacitásainak ismerete, időbeli alakulásának követése. Egy ilyen monitoring rendszer segít értelmezni az áruáramlási folyamatokat, alapjai a logisztikai képességek tudatos és költséghatékony formálásának, a magyar gazdaság fejlesztéséhez szükséges kompetenciákhoz.

7.2.4. *Támogatási rendszer fejlesztése*

Az EU-s támogatási rendszerek elérhetősége korlátozott és sok kötöttséget tartalmaz mind tartalom, mind időbeliség, mind szereplők tekintetében. Az előző EU-s pénzügyi ciklusban a logisztika 46 milliárd forint, a kikötők 52 milliárd forint támogatást kaptak, míg a 2014-2020-s ciklusban a logisztika várhatóan 12 milliárd forint, a kikötők 0 milliárd forint támogatást kapnak. Ez egy rendkívül nagy aránytalanság. A magyar logisztikai ipar így nem lesz képes lépést tartani az Ipar 4.0 országstratégia megvalósításával, jelentősen lemarad, magyar cégek fontos területekről szorulnak ki. A jelenleg futó logisztikai pályázatok csak nagyon szerény mértékben képesek ez irányú feladataik ellátására.

Javaslat: Ezért szükséges lenne a logisztika területére egy olyan hazai támogatási rendszer kidolgozása, amely nagyobb mozgásteret ad a gazdaságfejlesztés hazai metodika szerinti ösztönzésére. Lehetőséget ad eszközfelállításra (pl. egy de minimis-s rendszer formában) minden közlekedési ágazatban. Segítséget ad a kis-, közepes- méretű logisztikai vállalkozásoknak, a nagyvállalatokkal együttműködve nemzetköziesedésükhöz, regionális hálózataiknak a kialakításához. **Versenyképes logisztika nélkül nincs versenyképes ipari fejlesztés.**

7.2.5. *Logisztikai csarnokokat negatívan befolyásoló OTSZ szabályozási pontok*

Az Országos Tűzvédelmi Szabályzat, logisztikai csarnokokat érintő folyamatos változásai ma már ott tartanak, hogy a magyarországi tűzvédelmi szabályzás sokkal szigorúbb, mint a környező országok hasonló előírásai. Ez nagyon komoly versenyhátrányt jelent a logisztikai iparág számára, amelyeknek való megfelelés, a cégek számára több 10 millió forint indokolatlan többlet kiadásokkal jár. A folyamatos magyar szigorításokat sem a tüzesetek gyakorisága, sem a jó pár éve bevezetett szimulációs vizsgálatok nem indokolják.

Javaslat: A logisztikai szakma kéri a kiürítési normaidőre, az egyraklapon, egyidőben tárolt anyagmennyiségekre, a hő- és füstelvezetési előírásokra, az épületszerkezeti követelményekre és a tűzszakasz méretekre vonatkozó szabályok mielőbbi felülvizsgálatát és ezeknek a tapasztalati, illetve szimulációs vizsgálatok eredménye alapján történő mielőbbi módosítását.

8. LÉGIFUVAROZÁS

A nemzetközi légitársasági piacon egyre több igény mutatkozik a légitársaságok részéről Budapest iránt, mind utas, mind cargo oldalon. Hosszú távú járatokra is van igény nem-EU tagországo kból, Távol–Kelet, USA stb., esetenként 1-1 országból több légitársaság üzemelése is szóba kerül. Ahhoz hogy Magyarország versenyképessége erős legyen, képesnek kell lennie kezelni ezt a kérdést a repülési jogok terén is, és minél több légitársaságnak tudni repülési jogot adni, ha szükséges. Minél nagyobb az ország mozgástere ezen a téren, annál több lehetősége lesz új útvonalakra.

Javaslat: legyen lehetőség egy országból, akár több légitársaságnak is repülési jogot adni, ha szükséges.

9. ÖSSZEFOGLALÁS

Tekintettel arra, hogy Magyarország logisztikai versenyképességének megőrzése és növelése nemzetgazdasági érdek, a kormányzat és a szakma összefogását, együttgondolkodását és a szükséges döntések, intézkedések mielőbbi meghozatalát igényli.

A magyar logisztikai alágazat Európai Unió szintű versenyképességét is biztosítani kell, ahogy az Unió gazdaságilag fejlett tagállamaiban is történik napjainkban, azaz mindenki igyekszik a saját piacát megvédeni és erősíteni. Így fontos egy olyan gazdasági környezet kialakítása, ahol egyrészt a magyar árut elsősorban és kifejezetten magyar logisztikai szolgáltató, magyar fuvarozó szállítja vagy szállítja el, másrészt a magyar logisztikai szolgáltatók és fuvarozók az ország közlekedési adottságait kihasználva egyre nagyobb szeletet hasítsanak ki az európai logisztikai- és fuvarpiacból. Fontos a megbízó érdekeltté tétele a magyar fuvar kapacitások kihasználásában. Olyan gazdaságkörnyezetet kell teremteni, hogy a magyar megbízó számára ne járjon anyagi előnnyel, adómegettakarítással az, ha külhonos fuvarozóra bízva áruja szállítását.

A magyar logisztika versenyképessége érdekében a kormányzat szerepvállalása mellett létre kell hozni a honos megbízók, a logisztikai szolgáltatók és a fuvarozók közös érdekeltégi rendszerét; azt a Nemzeti Logisztikai Összefogást, amely hosszú távon is garantálja a magyar logisztikai szolgáltatások és fuvarozás európai versenyképességét, és amelynek létrehozását szervezeteink ezúton is indítványozzák.

Készült:

Budapest, 2017