

**BUDAPESTI GAZDASÁGI FŐISKOLA
GAZDÁLKODÁSI KAR ZALAEGERSZEG**

**Elektronikus útdíj bevezetésének és
működésének bemutatása a Gartner Intertrans
Hungária Kft. belföldi üzletágánál**

Belső konzulens: Balogh Csaba

Külső konzulens: Horváthné Lénárt Piroska

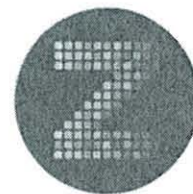
Porkoláb Beatrix

Nappali tagozat

Gazdaságinformatikus alapszak

Logisztikai informatikus szakirány

2015



NYILATKOZAT

a szakdolgozat digitális formátumának benyújtásáról

A hallgató neve: Porkoláb Beatrix

Szak/szakirány: Gazdaságinformatikus szak, Logisztikai informatikus szakirány

Neptun kód: NBXRIL **A szakdolgozat megvédésének dátuma (év):** 2015

A szakdolgozat pontos címe:

Elektronikus útdíj bevezetésének és működésének bemutatása a Gartner Intertrans Hungária Kft. belföldi üzletágánál

Belső konzulens neve: Balogh Csaba

Külső konzulens neve: Horváthné Lénárt Piroska

Legalább 5 kulcsszó a dolgozat tartalmára vonatkozóan:

belföldi közúti áruszállítás; Gartner Intertrans Hungária Kft.; E-útdíj törvény;
HU-GO – Elektronikus Útdíjszedési Rendszer; fuvarozás; amnesztia-rendelet;
e-útdíj

Benyújtott szakdolgozatom **nem titkosított / titkosított**.

(Kérjük a megfelelőt aláhúzni! Titkosított dolgozat esetén kérjük a titkosítási kérelem egy eredeti példányát leadni: a kérelem digitális másolatának a szakdolgozat digitális formátumában szerepelnie kell.)

Hozzájárulok / nem járulok hozzá, hogy nem titkosított szakdolgozatomat a főiskola könyvtára az interneten a nyilvánosság számára közzétegye. *(Kérjük a megfelelőt aláhúzni!)* Hozzájárulásom - szerzői jogaim maradéktalan tiszteletben tartása mellett – egy nem kizárólagos, időtartamra nem korlátozott felhasználási engedély.

Felelősségem tudatában kijelentem, hogy szakdolgozatom digitális adatállománya mindenben eleget tesz a vonatkozó és hatályos intézményi előírásoknak, tartalma megegyezik a nyomtatott formában benyújtott szakdolgozatommal.

Dátum: 2015. május 19.

Porkoláb Beatrix
.....
hallgató aláírása

A digitális szakdolgozat könyvtári benyújtását és átvételét igazolom.

Dátum: 2015 MÁJ 19.

László B. VLL
.....

Budapesti Gazdasági Főiskola könyvtári munkatárs
Gazdálkodási Kar Zalaegerszeg Könyvtára
8900 Zalaegerszeg
Gasparich u. 18/A
Adószám: 19929922-2-42

Tartalomjegyzék

Bevezetés	4
1. Belföldi közúti áru fuvarozásról	6
2. Gartner cégesoport	9
3. Gartner Intertrans Hungária Kft.	11
3.1. Vállalat rövid bemutatása	11
3.2. Vállalat tevékenységei	14
3.2.1. Közúti áruszállítás belföldön	14
3.2.2. Közúti áruszállítás nemzetközi viszonylatban	14
4. Elektronikus útdíj bevezetése, bemutatása	17
4.1. E-útdíj projekt kezdeti időszaka	17
4.2. Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zártkörűen működő Részvénytársaság.....	18
4.3. E-útdíj törvény	20
4.4. Besorolási kategóriák, díjszabás	21
5. Útdíj fizetés.....	22
5.1. Viszonylati jegy	23
5.2. Fedélzeti eszköz.....	24
6. Finanszírozási és támogatási lehetőségek.....	29
6.1. Útdíj hitelprogram	29
6.2. HU-GO - Elektronikus útdíjszedési rendszer	31
6.2.1. HU-GO Mobil alkalmazás	33
6.2.2. Utólagos fizetés	37
7. Büntetések, szankciók.....	39
7.1. Büntetés típusai.....	39
7.2. Amnesztia-rendelet	40
7.3. Nehézségek a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél a rendszer bevezetése kapcsán.....	42

7.4. Hogyan kerülhetjük el a büntetést.....	43
8. Útdíj bevezetése a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél	44
8.1. Rendszer kezdeti nehézségei.....	44
8.2 Útdíj elszámolása.....	44
9. Fejlesztési észrevételek, személyes vélemény.....	47
Összefoglalás	49
Irodalomjegyzék	50
Ábrajegyzék.....	52
Mellékletek	53

Bevezetés

A szakmai gyakorlati helyem keresésekor fontosnak tartottam, hogy a szakirányomnak megfelelően logisztikával foglalkozó céget találjak. Így esett a választásom a zalaegerszegi Gartner Intertrans Hungária Kft-re. A zalaegerszegi cég egy nagyobb cégcsoport része, melynek Magyarországon több telephelye is van – Budapesten, Nagykanizsán, Székesfehérváron, valamint Zalaegerszegen-, e leányvállalatok mellett a kiemelt központi anyavállalat külföldön, Lambachban, (Ausztria) található. A náluk eltöltött gyakorlati idő után a szakdolgozatom témája is szorosan a vállalathoz kapcsolódik.

Különböző hírekből adódóan már korábban megismertem az útdíjat, mint fogalmat, de gyakorlati alkalmazásával a cégnél töltött időm alatt találkoztam először.

Az áruszállítással foglalkozó kis-, közép- és nagyvállalatoknak közel 2 évvel ezelőtt komoly átszervezéseken kellett átesniük, mindez a bevezetésre került elektronikus úton történő útdíj fizetés miatt történt. A hatályba lépett, 2013. évi LXVII. törvény, Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló új rendelkezés előírja minden 3.5 tonna össztömeg feletti gépjárműre a megtett úttal arányos útdíj megfizetését.

Szakdolgozatom fő témája ebből adódóan a nemrégiben bevezetett megtett úttal arányos elektronikus útdíj bemutatása lett. A dolgozatomban ismertetem az elektronikus útdíj rendszerét, abból a célból, hogy egy kívülálló is könnyen megérthesse annak működését.

Az első részben általános ismeretek szerepelnek a belföldi közúton történő árufuvarozásról. Bemutatom a céget, kezdve a legfontosabbal, az anyavállalattal, utána következik egy rövid áttekintés a magyarországi telephelyek munkájáról. Végül, a dolgozatom szempontjából kulcsfontosságú cégről a zalaegerszegi Gartner Intertrans Hungária Kft-ről írok, ahol a szakmai gyakorlati időmet töltöttem, ahol a diplomamunkám is készült.

A munkám fő részében a hangsúlyt az elektronikus útdíj bemutatására, a rendszer sajátosságainak ismertetésére helyezem. Kitérek a fizetési lehetőségekre, valamint a további fejlesztésekre. A törvény bevezetése előtt is nyilvánvaló volt, hogy az útdíjszabályozás minden fuvarozó, szállítmányozó kis- és középvállalattól jelentős többletmunkát, kellő odafigyelést és a meglévő folyamatokban változtatásokat fog igényelni.

Kitérek majd arra is, hogyan befolyásolta a kötelezően bevezetendő útdíj a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél az irányítók és az adminisztrátorok munkáját. Valamint, hogy mekkora mértékű volt a változás az útdíj indulásakor; milyen átszervezéseket igényelt a cég részéről a sikeresebb, költséghatékonyabb feladatvégzés érdekében a kormány új rendelkezése.

A rendszer folyamatosan frissül, változik hol jobb, hol kevésbé kedvező irányba. A gyakorlatom során is tapasztalhattam mekkora fennakadásokat okozott a cégnek és a partnereiknek, megbízóiknak az e-útdíj. Céлом, hogy megismertessem a rendszer a vállalatra és az egész országra gyakorolt gazdasági hatásait.

A dolgozatom zárásaként, pedig szeretnék majd a munkám során valamint a fuvarszervezők tapasztalatai alapján megosztani néhány fejlesztési javaslatot és megfogalmazni személyes véleményemet Magyarország kormánya által bevezetett rendelkezésről.

Kutatásom során szekunder információkat, forrásokat használtam fel. Dolgozatomat a vállalattól kapott adatok és ismeretek alapján állítottam össze. Külső források alkalmazásánál figyeltem arra, hogy frissen megjelent cikkekből, folyóiratokból és könyvekből jussak naprakész információkhoz, és ezekből levonni a megfelelő következtetéseket.

1. Belföldi közúti áru fuvarozásról

Az első összefüggő, kiépített közúthálózat már a Római Birodalomban kiépítésre került. Ezek mélyen alapozott, kőburkolatú utak voltak. Kezdetben csak a hadsereg mozgására használták, az utakon zajló kereskedelem csak később alakult ki.

A 18. századtól Európa több területén is javulni kezdett az utak minősége. Ezzel ellentétben Magyarország le volt maradva az európai fejlett országokhoz képest. Az 1900-as évektől kezdődően került előtérbe az utak forgalmának kihasználtsága.

A közúti áruszállítás gazdaságossága a viszonylag rövid távú helyi és körzeti forgalomban mutatkozik meg. Számos előnye miatt a belföldi- és a nemzetközi közlekedésben is előszeretettel alkalmazzák a többi áruszállítási móddal szemben.

Előnyök:

- Könnyen megvalósítható a háztól-házig szállítás, („door to door”)
- A többi szállítási móddal szemben a közúti áru fuvarozási rendszer rendelkezik a legsűrűbb úthálózattal
- Nincsen menetrendhez kötve, gyors és rugalmas. Az áruk továbbítása gyorsabb a vasútnál
- Kényelmes szállítási eljárás
- Az átrakások miatti idővesztés minimális, kevés az átrakásokból adódó veszteség
- Az áruk biztonsága garantált a gépkocsivezető, illetve a fuvaroztató és fuvarozó által kiépített áruvédelmi rendszerek révén
- Járművek széles választéka könnyíti meg a szállítást

Hátrányok:

- A fuvardíj nem egy előre megszabott tétel, hanem egyéni megállapodás alapján kerül kiszabásra
- Környezetet erős mértékben szennyezi
- Egy esetleges közúti baleset, vagy forgalom elterelés akadályozhatja az áru időre történő kiszállítását
- Tömegáru szállítása nem kifizetődő
- Függ a környezeti behatásoktól, könnyen balesethez vezethet
- Gazdaságosságát nagy mértékben befolyásolja az üzemanyagárak ingadozása

A belföldi áru fuvarozás kialakulása óta dinamikusan fejlődik országszerte. Komoly versenytársat jelent a vasúti és a légi áruszállítás számára. A belföldi áruszállítás egyszerűségéből és rugalmasságából adódóan a fuvarozó cégek előszeretettel választják.

Egy fuvarmegbízás során a szállítandó áru tulajdonságaihoz igazodva kell megválasztani, hogy a szállítást milyen típusú járművel hajtsuk végre. Az áruk méretétől, halmazállapotától, mennyiségétől függően más és más típusú autóra van szükség egy szállítási feladat végrehajtásához. Ahogy az áru típusa is lehet többféle, így ehhez igazodva a szállító járműveket is sorolhatjuk több csoportba. Nem elhanyagolható szempont az adott áru csomagolása sem, döntő mértékben befolyásolja a megfelelő felépítményű autó kiválasztását. A közúti viszonylatokban alkalmazandó szállító eszközöket három nagyobb csoportba sorolhatjuk:¹

1) Tehergépkocsik

Egy beépített erőgép működteti. A tehergépkocsikat felépítményük szerint sorolhatjuk 3 féle csoportba:

- Nyílt rakfelületű
- Zárt szekrényes
- Speciális felépítményű tehergépjárművek

Ebbe az utóbbi csoportba tartoznak az önürítő (billenőszekrényes), önrakodó berendezéssel ellátott járművek, a tartálykocsik, csereszerevényes járművek, valamint a hűtőgépkocsik.

2) Vontatók

A vontatókat alkalmazzák a közúti forgalomban és emellett gyakran használják a mezőgazdaságban is.

- Normál vontatók
- Nyerges vontatók

¹ Réger Béla : A logisztikai technológiai folyamatok tervezése, I. Szállítási logisztikai technológia, ÁVF Budapest 2010.

3) Pótkocsik

A vontatóhoz való kapcsolatot vizsgálva a pótkocsik között különbséget tehetünk:

- Normál félpótkocsi
- Nyerges félpótkocsi
- Tréler (több tengelyes)
- Utánfutó (egytengelyes)

Most, hogy már áttekintettük a közúton történő fuvarozás pozitívumait és negatívumait, mind emellett azt is tudjuk, hogy szerelvények mekkora tárházából válogathatunk a szállítások alkalmával. A fentiek ismeretében tekintsük át azt, milyen fuvarlehetőségek, módok vannak arra, hogy az áru a megfelelő minőségben, mennyiségben, időben, a megfelelő célállomásra jusson. A szállítmány méretei alapján az alábbi eljárási módokat különböztetjük meg:

Teljes rakományról, akkor beszélünk, ha az autó teljes kapacitását egy megbízásra szóló áruval töltik meg. Általános esetben egy fel- és egy lerakóhely van beiktatva a menetidőbe. Az ilyen szállítási eljárásnak a fajlagos költsége optimális.

Részrakományos fuvarnak nevezzük azt a szállítási módot, amikor a fuvarszköz karakterébe egyszerre több megbízónak az áruja kerül elhelyezésre, így biztosítva a jármű maximális kihasználtságát. Ezáltal egy elég kedvező fuvardíjat lehet meghatározni. Az útvonal során több fel- illetve lerakóhely van.

Gyűjtő fuvarozás az idő szempontjából nem a legmegfelelőbb módszer, ugyanis a küldemények összegyűjtése sok időt vesz igénybe. A feladatok elvégzése menetrendszerű (heti, havi). Az áru több gyűjtőponton halad keresztül mire eléri a végállomást. A fuvardíj meghatározása előre megállapított díjszabás alapján történik.

Az áru fuvarozási feladatok lebonyolításáról igen sok jogszabály rendelkezik. A különböző fuvarozási módokhoz igazodva a jogszabályok is mindegyiknek megfelelően sajátos intézkedéseket tartalmaznak. A fuvarozásról szóló hatályos jogszabályok az új Polgári Törvénykönyv (továbbiakban: Ptk.) XXXVIII. fejezetében olvashatóak.

A Ptk. fent említett fejezete a fuvarozási szerződéssel indul, amely kimondja:

„Fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó a küldemény rendeltetési helyére történő továbbítására és a címzettnek történő kiszolgáltatására, a feladó díj fizetésére köteles”

2. Gartner cégcsoport

A szakmai gyakorlati helyem, a Gartner Intertrans Hungária Kft. zalaegerszegi fióktelepe volt, amely a Gartner Holding cégcsoport tagja. Szakdolgozatomat a fent említett cég belföldi fuvarozással és szállítmányozással foglalkozó részleg munkájára alapozom. Először ismertetném, hogyan épül fel a teljes vállalat, a fióktelepekkel és a nagy központi céggel együtt.

1. ábra Lambach/Ausztria



Forrás: http://www.gartner.hu/index_ger.html

Az anyavállalat ausztriai központja Lambachban található. A lambachi központot Ausztria legkorszerűbb logisztikai központjai között tartják számon. A cégközpont raktárában 15.000 raklap szárazáru és 5.000 raklap hűtést igénylő áru elhelyezésére van lehetőség, valamint egy saját vasúti-közúti kombiterminál is a tulajdonukban van. A cégnek Bécsben ugyancsak nagy mennyiségű normál és hűtött áru elhelyezésére alkalmas, számszerinti adatokat tekintve hozzávetőlegesen 6000 raklapos kapacitással rendelkező telephelye van. Ausztriai cég kiemelt figyelmet fordít a normál és hűtött áruk fuvarozása, raktározása és disztribúciója mellett a vegyiárus tartálykocsik kapacitására is.²

² Gartner Intertrans Hungária Kft. bemutatóanyag

A GARTNER cégcsoport európai hálózata:³

- **GARTNER KG**
A-4650 Lambach/Austria (Központ)
- GARTNER KG
A-1232 Wien-Inzersdorf/Austria
- GARTNER KG
A-3500 Krems an der Donau/Austria
- GARTNER KG
E-08001 Barcelona/Spain
- GARTNER KG
D-77694 Kehl-Auenheim/Germany
- ESTRA GMBH
D-67069 Ludwigshafen
- **GARTNER INTERTRANS HUNGÁRIA**
Nemzetközi Fuvarozási Szállítmányozási Kft.
H-8900 Zalaegerszeg/Hungary

³ <http://www.gartner.hu/>

3. Gartner Intertrans Hungária Kft.

3.1. Vállalat rövid bemutatása

A szakdolgozatomban alapul vett társaság megismeréséhez elengedhetetlen a történeti áttekintés a cég kialakulásáig visszatekintve, valamint tevékenységének rövid bemutatása.

Az ausztriai anyavállalat magyar érdekeltségei közül számomra most a zalaegerszegi központú Gartner Intertrans Hungária Kft játszik fontos szerepet. 1991-ben jött létre a méltán elismert Zala Volán Árufuvarozási Igazgatóságából. Két évre rá 1993-ban a cég állami tulajdonú vagyont felvásárolta Ausztria egyik legtekintélyesebb fuvarozói társasága, a GARTNER KG. Ezt követően összeolvadva, teljes osztrák magántulajdonban folytatja tovább fuvarozó, szállítmányozó tevékenységét a cég. A szervezet az MSZ EN ISO 9001:2009 szabvány által támasztott követelményeknek megfelelő minőségirányítási rendszert alkalmazza és általa működteti szolgáltatásait.⁴

2. ábra Gartner Intertrans Hungária Kft. magyarországi telephelyei



A Gartner Transport Holding Gmbh. Európa-szerte terjeszkedik, és fejleszti szolgáltatásait, mint az a képen is látszik, Magyarországon több telephellyel rendelkezik az ausztriai anyavállalat.

Forrás: <http://www.gartnerkg.com/standorte/ungarn/?L=1>

⁴ Gartner Intertrans Hungária Kft. cégbemutató anyaga, <http://www.gartner.hu/bemutato.html>

Zalaegerszeg

A zalai megyeszékhelyen történik a Gartner Intertrans Hungária Kft. adminisztrációs feladatainak (pl: könyvvitel, adatrögzítés, munkaügyi feladatok) jelentős része. A vállalat nagyságának, tekintélyének és biztos tőkeerejének köszönheti, hogy a piacon elég magabiztosan őrzi mértékadó pozícióját a nemzetközi közúti árufuvarozás területén. A zalaegerszegi telephely rendelkezik egy különálló szerelőműhellyel és ehhez megfelelő szakmai hozzáértéssel rendelkező gárdával az eseti javítások, műszaki vizsgálatok érdekében.

Nagykanizsa

Nagykanizsán Magyarországon egyedinek mondható Logisztikai Központ látja el a raktározási feladatokat, a logisztika egy másik oldalát képviselve. Itt található európai viszonylatban mással nem összehasonlítható, a General Electric (GE) számára fenntartott 50.000 m²-es tároló, amelyben különböző elektronikai termékek, különféle világítótestek, lámpaburák kerülnek elhelyezésre. A nagykanizsai Logisztikai Központból a General Electric termékeit a világ minden tájára szállítják.

Három nagy raktárhelység (A, B és C) került kialakításra a területen. A termék sajátosságaiból adódóan többféle módon történik az elhelyezés, ehhez teljes mértékben igazodik a raktár struktúrája. Alkalmazznak tömbraktározást, magas raktározást, a kisebb termékek számára pedig galériás raktározást. Az anyagok mozgatása a legkorszerűbb eszközök segítségével történik, ezek javarészt elektromos targoncák. A gyártás befejeztével a rakomány azonnal betárolásra kerül.

Székesfehérvár

A társaság egyik kirendeltsége Székesfehérváron van, ahol nemzetközi és belföldi szállítmányozási feladatokat látnak el és jelentős számú alvállalkozókat foglalkoztatnak. Az ottani irányítói és adminisztrációs feladatokat egy 3 fős team végzi, többnyire raklapos áruk szállításával foglalkoznak.

A székesfehérvári telep bevételének hozzávetőlegesen 60%-át 4-5 nagyobb megbízó teszi ki, a bevétel fennmaradó részéről pedig az mondható el, hogy 50-60 kisebb cégek között oszlik meg.

Budapest

Budapesten, a zalaegerszegi és a székesfehérvári irodákhoz hasonlóan, egyaránt folyik a nemzetközi és belföldi áru fuvarozó tevékenység, egybekötve az adminisztrációs tevékenységekkel – raklapkezelés, számlázás, bizonylatkezelés. A megbízók köre is két csoportra bontható, vannak eseti és szerződéses megbízók. Az irányítók itt is hasonló módszereket alkalmazva adják ki a feladatokat a foglalkoztatott gépjárművezetők számára, online fuvarbörzén történő kereséssel, az állandó megbízói kört igénybe véve.⁵

⁵ Gartner Intertrans Hungária Kft. üzleti jelentés 2013.

3.2. Vállalat tevékenységei

Már több évtizede töretlenül működő vállalat fő tevékenységei az áruszállítás és a szállítmányozás. A cég megfelelően felszerelt a feladataik elvégzéséhez szükséges erőforrásokkal. Fuvarok elvégzését saját tulajdonú járműpark segítségével oldják meg, amely kibővül az alvállalkozóik által hosszú távra rendelkezésre bocsátott járműkapacitással.

Az áruszállításon kívül a társaság foglalkozik más speciális feladatkörökkel is, ilyenek a logisztikai szolgáltatások, járműkövetés, valamint vállalnak nagy értékű áruk szállításával kapcsolatos megbízásokat is.

3.2.1. Közúti áruszállítás belföldön

A belföldi áru fuvarozás már a kezdetektől fogva fő tevékenység volt a cég működésében. Már említésre került, hogy a saját autók mellett a cég kapcsolatban áll kisebb-nagyobb alvállalkozókkal, így könnyítve meg a megbízások teljesítését. Partnereik között szerepelnek eseti alvállalkozók alkalmi megbízások teljesítésére, valamint szerződéses alvállalkozók, akik kizárólag a Gartner Intertrans Hungária Kft. fuvarmegbízásait teljesítik. A belföldi fuvarra kötött megbízásokat döntő százalékban az alvállalkozói járművek segítségével kivitelezzi a cég.

3.2.2. Közúti áruszállítás nemzetközi viszonylatban

A cég nemzetközi közúti áruszállítási feladatokat kezdetben kizárólag saját tulajdonú járművekkel végezte. Későbbiekben – ahogy a belföldi fuvarszervező részlegnél is – kialakult a nemzetközi oldalon is egy alvállalkozói rendszer, amely szintén eseti és állandó partnerekből tevődik össze. Az állandó partnerségben álló alvállalkozók egyaránt hűtős és ponyvás kamionokat bocsátanak a cég rendelkezésére.

A feladatok között vegyesen szerepelnek import (az áru külföldről való behozatala Magyarországra) és export (hazánkban előállított termékek, áruk szállítása külföldi országokba) fuvarok. Az import feladataik döntő többségénél a zalaegerszegi cég fő partnerei az Európai Unió tagállamaiból kerülnek ki. A tagállamokon kívül a társaság még Svájcba szállít nagymennyiségben árut.

A fuvarok megszerzésére a TimoCom Soft- und Hardware GmbH vállalkozás TC Truck&Cargo piacvezető fuvar- és raktárbörze szolgáltatását veszik igénybe, amely internetes platformon könnyen elérhető. A fuvarbörzén közzétett fuvarajánlatok között lehet szabadon válogatni és szervezni az autókat, mindemellett lehetőség van arra is, hogy járműveket, valamint raktározási lehetőségeket kínáljanak a börzén. ⁶

3. ábra Timocom fuvarbörze fuvarajánlat Németország-Svájc

Határidő	Honnan	Hová	L	G	Felépítmény	A	G	S	K	!	
15.10.14	DE 01159	Dresden	CH 9565	Bussnang	4.00 m 5.70 t	Ponyvás	A	G	S	K	-
15.10.14	DE 01471	Radeburg	CH 8112	Oteltingen	13.20 m 20.00 t	Hűtő		G	S		-
15.10.14	DE 01587	Riesa	CH 6900	Calprino	13.60 m 15.00 t	Ponyvás	A	G	S		-
16.10.14	DE 01587	Riesa	CH 6900	Calprino	13.60 m 15.00 t	Ponyvás	A	G	S		-
15.10.14	DE 01587	Riesa	CH 9400	Rorschach	3.20 m 2.00 t	Ponyvás		G	S	K	-
15.10.14	DE 01683	Nossen	CH 1008	Prilly	13.60 m 10.50 t	Sasszé		G	S		-
16.10.14	DE 01683	Nossen	CH 6300	Zug	13.60 m 5.00 t	Sasszé		G	S		-
17.10.14	DE 01683	Nossen	CH 6300	Zug	13.60 m 5.00 t	Sasszé		G	S		-
16.10.14	DE 01683	Nossen	CH 1008	Prilly	13.60 m 10.50 t	Sasszé		G	S		-
15.10.14	DE 01683	Nossen	CH 6300	Zug	13.60 m 5.00 t	Sasszé		G	S		-
16.10.14	DE 01683	Nossen €€€	CH 8005	Zürich	13.60 m 20.00 t	Mega		G	S		-
16.10.14	DE 01683	Nossen €€€	CH 8005	Zürich	13.60 m 20.00 t	Jumbo		G	S		-
15.10.14	DE 01900	Bretnig-Hauswalde	CH 8957	Spreitenbach	13.20 m 18.00 t	Ponyvás	A	G	S		-
15.10.14	DE 01900	Bretnig-Hauswalde	CH 8957	Spreitenbach	13.20 m 18.00 t	Ponyvás	A	G	S		-
15.10.14	DE 02000	Bernstadt (Eigen)	CH 3535	Schüpbach	13.60 m 24.50 t	Ponyvás		G	S		-

Forrás: TimoCom.com mentett képernyő

A TimoCom egy elektronikus fuvarbörze, ahol a kereslet és kínálat találkozik. Az oldal rengeteg felhasználóval rendelkezik, hiszen mindenki a hatékonyabb működésre törekszik. A rendszer 18 éve működik. A szolgáltatót igénybe vevő vállalkozásnak bizonyos feltételeknek kell eleget tenni. Elsőként egy ellenőrzési eljárásnak kell átesnie. Legalább fél éve működni kell az adott ágazatban és bizonyos dokumentumokat kell bemutatnia, mint például cégkivonat, CMR biztosításról szóló fedezetigazolás, tevékenységi engedély.

⁶ <http://www.timocom.hu/A-fuvarb%C3%B6rze/A-fuvarb%C3%B6rze>

A fuvarszervezők veszik hasznát ennek az oldalnak, még pedig akkor, ha egy adott gépjármű elvégzett fuvarja után nem adódott egy újabb munka, tehát nagy segítséget jelent az üresjáratok elkerülésére. Ilyenkor, ha a felületen található olyan hirdetés, mely a megadott paraméterek alapján alkalmasnak tűnik, akkor egy megadott kontaktszemélyt hívnak fel. Ekkor egy kialakított fuvardíjat állapítanak meg. Amennyiben nem rakfelületet, akkor árut is lehet hirdetni az oldalon. Továbbá az oldal kínál ezenkívül raktárbörze szolgáltatást is, amely azonos elven működik, mint a fuvar- és raktárbörze. Ezt használják belföldi és nemzetközi viszonylatok keresésére egyaránt.⁷

⁷ Supply Chain Monitor 2010. júniusi szám, Hódít az e-sourcing a logisztikában

4. Elektronikus útdíj bevezetése, bemutatása

2013. július 1-je egy rendkívül fontos dátummá vált a magyarországi fuvarozó közösség életében. Ezen a napon ugyanis a magyar kormány elindította a már 2006 óta napirenden lévő használatarányos elektronikus útdíjfizetési rendszert, amelyről a 2013. évi LXVII., Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló törvény rendelkezik.

Magyarországon ettől a naptól kezdve a 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó gépjárműveket érinti az útdíjfizetési kötelezettség a gyorsforgalmi- valamint a főutakon.

4.1. E-útdíj projekt kezdeti időszaka

2006-ban abból a célból került először napirendre az elektronikus útdíj bevezetésének ötlete, hogy csökkentse a sztrádamatricák kibocsátásának a költségeit, de elvetették a tervet. 2012-ben újra napirendre került és komoly előrelépéseket tett a kormány az elindítását megelőlegezve. A logisztikai szektor majdnem teljes átszervezését hozta a kormány elektronikus útdíj 2013. július 1-ei elindítása. A rendszer 2 hónapos rekordidő alatt épült ki. A bevétel ugrásszerű alakulását várták az e-útdíj rendszertől, ami teljesült is. Az első félévre tervezett 75 milliárd forintos siker elkönnyvelhető volt már a bevezetést követő első negyedévben. A Magyar Közúti Fuvarozók Egyesület adatai alapján a kezdeti időszakban az útdíjből befolyó bevétel jelentős része a megváltott viszonylati jegyekből fakadt, egészen pontosan két hónappal a bevezetés után megvizsgált adatok alapján 30,8 milliárd forint a viszonylati jegyekből, és 23,6 milliárd forint a fedélzeti egységekből. Várakozásokhoz mérten napjainkban már a bevétel érdemi részét a fedélzeti eszközök szolgáltatják.⁸ Anyagi vonzatát tekintve az államnak sikeresen alakult ezen időszak, azonban fuvarozói körökben hatalmas felháborodásokat keltett. A fejlesztési tárca az útdíjfizetési szolgáltatóval összehangoltan, a rendszer felhasználóinak igényeit igyekszik a továbbiakban is kielégíteni.

A hazai cégek háromnegyede az év elején még nem számolt a változásokkal. Ahogy a logisztikai szektor, úgy a kereskedelem, az ipar is elszenvedte a kezdeti nehézségeket. Az érintett 3,5 tonna feletti gépjárműveket üzemeltető fuvarozók fuvar költségei drasztikus mértékű emelkedést mutattak. A belföldi fuvarozók kiadásai átlagosan a

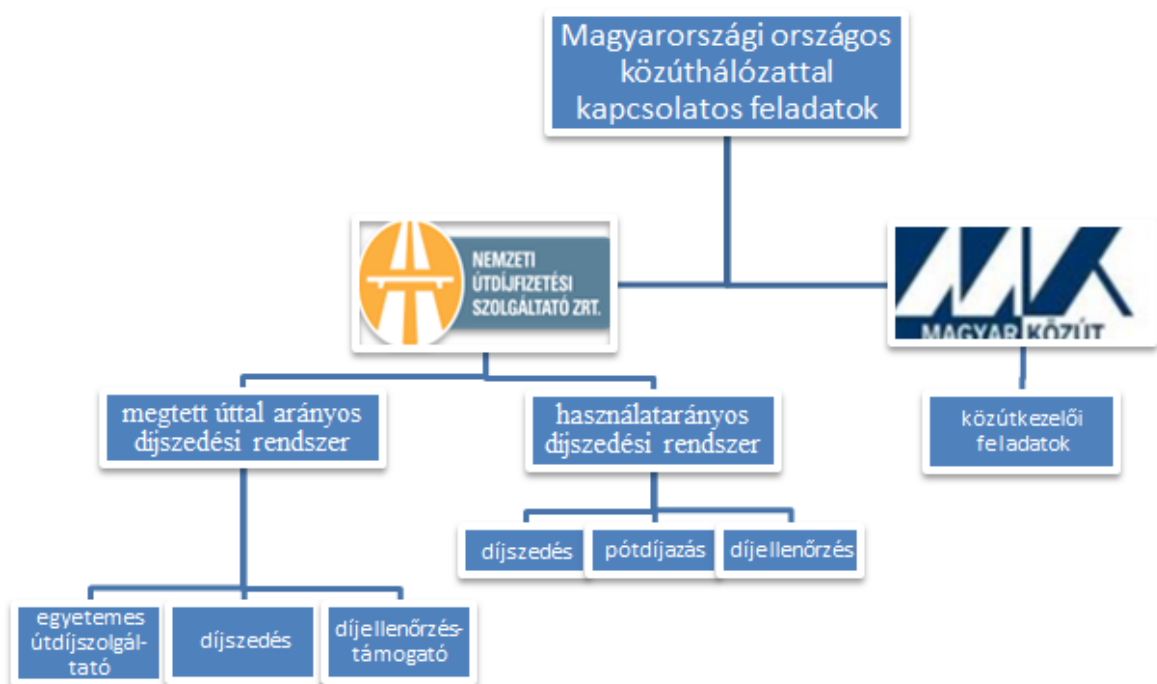
⁸ Supply Chain Monitor 2013. novemberi szám, Az útdíjbevételek a tervek szerint alakul

bevezetést követően 20-30 százalékkal emelkedtek. Olvashatóak a hírek a Piac&Profit internetes felületén 2013 májusában megjelent cikkében.⁹

4.2. Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zártkörűen működő Részvénytársaság

A használatarányos elektronikus útdíjfizetési rendszer bevezetését követően 2013. november 1-jei hatállyal az Állami Autópálya Kezelő Zrt. (ÁAK) nevet változtatott. A váltás több ok miatt vált szükségessé. Egyrészt, ugyanis mostantól a teljes úthálózatot a Magyar Közút irányítja. Másrészt, pedig költségvetési megtakarításokat várnak el a névváltoztatásra kényszerülő szervezettől. Az Állami Autópálya Kezelő Zrt., új nevén Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt (továbbiakban: NÚSZ), mostantól csak az útdíjfizetéssel kapcsolatos dolgokat intézi.¹⁰

4. ábra Szervezeti átalakulás (2013. 11. 01.)



Forrás: 2013. évi CLXVI. törvény, A közútkezelői feladatok átadásáról

⁹ Piac&Profit, 2013 május, Nem terveztek a cégek az útdíjjal, pedig emelni fogja az árakat

¹⁰ <http://www.utdijhirek.hu/hirek/nusz-lett-az-aak>

A Társaság alaptevékenységeit két nagyobb csoportra oszthatjuk – ahogy a fenti ábra is mutatja - 2013. november 1-jétől, azaz a névváltás óta.

Egyszerre látja el az e-matricás, vagyis a használatarányosan fizetendő díjszedéssel kapcsolatos feladatokat és ellenőrzi a megtett úttal arányos elektronikus útdíjfizetés zökkenőmentes működését. A használati díjjal kapcsolatban pótdíjazási, ez említett rendszerekkel kapcsolatban egyidejűleg díjellenőrzési, egyetemes útdíjszolgáltatói tevékenységekért és a díjak beszedésének biztosításáért felel.

Mindezek mellett kötelessége a jogszabályban meghatározott feladatok ellátására is. A Közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, emellett az Autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény, és egyéb ágazati törvények és jogszabályok a tevékenységi körében foglalt feladatokat látja el.

4.3. E-útdíj törvény

A gyorsforgalmi utak és főutak igénybevételeért, a megtett úttal arányosan fizetett díjról szóló törvény, amit mindenhol csak E-útdíj törvényként vagy röviden útdíjtörvényként emlegetnek. Hivatalosan a 2013. évi LXVII. törvényt nevezzük E-útdíj törvénynek. Magába foglalja a Kormány által elrendelt használatarányosan fizetett elektronikus útdíj fizetésével kapcsolatos információkat. A jogszabály a 2013-as év legnagyobb változását hozta a magyarországi szállítmányozási és fuvarozási szektorban. A rendelkezés az alábbi sorokkal kezdődik:

„Az országos közúthálózat üzemeltetése, fenntartása és fejlesztése, a forgalom időszakos és helyi szabályozása, a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése, valamint a társadalmi és környezeti költségek útdíjba történő beépítése szükségessé teszik, hogy az úthasználók a közútkezelés és -fejlesztés költségeihez az úthasználatuk arányában járuljanak hozzá, és a járművek környezetvédelmi szempontú korszerűségét is tekintetbe vevő arányos díjszabási rendszer jöjjön létre. Az úthasználat után fizetendő útdíj mértékét az európai uniós átjárhatósági (interoperabilitási) követelményeknek is eleget tevő elektronikus rendszer segítségével kell megállapítani.”
(2013. évi LXVII. törvény)¹¹

Az útdíj, mint fogalom törvényi megfogalmazása:

Az útdíj az útdíj-köteles elemi útszakasz használatáért fizetendő, általános forgalmi adót is tartalmazó, a megtett úttal arányos úthasználat alapján kivetett díj.

Az útdíj magában foglalja a környező infrastruktúrát, (építési, karbantartási munkák, üzemeltetési díjak) valamint a külső tényezők (zaj –és légszennyező hatások) együttes költségét is.

A törvény érthetően kimondja, mely gépjárművek tartoznak a hatálya alá, valamint hogy az egyes kategóriába eső járművek üzembentartóinak, használóinak mekkora díjat kell fizetnie. Díjfizetésre kötelezettként elsősorban a szerződött díjfizető van meghatározva. Ennek hiányában a gépjármű üzembentartója, illetve az úthasználó, függetlenül állampolgárságától és az általa vezetett, üzemben tartott, vagy tulajdonát képező gépjárművet nyilvántartásba vevő országtól. Ezt később egy táblázatban összefoglalva be is mutatom.

¹¹ 2013. évi LXVII. törvény I. Fejezet 2. Értelmező rendelkezések 2.§ 18. bekezdés, Az autópályák, autótutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról.

4.4. Besorolási kategóriák, díjszabás

A 3,5 tonna össztömeget meghaladó gépjárművekre határozták meg a használatarányos elektronikus útdíjfizetést, de ezen a kikötésen belül is megszabtak különböző díjszabási kategóriákat. A fizetendő útdíj összegét befolyásolja a járművek és/vagy járműszerelvények tengelyszáma (J2, J3, J4), függ a használatba vett út típusától, – hogy az autópálya, autóút vagy főút – végül fontos az is, hogy a jármű milyen környezetvédelmi osztályba (EURO1, EURO2, EURO3-6) tartozik.

5. ábra Útdíjszedési díjak (Érvényes 2015. január 1-től)

Az útdíjhasználat díja az általános forgalmi adót is magába foglaló bruttó díj (Ft/km)

Járműkategóriák/Útkategóriák						
Környezet- védelmi osztály	J2 kategória		J3 kategória		J4 kategória	
	Gyorsforgalmi út	Főút	Gyorsforgalmi út	Főút	Gyorsforgalmi út	Főút
>= EURO III.	44,54	18,95	62,49	32,80	91,04	56,78
EURO II.	52,40	22,29	73,52	38,59	113,80	70,98
<= EURO I.	60,26	25,63	84,55	44,38	136,56	85,18

Forrás: Útdíj.hu weboldal <http://www.utdij.hu/e-utdij/>, Saját szerkesztés

A meghatározott díjak tartalmazzák az infrastruktúra díját, a külső költségek díjait, valamint az általános forgalmi adót is.

A hagyományos, időalapú elszámolási rendszerben, azaz a matricás rendszerben maradnak az autóbuszok, és a jelenleg is D1 kategóriába (motorkerékpár, valamint a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű bármilyen vontatmánnyal) tartozó járművek. Kis könnyebbség az autóbuszok üzemeltetőinek, hogy számukra az ÁAK lehetővé teszi a heti (10 napos) ill. havi matricák megvásárlását.

5. Útdíj fizetés

Nem volt mindig így! Volt idő, amikor még díjmentesen tudták igénybe venni Magyarország autópályáit az autósok. Egészen a rendszerváltás évéig ez így működött, de 1990-es évektől kezdve sorra hozták meg az autópálya használathoz kapcsolódó díjfizetési kötelezettséggel kapcsolatos kormányrendeleteket. Az autópályadíj bevezetésének tervezett dátuma 1989. május 1-je volt, azonban ez meghiúsult.

Hatalmas felháborodást keltett országszerte ez a tervezet. A fuvarozók, az autópálya mellett fekvő városok lakosai és más társadalmi szakszervezetek is hangot adtak véleményüknek a díjfizetési kötelezettség bevezetése ellen. Céljukat el is érték egy időre, ugyanis a széleskörű tiltakozások következtében a Közlekedési Minisztérium kénytelen volt visszavonni a rendelkezését.¹²

Kis idő elteltével ismételten napirendre került a fizetős autópályák kérdése, ezúttal azonban a döntéshozók európai példákat sorakoztattak fel. Magyarország romló pénzügyi helyzetét tekintve valahonnan elő kellett teremteni az országnak a pénzt az építés alatt álló autópályák finanszírozására. A kormány a koncessziós szerződésekre hagyatkozva az újonnan elkészült gyorsforgalmi utakra jogosult volt a használati díj kivetésére. Ettől kezdve egymással párhuzamosan működött a régi és az új (kapus) rendszer, míg a rendszerváltást megelőzően épült gyorsforgalmi utakat ingyenesen lehetett igénybe venni, addig az új építésű utak használatáért már fizetésre voltak kötelezve az autósok.

Az országban a kormányváltások időszakát megélve a fizetőkapuk szerepét fokozatosan átvette az autópálya matrica. A matrica kezdetben csak egy mágneskártyával együtt volt érvényesíthető, a kettő együtt tette szabályossá az úthasználatot.

Ez az időszak is hozott némi változást az autósok életében. Mire éppen megszokták volna a helyzetet az aktuális kormány előállt egy újabb tervvel, miszerint használatarányos és elektronikusan lekövethető díjszedésre van szükség.

¹² MTI: Tiltakozások az autópálya-használati díj bevezetése ellen. MTI 1989-Archívum, 1989. április 14.

Több éven keresztül mentek a találgatások milyen rendszer lenne a legműködőképesebb, jövedelmezőbb az ország szempontjából, de mindezek az évek folyamán úgy tűnt h elvesztek.¹³

2013. július 1-jén megtört a több éves tervezgetés, tanácskozás és bevezették az elektronikusan történő útdíjfizetési rendszert.

5.1. Viszonylati jegy

A korábban már említett besorolási kategóriák alapján köteles az autózó fizetni a használatarányos útdíjat. Azonban ezt maga döntheti el, milyen módon teszi meg, ugyanis több fizetési mód közül is választhat.

Először azt nézzük meg mi a teendő olyan esetben, amikor valaki nincsen regisztrálva a rendszerbe. Az ilyen esetekben sajnos nem adódik túl sok lehetőség, egyedül az alkalmi viszonylati jegy megváltására jogosult az úthasználó. Rögtön az elején fontosnak tartom tisztázni mi is a viszonylati jegy.

A viszonylati jegy egy olyan hitelesítő okmány, amely a személyre szabott útdíjköteles útszakaszok igénybevételére ad felhatalmazást.¹⁴ A viszonylati jegy több szempontból is előnyös. Korábban említettem, hogy nincsen regisztrálva a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. rendszerében, valahogy mégis ellenőrzés alatt kell tartani a díjköteles útszakaszok használatát az ilyen esetekben is, pontosan erre hozták létre a viszonylati jegyet. Más szempontból pedig különböző fedélzeti eszközök segítségével is levonható az útdíj az autósoktól. Felmerül a kérdés, mi történik olyankor, hogyha elromlik az a készülék? Erre ugyanúgy alkalmazható ez a bizonyos tikkett.

A megvásárlására mindenkinek módjában áll a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. ügyfélszolgálati irodáiban, az erre a célra kijelölt értékesítési pontokon, valamint a HU-GO rendszerben is hozzá juthatunk – a HU-GO rendszerben történő fizetésre később térnék ki. A viszonylati jegy megvásárolható elővételben, amit maximum a használat előtt 30 nappal lehet megtenni, de legkésőbb a díjköteles útvonal használata előtt, közvetlenül azon a napon. Kivétel nélkül mindkét módszer alkalmazása esetén a jegy kizárólag csak egyszeri használatra jogosítja fel tulajdonosát. Míg a díjköteles útszakasz használata előtt megváltott jegy a beszerzést követő nap 24. órájáig érvényes, addig az

¹³ www.index.hu, Így csúszik újabb százmilliárdot a Széll-terv, 2011.12.07-i cikk

¹⁴ HU-GO rendszer Gyakori kérdések kézikönyve 12. oldal, <https://www.hu-go.hu/documents/view/5373>

előre megváltott jegy a megadott utazási időponthoz viszonyítva 2 naptári napig érvényes.¹⁵

Az Állami Autópálya Kezelő országszerte több értékesítési pontot működtet a viszonylati jegyek időben történő beszerzése érdekében. Legtöbbször benzinkutakon lehet találkozni kijelölt értékesítési pontokkal, de ezen kívül nagy számban üzemeltetnek határátkelőkön, kamionos parkolóknak valamint egyéb üzletekben és viszonteladóknál is lehetséges a viszonylati jegyek megváltása. Ezeken az állomásokon nem kizárólagosan csak viszonylati jegyet tudunk váltani, hanem lehetőség van elektronikus útdíj regisztrációra, egyenlegfeltöltésre, és a használni kívánt díjköteles útszakasz megtervezésére is.

5.2. Fedélzeti eszköz

Ahogy már említésre került nem csak a viszonylati jeggyel igazolhatjuk, hogy jogosan és a szabályoknak megfelelően vettük igénybe a díjköteles útszakasz(oka)t. Ha nem akarnak nagyobb büntetéseket begyűjteni a fuvarozók, akkor ennél szélesebb körben kell tájékozódniuk milyen módon fizethető még meg az új típusú útdíj.

Az előző fejezetben a viszonylati jegy használatáról esett szó, most viszont közvetlenül az autóból történő díjfizetés kerül bemutatásra. Ebben a részben arról lesz szó, milyen lehetőségek állnak rendelkezésre, amikor a jármű regisztrálva van a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. rendszerében.

Közvetlenül a fedélzeti eszközön keresztül történő fizetésnek előnye azok számára mutatkozik meg, akik napi szinten, rendszeresen veszik igénybe a magyar úthálózat fizetős szakaszait. Ezen szolgáltatás igénybevételéhez egy flottakövető céggel kell egy úgy nevezett bevallási szerződésre lépni. Egyéb szolgáltatások között tartható számon az üzemanyag fogyasztás pontos nyilvántartása, elektronikus menetlevél rögzítése. Amint már említettem, mindezek előfeltétele, hogy a gépjármű regisztrálva legyen az útdíjszolgáltatónál. A regisztráció során kötelezően nyitni kell egy elektronikus, virtuális számlát, ezt szükséges előre feltölteni, amely összeg fogja fedezni a használatba vett utak díját. Itt kell említést tennem az EETS-ről.

15 E-útdíj Információs Portál - Viszonylati jegy az útdíj megfizetésére,
<http://www.utdij.hu/dijfizetes/viszonylati-jegy-az-utdij-megfizetesere/>

Az EETS, vagyis European Electronic Toll Service, magyarul az Európai Elektronikus Útdíjszedési Szolgáltatást jelenti (továbbiakban: EETS). Arra nyújt lehetőséget, hogy elektronikus úton keresztül fizetési lehetőséget biztosít és hibamentes pénzmozgást a résztvevő felek között. Megkönnyíti mind a felhasználó – aki ez esetben lehet a járművet vezető személy, vállalkozó, fuvarozó -, mind pedig az útdíjszedő feladatát. Lehetővé teszi, hogy a fedélzeti eszközön keresztül (OBU készüléken keresztül, fogalom tisztázása később) az úthasználó zökkenőmentesen elégítse ki a használatba vett útszakasz díját bárhol az Európai Unió területén belül. A szolgáltatás bevezetése óta láthatóan javult a közlekedés színvonala, egyre kisebb a torlódás a fontosabb útszakaszokon, valamint az is megfigyelhető, hogy egyre kevesebben veszik igénybe Magyarországon a fizetőkapus megoldásokat, kisebb számban váltanak viszonylati jegyet a fuvarozó szférában.

Az EETS szolgáltatás terve 2004-ben került először napirendre az Európai Unió Bizottságának egyik irányelvében, majd 5 évvel később elfogadásra került az az intézkedés mely tartalmazta az útdíjszedési hálózattal szemben támasztott műszaki követelményeket. A műszaki követelményeken kívül megtalálható még a rendeletben az útdíjszedőkre, szolgáltatókra és az utat használókra vonatkozó jogok és kötelezettségek. A cél az volt, hogy a rendszerben átlátható körülményeket teremtsenek, emellett további pozitív irányba fejlődhessen tovább a közlekedés.

„Egy tapasztalt fuvarozó képes országokon átívelő útvonalát előre megtervezni, és a különböző fizetési módszereknek köszönhetően egy helyben állva is elintézheti az útdíjak kiegyenlítését.”¹⁶

A 2004/52/EK irányelv elfogadásától, ezzel egy időben az Európai Elektronikus Útdíjszedési Rendszer bevezetésétől azt remélték, hogy nagyobb egységbe kovácsolja a fuvarozókat. Egyszerűbb lesz minden, egységes fedélzeti egységen keresztül fizetik az útdíjakat.

¹⁶ Mi is az EETS? Forrás: <http://www.utdij.hu/dijfizetes/eets/>

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0052:20090420:HU:PDF>

OBU eszköz

Korábban már tettem említés a fedélzeti eszközön való útdíjbevallás alkalmával az OBU eszközről. Megpróbálom bemutatni, elmagyarázni, hogy mi is az az OBU egység.

A három betűs rövidítés angolul annyit tesz On Board Unit, magyarul fedélzeti egység. Ez az eszköz a HU-GO rendszerében regisztrált felhasználók számára könnyíti meg az elektronikus útdíj kifizetését. Előnyös beszereltetni a gépjárművekbe, ugyanis nagyban megkönnyíti a fuvarozók dolgát. Működését tekintve egyszerű szerkezet. Formáját és méretét tekintve hasonlít egy GPS készülékre. Mivel az említett fedélzeti eszköz is nagyobbrészt műholdas helymeghatározáson alapul, ezért fontosnak tartom pár mondatban említést róla.

GPS - Global Positioning System, Globális Helymeghatározó Rendszer. Műholdas helymeghatározó rendszer, többnyire minden gépjármű elmaradhatatlan tartozéka. Így van ez a fuvarozási, áruszállítási szférában is, egyszerűen a mai világban már elengedhetetlen.

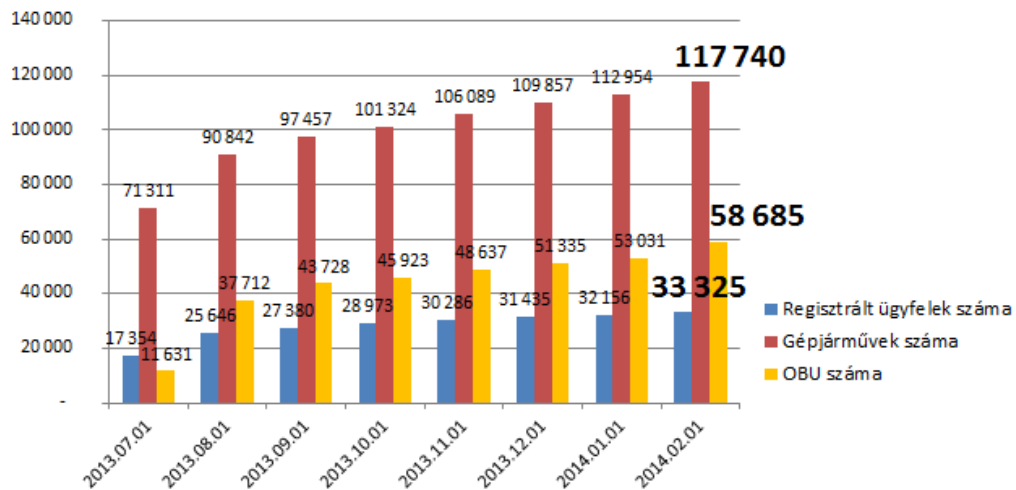
Egész egyszerűen csatlakoztatható a járművek szivargyújtáéhoz és már üzemel is. A beszerelt OBU eszközt GPS műholdas kapcsolaton keresztül az utaknál elhelyezett ellenőrző kapuk segítségével azonosítják az éppen arra haladó járművek rendszámát. Ellenőrzik a fizetős útszakaszra történő fel- és lehajtást. Meghatározzák, hogy valójában ténylegesen mekkora fizetős szakaszon haladt keresztül az autós ez alapján kerül kiszámításra a kötelezően fizetendő útdíj összege. A flottakövető szolgáltatásokat nyújtó cégeknél igényelhető a készülék az előzetesen már az útdíjszolgáltatónál regisztrált személyeknek. A rendszerben generált virtuális számla egyenlegének feltöltése után a készülék és az ellenőrző kapuk összehangolt munkájának köszönhetően, az úthasználat összege az előbb említett számláról kerül levonásra.

Könnyen felmerül a kérdés a fuvarozókban, hogy mivel tud többet ez a szerkezet a megszokott viszonylati jegynél? Beszerzése nem olcsó, de bizonyítottan hosszútávon meg szolgálja az árát. Néhány érv, amely a fedélzeti egység beszerelése mellett szól:

1. Az első és úgy vélem legfontosabb, ami mellette szól az az **idő**. Gondoljuk csak végig egészen logikusan. Az a rengeteg sorban állás az értékesítési pontokon, az a sok számítógép előtt eltöltött idő. Mind azzal megy el, hogy megváltunk egy viszonylati jegyet. Éves viszonylatban sokat spórolhatunk egy fedélzeti egység beszerzésével. A heti szinten temérdek viszonylati jegyekre elköltött összeghez képest ez a kis készülék szinte már olcsónak nevezhető.
2. Másodiknak tudnám felhozni az **egyszerűséget**. Egy viszonylati jegy megváltása nem a leggördülékenyebben menő feladatok közé tartozik. Megvásárláskor pontosan meg kell adni a használni kívánt útszakaszt, valamint az igénybevétel idejét. A fel nem használt viszonylati jegyeknél van mód a visszaváltásra, de ez nagy fennakadást okoz a gépkocsivezetőknek. A visszaváltásra azonban csak az érvényességi időt megelőző 24 órával előtte van lehetőség. Sajnos a már megváltott jegy, ha nem kerül felhasználásra az bizony kárba vész, a jegy árának megtérítésére nem is lehet számítani. A fedélzeti eszközzel nem kell előre megtervezni a megtenni kívánt útvonalat, a gép végzi a dolgát magától.
3. Harmadik érvnek a **bírságok elkerülését** tudnám felhozni. 2013. szeptember 1-óta a kiszabott bírságok összege 80-110 ezer Forint közé sorolható a jármű tengelyszámától függően. Bármilyen okból kifolyólag a díjfizetésre kötelezett útvonalak jogtalan használata jelentős bírságot von maga után. Egy akár apró figyelmetlenségből elkövetett hiba bírsághoz vezethet, aminek az árából nem egy, de rögtön két OBU-t is be lehet szerezni.
4. Utolsó indokom a **biztonság**. A HU-GO rendszerben és a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltatónál csakis a kiemelt minőséget biztosító partnerek kaptak, és kapnak helyet a jövőben is. A fuvarozók nem csak egy szerkezetet választanak, hanem folyamatos odafigyelést, azonnali segítséget, ha bármi gond támadna az eszközzel.

Az elektronikus útdíjfizetés 2013. július 1-jei bevezetése óta már több mint másfél év telt el. A rendszer egyre nagyobb felhasználói számot produkál. Az első diagramon látott 2013-as év végére produkált eredmények is csak alátámasztani tudják ezt a tényt. Az útdíj megfizetése kötelező, így a regisztráltak száma is napról napra emelkedik.

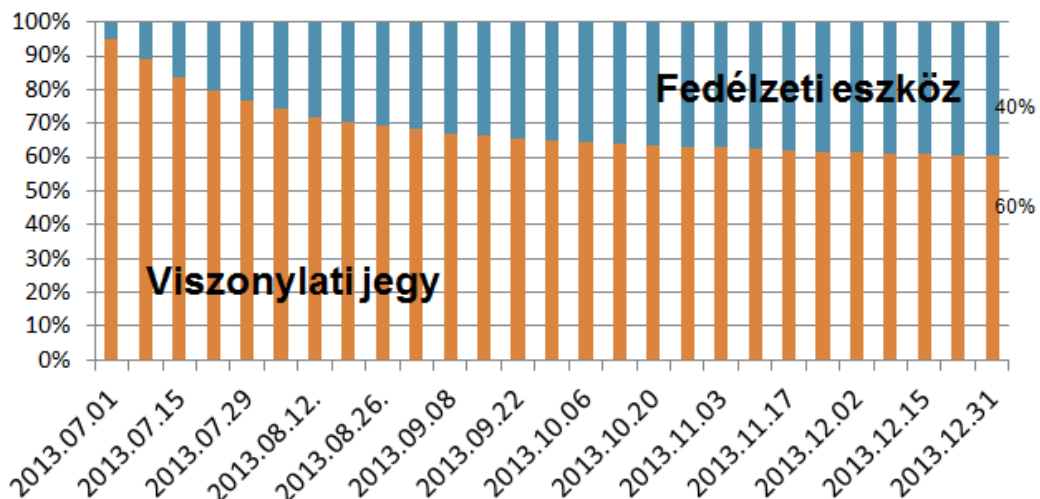
6. ábra Regisztrált ügyfelek, gépjárművek és fedélzeti eszközök



Forrás: Börzsei Tibor: Az úthasználati díj elektronikus úton történő beszedésének gyakorlati kérdései

A 2013. július 1-jei indulás óta a regisztrált ügyfelek száma közel kétszeresére növekedett, a gépjárművek számában 65%-os növekedés figyelhető meg, míg az OBU eszközt használók tábora ötszörösére növekedett a megfigyelt 2013-as adatok alapján.

7. ábra Viszonylati jegy vs. Fedélzeti eszköz



Forrás: Börzsei Tibor: Az úthasználati díj elektronikus úton történő beszedésének gyakorlati kérdései

6. Finanszírozási és támogatási lehetőségek

6.1. Útdíj hitelprogram

Ahogy az élet más területén már megszokhattuk vannak különböző segítségek, amelyeket minden ember igénybe vehet. Pontosan így van ez a megtett úttal arányosan fizetendő elektronikus útdíj esetében is. Itt is említést kell tenni a hitelezési opciókról. Már rögtön a bevezetést követően kidolgozásra kerültek a célközönség számára.

A Nemzetgazdasági Minisztérium (továbbiakban: NGM) az útdíj hitelezési program kidolgozásával a KAVOSZ Vállalkozásfejlesztési Zrt-t bízta meg. A feladat adott volt, egy gyors, egyszerű és széles körben igénybe vehető tervezetet kellett megalkotni. Az útdíj fizetés megterheli a hazai fuvarozó társadalmat. Éppen ezért az állam igyekszik minél nagyobb mértékű és kedvezőbb támogatást nyújtani számukra, hogy versenyképességüket meg tudják őrizni a jövőben is. A mikro-, kis- és középvállalkozók számára a kötelező útdíjfizetéssel járó váratlan többletköltségek több problémát vethetnek fel. Az NGM a tervezetével ezt kívánja orvosolni.

Az útdíj 2013. július 1-jei bevezetését követő hetekben csak tájékoztató jelleggel adtak információt a hitelprogramról. Az Útdíj Hitelkonstrukció végleges formáját augusztus 16-án nyerte el, itt elkezdődött az igénylési periódus. Előzetes becslések alapján a bevezetést követően több mint 43.000 kamion vált érdekelté a 2013-as regisztrációs adatok alapján a hiteligénylésben, ebből nem lehet megmondani, hogy ténylegesen mennyi fuvarozó vette igénybe a segítséget.

Mi az az Útdíj Hitelkonstrukció, milyen hitelt nyújt?¹⁷

Valójában egy forgóeszközhitelről van szó, amelyet kizárólag 2013. évi LXVII. törvényben meghatározott útdíj finanszírozására lehet felhasználni az Útdíj Hitelprogram Általános Szerződési Feltételeinek megfelelően (továbbiakban ÁSZF). Az útdíj hitel állami támogatásból jött létre.

Az ügyfél által működtetett megtett úttal arányos díjfizetésre köteles gépjárművenként minimum 200.000 Forint, maximum pedig 1.000.000 Forint hiteligénylés nyújtható be egy időben.

¹⁷ www.kavosz.hu

Futamidejét tekintve 1 év, de ezen idő meghosszabbítására kétszeri lehetőség van a hitelszerződés újrakötésével.

Hitelektől megszokottan ismerős fogalom a kamat, nincs ez másképp az útdíj hitellel sem. Nem kell megijedni, segítő szándékhoz mérten a kamat mértéke egészen kedvezőre sikerült, 1 havi BUBOR+1.5%-os. Ha a hátrányosabb helyzetben lévő vállalkozások számára még mindig nem lenne elég kedvező az ajánlat, az állam még 4%-os kamattámogatást is biztosít a számukra. Ráadásul, ezt a KAVOSZ még meg is előlegezi az ügyfélnek a havonta esedékes kamatfizetéskor, így a végén az állami 4%-os kamattámogatással csökkentett nettó kamatot kell csak megfizetni.

Azon mikro-, kis- és középvállalkozásoknak, akik részt vesznek a hitelprogramban, nekik az 1 éves futamidő lejártakor a hitel összegét egy összegben kell visszafizetniük. Viszont itt is van egy kiskapu, ugyanis az útdíj hitel egyfajta rülirozó jelleggel bír, vagyis a vállalkozások dönthetnek úgy a futamidő alatt, hogy egy általa megválasztott összeget visszafizet és azt később a futamidő során újra fel tudja használni.

A következő biztosítékot kaphatják az igénybevevők a hitelezés során:

- az állam 80%-os készfizető kezességét, aminek éves díja a hitelösszeg garantált hányadának a 0,5%-a,
- egy felhatalmazó levél az ügyfél bankszámláira,
- valamint saját forrásból vagy pedig az útdíj hitelkeretünk terhére a szerződött hitelösszeg 20%-a + 3 havi ügyleti kamatának együttes összegével megegyező óvadék.

Amennyiben kedvezőnek ítéltetett az útdíj hitelstratégia a kérelmek a Területi kereskedelmi és Iparkamaránál, a KAVOSZ irodáiban vagy a Vállalkozások és Munkáltatók Országos Szövetségének országszerte bármelyik kirendeltségében leadhatóak. Fontos információ, hogy a fuvarozó vállalatoknak a hiteligényük benyújtására 2015. július 1-ig van alkalmuk. Nem kell kétségbeesniük azoknak sem akik OBU eszközt használnak, ugyanis a fedélzeti egységen keresztül is fizethető az útdíj hitel.

Kik vehetik igénybe?

Elsősorban azok a mikro-, kis- és középvállalkozások, akik a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltatónál regisztráltak, mint útdíj fizetésére kötelezettek. További feltétel, hogy a vállalkozásnak ne legyen lejárt hitel- és köztartozása, valamint feleljen meg a rendezett munkaügyi kapcsolatok követelményeinek.

Nem állnak semmilyen megszüntetési eljárás – csőd, felszámolás, egyéb - hatálya alatt. Nem minősülnek tartósan veszteséges cégnek és megfelelnek az ÁSZF egyéb feltételeinek.

Az útdíj finanszírozására kidolgozott hitelcsomagot áttekintve összegzésképpen annyi mondható el róla, hogy valóban hasznos a kisebb fuvarozók számára, ha szeretnék a szférában megszerzett pozíciójukat megtartani a versenytársakkal szemben. Szeretnének egyszerűen, gyorsan rugalmasan segítséget kapni az útdíjkiadások finanszírozásához és nem utolsó sorban versenyképességük javítsa érdekében.

Fontos megjegyezni azt, hogy a kínált hitellehetőség lehet egy kisebb vállalkozón nagyobb eséllyel segít, aki kis járművekkel rövidtávú fuvarokat vállal, mint egy nagyobb vállalkozón, aki nagyobb gépjárműveket üzemeltet és az autót jobban igénybevevő hosszabb távú fuvarokat vállal.

A NÚSZ Zrt. és a KAVOSZ Zrt. összefogásának eredményét azonban mindenképpen értékelendő a szándék, hogy segítsék a kisvállalkozásokat, méghozzá ilyen kedvező feltételeket nyújtva számukra.

6.2. HU-GO - Elektronikus útdíjszedési rendszer

A megtett úttal arányosan fizetendő elektronikus útdíj bevezetésével egy időben indult el Magyarországon az Elektronikus Útdíjfizetési rendszer, a HU-GO működése is. A két név egymás nélkül aligha lenne említendő. A Gartner Intertrans Hungária Kft-nél töltött gyakorlati időm alatt számos alkalommal láttam és használtam a HU-GO weboldal felületét. A fuvarszervezők munkáját is nagyban segíti a honlap elindítása, bár az első napokban a nagy terhelés miatt sajnos alig lehetett alkalmazni a felületet, de napjainkra már összeomlásmentesen használható.

Arról már esett szó, hogy a Kormány milyen célból döntött úgy, hogy Magyarországnak szüksége van az elektronikus úton történő útdíjfizetés bevezetésére. Az e-matricás rendszerből nem folyt be túl sok bevétel, így arra számítanak majd a HU-GO rendszer talán finanszírozni tudja az úthálózat fejlesztését, fenntartását és működését. Emellett az új díjfizetési rendszer a „használó és szennyező fizet” elvet veszi alapul. A lényege az, hogy mindenki valóban csak annyit fizet, amilyen mértékben használja a hazai díjköteles úthálózatot, illetve amennyire szennyezi a környezetet.

Ráadásul még a megtett úttal arányos díjszabás növeli a nemzetközi tranzitforgalomból származó bevételeket is.

2013. július első napja óta az Elektronikus Útdíjszedési Rendszer, már elérhető a magyarországi fuvarozók számára is a www.hu-go.hu weboldalon. A HU-GO rendszer teljes mértékben eleget tesz az Európai Bizottság által 2004-ben kiadott 200452/EK irányelvnek, amelyben az Európai Elektronikus Útdíjszedési Szolgáltatás létrehozásának alapjait fektették le.

A sikeres bevezetése rengeteg erőfeszítést igényelt. A kemény munka meghozta gyümölcsét, a rendszer kimagasló eredményeket hozott. Ennek a rendszernek a létrehozását méltán nevezhetjük nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő teljesítménynek. Így válhatott a hazai e-útdíj rendszer más uniós tagországok számára is követendő példává.

8. ábra HU-GO kezdő felülete



Forrás: www.hu-go.hu

A kezdő felület bármennyire is letisztultnak, kezelhetőnek tűnik a kezdeti időszakban mindenkinek meggyűlt az oldallal a baja, a fuvarosoknak, gépkocsivezetőknek és a fuvarszervezőknek egyaránt. Közel 2 éve működik és használják napi rendszerességgel a HU-GO felületét a fuvarozói és szállítványozási szektor alkalmazottai.

Rendszerbe való bekerülés a NÚSZ Zrt. ügyintézőin keresztül könnyedén on-line módon is lebonyolítható. Nem kell mást tenni, mint megadni egy jelszót valamint a személyes, vagy céges adatokat. Ha ez készen van, jöhet a jármű adatainak megadás, az

sem okoz problémát, ha több gépkocsit kell regisztrálni erre is meg van a lehetőség. Rendszám, súly, tengelyszám, motor környezetvédelmi besorolása, utóbbi kettő fontos a jármű törvényi meghatározás alapján való útdíjfizetési kategóriába való sorolásához.

A portálon megtalálhatóak a működés óta közzétett napi aktualitású hírek az olvasók számára.

6.2.1. HU-GO Mobil alkalmazás

A gépjárművezetői és vállalkozói visszajelzések alapján folyamatosan fejlődött, javult az elektronikus útdíjfizetési rendszer. A 21. században élünk, abban a korban, ahol a technika motorja hajtja előre a világot. Mai felgyorsult fejlődő életünkben már az emberiség 60-70%-nak a zsebében lapul egy okostelefon a legkisebbektől a legidősebbekig, hozzáteszem az enyémben is. Pontosan ezért tartom én személy szerint egy egészen hasznos ötletnek, hogy az Elektronikus Útdíjszedési Rendszer, a HU-GO felülete már elérhető egészen könnyen okostelefonokról is.

Az ügyfelek gördülékenyebb kiszolgálása érdekében került piacra a HU-GO Mobil alkalmazás elsősorban az alkalmi viszonylati jegyet vásárlók számára jelent nagy segítséget. A HU-GO Mobil a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. és a NISZ - Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt. közös projektje, amely a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. számára készült. 2014. április 16-tól ingyenesen letölthető a HU-GO mobilalkalmazás minden IOS és Android operációs rendszerű mobiltelefonra, Windows Phone-al rendelkezőknek még várniuk kell, számukra fejlesztés alatt áll az alkalmazás.

A program használatbavételéhez nem szükséges a regisztráció. A használata során a felhasználó a viszonylati jegyet az Útdíjfizetési Zrt.-től vásárolja, más értékesítési pontokkal megegyező mértékű díj ellenében. A viszonylati jegyet ebben az esetben is az útdíjköteles útszakasz használata előtt kell megváltani, és csak a kifizetést követően jogosít fel az úthasználatra. Az útszakaszra utólag megváltott jegy jogosulatlan úthasználatnak minősül, ami pedig bírságot von maga után. Az egy irányba megváltott viszonylati jegy kizárólag a megtervezett útvonalra, egy irányban biztosít egyszeri úthasználati jogosultságot.¹⁸ Pár mondatban bemutatnám, hogyan működik a program, képekkel illusztrálva. Kíváncsiságból én is letöltöttem a Google play-ről a saját okostelefonomra a személyes tapasztalatok érdekében.

¹⁸ <https://www.hu-go.hu/articles/view/207103>

9. ábra HU-GO Mobil kezdőfelület



Forrás: HU-GO Mobil bemutatóanyaga, www.hu-go.hu

A letöltés és az alkalmazás megnyitása után hasonló képernyő fogad bennünket. Két választási lehetőség van. Az első választása esetén megismerhetjük az alkalmazás működését, fontos tudnivalókat olvashatunk a viszonylati jegy vásárlásáról.

Továbbá ügyfélszolgálati elérhetőségeket – email és telefon - is

kapunk, ahol észrevételeinket és felmerülő problémáinkat a nap 24 órájában jelezhetjük az illetékes munkatárs felé. A programban található bal oldalon egy információs menü sáv, itt az alábbi pontok találhatóak: Hírek, Általános információk, Fedélzeti eszköz, Mobil alkalmazás funkciói, Kapcsolatok, Gyakori kérdések, Dokumentumok és a nyelvi beállítások.

A második lehetőség „Új viszonylati útjegy vásárlása” választásakor megkezdhetjük a jegyvásárlást. Előtte azonban elengedhetetlen, hogy elogadjuk a felhasználási feltételeket és a Végfelhasználó Licencszerződést. (Ezt csak az első jegyvásárlás során kell megtennünk.) Korábbi igényléskor elmentett gépjármű adatokat később is könnyedén elérhetjük, így is csökkentve a jegyvásárlással töltött időt. A www.hu-go.hu honlaphoz hasonlóan a telefonos felületen is van mód több autó felvételére. A képen látható adatok, valamint a felségjel és a rendszám megadásával kész is a művelet.

10. ábra HU-GO Mobil járműadatok megadása

Új gépjármű	X
Euro besorolás	EURO6
Gépjármű kategória	J4
Szélesség	3 méter
Magasság	3,2 méter
Összsúly	10 tonna
Hossz	12 méter
Tengelysúly	3 tonna

< **Következő** >

Forrás: HU-GO Mobil bemutatóanyaga, www.hu-go.hu

Ha már korábban használta az applikációt, akkor az útvonal elmentése funkció segítségével felgyorsíthatja a folyamatot, az adott útszakasz kiválasztásával. Új útvonalon történő haladáshoz szükséges megadni az új szakasz kiinduló pontjának és célállomásának pontos címét. A még pontosabb útvonal megszerkesztéséhez van mód a köztes állomások megadására is, összesen 6 cím adható meg. Rögzítés befejeztével a program térkép segítségével kirajzolja az általunk választott díjköteles útvonalat, és az útirány részleteit is megtekinthetjük.

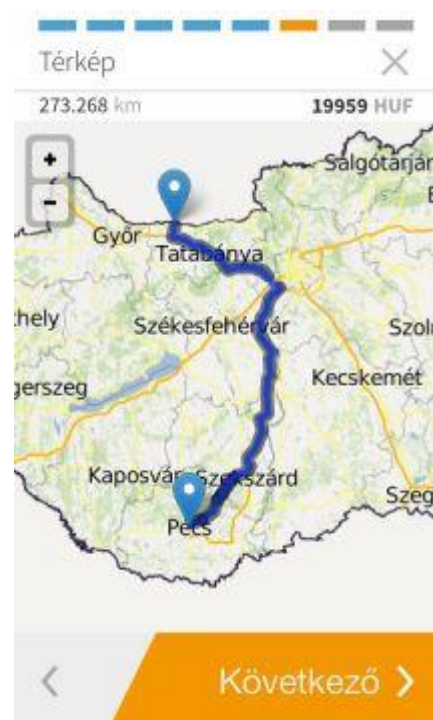
12. ábra HU-GO Mobil viszonylati jegy



Összegző	
Komárom	
Pécs	
Végösszeg	19 998 HUF
Menetidő	3 óra 38 perc
Teljes táv	273,27 km
Fizetős gyorsforgalmi	60,60 km
Fizetős nem gyorsforgalmi	192,84 km
Rendszám	ABC111

Forrás: HU-GO Mobil bemutatóanyaga, www.hu-go.hu

11. ábra HU-GO Mobil útvonal térkép



Forrás: HU-GO Mobil bemutatóanyaga, www.hu-go.hu

A művelet sor utolsó előtti lépéseként – még a fizetést megelőzően - ellenőrizhetjük a felvitt adatokat, megtekinthetjük a megtervezett viszonylati jegyünket. Az alkalmazás által számolt útdíj összege teljes valós idejű, semmiben sem tér el a törvényben meghatározott értékektől. Utolsó lépésként jöhet a fizetés, ami történhet alkalmi bankkártyával vagy regisztrált kártyával. Fizetés jóváhagyása után a felhasználó pár perccel később visszaigazolást kap a tranzakció sikerességéről.

Tavaly áprilisában bevezetett új szolgáltatás a HU-GO Mobil a fedélzeti eszközzel nem, de okostelefonnan azonban rendelkező autósoknak nagy segítséget nyújtott és megkímélte őket az értékesítési pontokon való sorbanállástól. A Nemzeti Mobilfizetési Zrt. az eddigi visszajelzések alapján egy továbbfejlesztett, bővített kényelmi funkciókat tartalmazó alkalmazás-frissítést tett közzé mind a Google play áruházban, mind pedig az App Store-ban. Az app korábbi verziójával ellentétben a 2014. decemberében frissített szoftver 2.1. 0-s változatában már szükség van regisztrációra. A fejlesztés a HU-GO rendszerbe már regisztrált felhasználóknak új kényelmi funkciókkal egészült ki. Az újítások között szerepel, hogy az ügyfélazonosító megadása után viszonylati jegyet már nemcsak bankkártyájuk, hanem előzetesen feltöltött folyószámla egyenlegük terhére is megvásárolhatják. A korábban felvitt gépjármű adatokat könnyen és egyszerűbben megváltoztathatják, valamint figyelemmel kísérhetik számla egyenlegeik változását. Korábban csak magyar illetve angol nyelven volt elérhető az alkalmazás, de a fejlesztésnek köszönhetően már román nyelven is használható Android és IOS telefonokon egyaránt.¹⁹

¹⁹ <http://www.nemzetiutdij.hu/hirek/2014/11/frissult-a-hu-go-mobil-alkalmazas/>

6.2.2. Utólagos fizetés

Eddig csak a megszokott „fizetsz és mehatsz” elven alapult az útdíj kiegyenlítése. Felmerült az útdíj utólag történő finanszírozásának az ötlete. Ennek megfelelően módosításra szorultak az Útdíjfizetés Általános Szerződési Feltételei. A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató szolgáltatási köre új elemmel bővült, mégpedig azzal hogy a vállalkozások számára elérhetővé vált az utólag történő megtett úttal arányos elektronikus útdíj kiegyenlítés. Azonban csak akkor valósulhat meg, ha előzetesen a NÚSZ Zrt. és a cég között létrejött egy úgynevezett „Egyedi Útdíjfizetési Szerződés”.

Az Egyéni Vállalkozókra később kerül kibővítésre a rendszer.

A NÚSZ Zrt. új szolgáltatása lényegesen lecsökkenti a vállalkozások gondjait. Mindenféle plusz költség, pluszkiadás nélkül havi elszámolással, az úthasználat után tudják kiegyenlíteni a számláikat. Fontos már az elején tisztázni, hogy olyan cégeknek nem érdemes igényelniük, amelyek ellen csődeljárás, felszámolás vagy végelszámolás folyik.

Az utólagos fizetési konstrukció igénylés benyújtásának feltételei a következők:²⁰

1. Kérelem benyújtása

Az 2. számú mellékletben megjelölt kérelem benyújtása kizárólag magyarországi Cégbíróságnál bejegyzett cégnek áll jogában.

2. Nyilatkozattétel

A 3. számú mellékletben szereplő Nyilatkozat részlete alapján.

3. Kötelező dokumentumok felmutatása

Azon cégeknek, akik igénybe kívánják venni az utólagos fizetési módot az alábbi okmányokat kell bemutatnia a NÚSZ Zrt. felé:

- 30 napnál nem régebbi hiteles cégkivonat,
- 30 napnál nem régebbi együttes adóigazolás,
- ügyvédi aláírás minta, ha arra nincs mód, akkor hiteles aláírási címpéldány,
- Magyar számviteli szabályok szerint készített, a két utolsó lezárt üzleti évre vonatkozó auditált, konszolidált beszámoló,
- az előző hiányában auditált éves beszámoló, vagy auditált egyszerűsített éves beszámoló

²⁰ www.hu-go.hu

Az Útdíj Szolgáltató pontosan 2014. január 6-tól tudja fogadni a vállalkozók utólagos útdíjfizetésre való igényének kérelmeit a feltételek között megadott szükséges dokumentumokkal együtt. A 30 napos elbírálási időszak alatt a vállalkozást alaposan átvilágítják és az általa beadott iratokat elemzik az Altman-féle csődelőrejelzési modell segítségével.

A sikeres kiértékelés végeztével megköthető a szerződés a NÚSZ Zrt. és a vállalkozás között. Ettől kezdve a fuvarozóknak lehetősége lesz az utólagos fizetési móddal heti, kétheti, vagy akár havi elszámolással az úthasználatot követően kiegyenlíteni az útdíjat.

Az Ügyfelek visszajelzései alapján a szolgáltató igyekszik rugalmas, finomhangolt, apró lépetekkel tovább fejleszteni ezt a szolgáltatását.

7. Büntetések, szankciók

7.1. Büntetés típusai

Eltelt másfél év azóta, hogy elindult az Elektronikus Útdíjfizetési program. Mostanra már mindenki tudja, mely járművek és útszakaszok tartoznak az Útdíjtörvény hatálya alá. Az útdíj kiegyenlítési módok között is minden fuvarozó megtalálja a számára legkedvezőbb, legkényelmesebb módszert.

Azonban vannak olyan emberek, akik akarva vagy akaratlanul is, de nem fizetik meg az úthasználat díját. Nekik számolniuk kell a rájuk kivetett büntetéssel.

A bírsággal kapcsolatba hozható a gépkocsi tengelyszáma. A büntetés mértékét nem a kategória határozza meg, csak segítségként szolgál, hogy mely esetekben kell a nem szabályos úthasználatot büntetni. Alapvetően a jogosulatlan úthasználókat három csoportba lehet besorolni.

Az első csoportba azokat a személyeket sorolnám, akik nem fizettek útdíjat. Ebben az esetben viszont három szabálytalanság fordulhat elő. Az illetékes fuvarozó, vagy gépjármű vezető nem váltotta meg előre az érvényes viszonylati jegyét. Nem történ szerződéskötés a Nemzeti Útdíjfizetés Szolgáltató Zrt. és a fuvarozó vállalkozó között az utólagos díjfizetés igénybevétele érdekében. Harmadik eshetőség, hogy a fent említettek hanyagolása mellett a kocsiban nincsen felszerelve fedélzeti eszköz.

A büntetések második, nagy csoportjába azok tartoznak, akik az útdíj összegének megállapításakor nem megfelelő, rossz adatokat adtak meg. Ennek a következménye mindenképp bírság, függetlenül attól a tényről, hogy az egyén szándékosan követte el a vétséget vagy pedig pusztán tévedésből. Nem jár méltányosság az ilyen hibáért.

A harmadik csoportba a fedélzeti egységüket szabálytalanul használók kerülnek. Jogsértés esetén a büntetés mértéke kéttengelyes jármű esetén 80 000 Ft, háromtengelyesnél 90 000 Ft, négytengelyesnél már 110 000 Ft.

7.2. Amnesztia-rendelet

Felkészületlenül ért minden gépjárművezetőt és fuvarozó céget 2013. július 1-én, mindenféle teszt időszak nélkül bevezetett megtett úttal arányosan fizetendő elektronikus útdíj. Rengeteg vita támadt ebből a különböző fuvarozó egyesületek között. Az emberek tanácstalanul álltak a rendszer előtt, sokuk nem egy hibát követett el a rendszer előzetes ismereteinek hiányában.

Sajnos így járt a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél a fuvarszervező gárda is. Úgy gondolom ez a felelősség igazán nem róható rájuk, ugyanis a probléma már az első percekben jelentkezett. A túlsúfoltságtól akadozó rendszer nem könnyítette meg sem a fuvarszervezők, sem az autósok dolgát. A kezdeti időszakban a tudatlan felhasználók jó pár milliárdos büntetést halmoztak fel maguknak a téves útdíj bevallások következményeként.

2014 februárjában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium elé terjesztett levélben több fuvarozó érdekképviselő is nemtetszését fejezte ki a Minisztérium tömeges bírságolási szándéka ellen. A levélben összefoglalva „bírság amnesztia” kihirdetésére kérték a Minisztériumot, azon fuvarozó társaságok számára, akik nem szándékosan követték el a törvénysértést. Közel 100-120 kisebb vállalatot érint a több százézes tartozás.

A Parlament 2014 októberében elfogadta az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény módosítását, mely 2014. november 9-től hatályba is lépett. A Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató kapta a feladatot, hogy utána járjon a szabályszegéseknek és kivizsgálja az egyes ügyek bírságmentességének jogosságát. Azonban nem mindenki lélegezhet fel, a törvénymódosítás hatálya alá nem minden fuvarozó társaság tartozik bele.

A bírságot elengedését azok kezdeményezhetik, akik 2013. július 1-e és 2014. március 31-e között az alábbi esetek valamelyike miatt kaptak bírságot.²¹

- a) *„A Kérelmező mentesül a kiszabott bírság megfizetése alól, amennyiben az útdíjköteles elemi útszakasz használatának megkezdése előtt elmulasztotta megváltani viszonylati jegyét, majd – a jogosulatlan úthasználatnak az útdíjellenőrzés-támogatói feladatára kijelölt szerv általi észlelését követően – a jogosulatlanul használt útszakaszokra legfeljebb nyolc órán belül*

²¹ Amnesztia törvény: kik mentesülhetnek a bírság megfizetése alól? <http://www.mkfe.hu/>

maradéktalanul megváltotta azt, és az így megváltott jogosultságot más alkalommal nem használta fel.

- b) *A bírság kiszabására olyan főút részét képező útdíjköteles elemi útszakaszon került sor, amely az autópályával közös csomóponttal rendelkezik és a bírság megfizetésére kötelezett a jogosulatlan úthasználat időpontjában az adott autópálya részét képező, a csomópontot érintő útdíjköteles elemi útszakaszokra érvényes jogosultsággal rendelkezett.*
- c) *A bírság kiszabására olyan útdíjköteles elemi útszakaszon vagy az odavezető úton – a viszonylati jegy érvényességi idején belül, adott ellenőrzési ponton irányonként legfeljebb egy alkalommal – került sor, amely út hálózati szempontból funkcionálisan párhuzamos azzal az úttal, amelyre ugyanazon időben az érintett jármű rendelkezett úthasználati jogosultsággal és e jogosultságot annak érvényességi ideje alatt nem váltotta úthasználatra.”²²*

A bírság elengedésére akkor és csak akkor van lehetőség, amennyiben a fenti esetek valamelyikének bekövetkezése vitathatatlanul bizonyítható. Minden más egyéb eset az útdíjfizetés szándékos kerülésének minősül, és ilyen helyzetben a szabályszegő a törvényben foglaltaknak megfelelően büntetés megfizetésére kötelezett.

A kérelem benyújtására a módosítás hatályba lépésétől számított 60 napon belül volt lehetőségük a fuvarozó vállalatoknak. A többszöri bírság esetekhez külön kell benyújtani az amnesztia kérelmet. Hiába törli a mentesség által a rendőrség a bírság határozatot, attól ez még nem lesz ingyenes a fuvarozók számára, ugyanis minden egyes kérelem után kötelesek 12.000 Forint szolgáltatási díjat fizetni, valamint szükség esetén az útdíjkülönbözetet is meg kell téríteni.²³

²² <http://www.utdij.hu/hirek/utdij-birsag-amnesztia/>

²³ http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A1300067.TV

7.3. Nehézségek a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél a rendszer bevezetése kapcsán

Mindenki megérezte az útdíj bevezetésének hatásait, nem volt ez másképp a vizsgált cégnél sem. A bevezetést követő évben kerültem a vállalathoz, szerencsére addigra már rendeződtek a dolgok, természetessé váltak a változások. Hallottam azonban, hogy az elején nagyon nehezen ment minden, mint a cég, mint a fuvarozók, alvállalkozók, megbízók részéről. Előfordult büntetés a rendszer elindítása után, köszönhetően annak, hogy hasonlóan a többi társasághoz, felkészületlenül ért mindenkit az útdíjfizetési rendszer bevezetése.

Kezdetben a fuvarszervezők viszonylati jegyek vásárlásával tettek eleget az útdíjfizetési kötelezettségnek, amely sok hibalehetőséget rejtett magában. Azonban amikor megjelentek a piacon a GPS-es készülékek – fedélzeti egységek –, amelyek felváltották a viszonylati jegyekért való sorbaállást, rengeteg időt spóroltak a cégnek és az autósoknak is, felajánlották partnereiknek, hogy térjenek át erre a fizetési módra. Mára szinte már csak azon kisebb fuvarozók váltanak maguknak viszonylati jegyet, akik nem engedhetik meg maguknak az OBU készülék beszerzését, vagy éppen nem rendszerességgel veszik igénybe a fizetős utakat.

A Gartner Intertrans Hungária Kft-nél is sorra érkeztek a büntető határozatok, hogy a szakadozó GPS vétel miatt nem vonódott le a HU-GO rendszerben előre feltöltött számláról az útdíj összege. Erre az eshetőségre említenék egy példát.

A 4. sz. melléklet, „Eltérés térkép” szemlélteti a Szombathely és Gencsapáti közötti fekete útvonalon a fizetős útszakaszt, amelyre meg lett fizetve az úthasználati jogosultság, a rózsaszín szakasz pedig azt az útvonalat jelöli, ahol a jármű jogosulatlanul letért az előre megbeszélt útvonalról pusztán abból a célból, hogy rövidítsen. Egy apró hiba volt csak az egészben, hogy annál a pontnál, ahol a fizetős és a szabad útszakasz találkozik felszereltek egy ellenőrző kaput, ami érzékelte, hogy az autós nem a megadott vonalon közlekedik – nem egyszer tette ezt meg a gépkocsivezető, pusztán jóindulatból. Ez viszont súlyos pénzbüntetést vont maga után. Szerencsére az ügy tisztázásra került, tanulságos volt mindkét fél számára.

7.4. Hogyan kerülhetjük el a büntetést

Tehetném fel a kérdést, hogyan kerülhetjük el a büntetést? Egyszerűnek tűnik a válasz, mégis mindig akadnak hibák. Vannak, akik nem akarják vagy egyszerűen elfelejtik időben megváltani az úthasználathoz szükséges jogosultságukat. Az előzőekben már komolyan szó esett az útdíjfizetési lehetőségekről.

Ott van a viszonylati jegy, amelyet nagyon egyszerűen az értékesítési pontokon, valamint a HU-GO rendszerben is meg lehet váltani az útszakasz használatba vétele előtt. Valamint a feledékeny fuvarozóknak találták ki és vezették be a fedélzeti eszközön való fizetést, csak egy regisztráció kell, valamint egy flottakövető szolgáltatáson keresztül megvásárolni a készüléket és máris elkerülhetőek a súlyos százezres nagyságrendű büntetések.

Az odafigyelés fontos, de mindkét oldalról a megbízó oldaláról és a gépjárművezető részéről is. Több olyan eset volt az elmúlt időszakban, amikor letért egy gépjárművezető a megfizetett útszakaszból és súlyos bírságokat gyűjtött össze magának és természetesen a munkaadójának is.

Nem kell taktikázni, nem a kikapukat kell keresni, hanem szabályosan törvénybe foglaltaknak megfelelően használni a fizetős utakat.

8. Útdíj bevezetése a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél

8.1. Rendszer kezdeti nehézségei

A GARTNER KG magyarországi érdekeltségű Gartner Intertrans Hungária Kft-nél töltött gyakorlati időm alatt én is tapasztalhattam, hogy az útdíj program elindítása mekkora átszervezést és magas fokú odafigyelést, koncentrációt igényelt és igényel továbbra is a cég életében. A fuvarszervező csapat, akik mellett mindennapjaimat töltöttem az ország határon belüli szállítmányokat igazgatják.

Talán nekik volt a legnehezebb feladatuk, munkájukban drasztikus változásokra volt szükség 2013. július 1-jétől kezdődően. Korábban már említést tettem arról, hogy nemzetközi áruszállítással is foglalkozik a vállalat. Azt a feladatot egy másik team látja el, de nekik mégsem volt annyira megerőltető a Magyarországon induló útdíj programba beilleszkedni, hiszen az Európai Unió több országában már régebb óta működőképes és jól bevált az útdíj konstrukció.

Számítani lehetett a kormány e lépésére, ugyanis évek óta nem lehetett mást hallani, mint hogy jönni fog a használatarányos díjfizetés. Az adminisztrációs teher jelentősen megnőtt az útdíj bevezetése óta, akárcsak a bírságok mértéke.

8.2 Útdíj elszámolása

A vállalat belföldi szállítmányozási üzletágánál a fuvarokat 5 személy irányítja, egyikőjük székesfehérvári telephelyről. A megbízók és az alvállalkozók el vannak osztva az 5 fuvarszervező között a rugalmasabb és könnyebb munkavégzés érdekében.

Megbízóik részére eseti vagy charter fuvarokat indítanak. Az előbbi azt jelenti, hogy egy előre megadott munkát egy az arra jelentkező fuvarossal végeztetik el. Hirdetés alapján történik a jelentkezés, vagy a fuvaros felkeresi a céget. A díjakat ilyenkor egyedi megállapodás alapján hozzák meg. Az utóbbi, a charter fuvarozók, akiknek a Gartner Intertrans Hungária Kft. adja az összes munkájukat, mindezért fix szerződésben megkötött díjat kapnak.

A fuvarfeladatokat számba véve a bevétel legnagyobb részét öt szerződött megbízó adja. Napi szintű megbízásokkal látják el az irányítókat. Szerződéskötéskor a Gartner Intertrans Hungária Kft. a szerződésben foglaltak alapján felelősséget vállal arra, hogy a partner kérését teljesíti, az általa a cég felé támasztott megbízásait minden esetben kötelesek teljesíteni.

A fuvarfeladat akkor tekinthető elvégzettnek, ha az áru eléri célállomását és az alvállalkozó az összes szükséges bizonylatot (szállítólevél, raklapbizonylat, menetlevél) eljuttatta a vállalathoz. Az elszámolás a Sped2000 és a TIR Utak programok segítségével történik.

A Gartner Intertrans Hungária Kft. és a Transorg Kft közös fejlesztésű speditőr programja a Sped2000, amely évek óta problémamentesen szolgálja ki a cég igényeit. Más vállalatirányítási rendszerekhez hasonlóan elég sokoldalú szoftver, a társaság majdnem minden területén alkalmazzák. Részletes munkaügyi nyilvántartásokat tartalmaz. A fuvarfeladatok adatait is a programban rögzítik. A számlázás az ide felvitt adatok, a fuvarlevelek és a számlák összevetésével történik meg.²⁴

A TIR Utak egy útvonaltervező software, ami az adott útvonalakhoz kapcsolódó összes információt tartalmazza (nettó/bruttó e-útdíj, kilométer, térkép). Az útvonal igény szerint bővíthető azzal, hogy a járművet gazdaságos, jó minőségű vagy kevésbé jó minőségű úton vigye a program, természetesen az útvonal minőségével arányosan változik az úthasználat díja is. A programnak az elszámolásban van igen nagy haszna, hiszen az útvonal így ellenőrizhető a legegyszerűbben.

Elszámolásra kerül az EURO 2 és az ez feletti környezetvédelmi besorolású gépjárművekhez kapcsolódó útdíj összege. A számlázás során az útdíj a fuvarviszonylathoz kapcsolódó rakott, és üres km-et tartalmazza. Amennyiben az alvállalkozó saját forrásából szándékozik finanszírozni az útdíjat, ez esetben a feladatokhoz kapcsolódó összeget a heti elszámolásnál érvényesítheti külön díjsoron feltüntetve. A vállalat természetesen biztosítja igény esetén alvállalkozóinak az útdíj előfinanszírozását. A társaság által biztosított előfinanszírozás költsége a tényleges fogyasztás 3%-a. Az útdíj, úgynevezett alvállalkozói többletfogyasztása esetén, előzetes egyeztetés után számlázásra kerül a különbözet az alvállalkozó felé.

²⁴ A Gartner Intertrans Hungária Kft-től kapott információk alapján

Az alvállalkozók bónuszt is kaphatnak, havi teljesítményük szerződésben meghatározott százalékát. Azonban a bónuszért bizonyos feltételeknek meg kell felelniük:

- Okmányok visszaküldése: 2,5 munkanapnál kisebb átlag és hibátlan teljesítés. Ennél nagyobb átlagnál arányosan csökken a mértéke. A 6 munkanapot meghaladó átlag esetében nem tudnak bónuszt fizetni.
- Raklapelszámolás: az összes bizonylat, raklapjegy leadása, raklapnyomtatvány használata, együttműködés az elszámolásokkal.
- Teljesítés: a megfelelő munkavégzés, az irányítók minősítése alapján történik.
- Számlázás: megfelelően kitöltött számla küldése a hozzátartozó összes okmánnyal együtt
- Egyéb dokumentumok beküldése: az érvényben lévő forgalmik másolata / vontató, pótkocsi /, a BÁF bizonylat eljuttatása, amely igazolja, hogy érvényes, díjrendezett biztosítással rendelkezik
- GPS alkalmazás: ezt a kitételezt az első két hónapban nem veszik figyelembe, a harmadik hónaptól viszont a GPS hiánya már a bónusz fizetésének akadályaként jelentkezik, és a további foglalkoztatás sem lehetséges.²⁵

²⁵ Az alvállalkozói foglalkoztatás általános tájékoztatója 2014. évi, cégtől kapott dokumentum

9. Fejlesztési észrevételek, személyes vélemény

Az Elektronikus Útdíj és vele együtt a HU-GO rendszer már kiemelt szerepet tölt be a hazai fuvarozó és szállítványozó közösség életében. Az érintett fuvarozók megtanulták a rendszer használatát, ki gyorsabban, ki kevésbé. Van, akinek csak bosszúságot okozott, van, aki viszont dicsérte. Egy dologban azonban mindenkinek, még nekem – mint kevésbé érintett személy – is ugyanaz a véleményünk, mégpedig, hogy meggondolatlanul kellő előkészítés nélkül vezették be. Úgy gondolom, hogy hasznosabb lett volna legalább néhány hónapos próba időszak, ami alatt mindenki kitalálhatta volna a rendszer nyújtotta lehetőségeket és buktatókat.

A cég fuvarszervezői eléggé szélsőségesen vélekedtek/vélekednek az útdíj beszedési rendszerről. Viszont nekik, mint ahogy a többi áru fuvarozó vállalatnak sem volt választásuk, meg kellett tanulniuk, ki kellett ismerniük a HU-GO programot, ami számomra is okozott fejtörést. Igaz én már jóval a bevezetés után kezdtem el ismerkedni használatával, azóta átesett számos fejlesztésen, de még mindig akadnak hibái.

Amióta megjelent igyekeznek folyamatosan alakítani rajta. A bevezetést követő panaszáradatakra reagálva a fejlesztők igyekeztek mielőbbi megoldást találni, plusz funkciókkal bővítve a weboldalt.

Én személy szerint nehezen igazodtam el elsőre, így teljes mértékben megértem, hogy kezdetben akkora volt a káosz, a rendszer lefagyott nem működött megbízhatóan. A HU-GO útdíjbeszedési rendszer igazságos, mert a díjfizetés alapján a ténylegesen megtett útszakasznak megfelelően számolja el az útdíj összegét.

Azt már az elején tudni lehetett, hogy az ellátási lánc minden szereplője megérzi majd az útdíjbevezetés hatásait, a termelőtől a fogyasztóig mindenki érintett. A fuvarozók ennek következtében megpróbálták áthárítani – ez a kulcsszó – a megnövekedett kiadásait az ügyfelekre. Nyilvánvalóan a megbízók ezt a költségnövekedést a termékek árának emelésével tovább hárították a fogyasztókra. Így értünk el a fogyasztóhoz, aki az adott terméket megvásárolja és bele se gondol, hogy a megemelkedett ár az e-útdíjra vezethető vissza.

A szakmai gyakorlat alatt a cég munkatársaitól hallott és tapasztalt hibák a HU-GO rendszerben is akadnak. Ezek közül szeretnék párat kiemelni, amelyek megoldódtak vagy megoldódni látszanak.

Elsőként megjegyezném, hogy a legfontosabb, a HU-GO térkép szoftverének pontosítása. Probléma, hogy az útvonaltervezések a viszonylati jegy vásárlásánál a legtöbb esetben pontatlanok, nem vesznek figyelembe korlátozásokat, sokszor nem a megfelelő irányba, útvonalon kalkulál. Ezáltal nagy a hiba /büntetés/ lehetősége, ha nem kellő figyelemmel járunk el. Állandó használók számára inkább a fedélzeti egység kifizetődőbb.

A viszonylati jegyekkel is akadtak bőven problémái a felhasználóknak.. Azok számára, akik az internetes felületen foglaltak jegyet nem volt lehetőségük annak foglalás utáni stornózására, valamint a kapcsolódó összeg visszatérítésében sem bízhattak.

Természetesen vannak hibái az útdíjfizetési rendszernek nem szabad megfelekedezni arról, hogy a bevezetés óta beérkezett reklamációs levelekben leírt és tapasztalt véleményeket megfontolva a fejlesztők kisebb, de mégis elemi hibákat már korrigáltak, ezekből is kiemelnék párat.

Korábbi kivetnivaló volt a rendszerben, hogy az alszámlákban a számla menüpontban ömlesztve jelentek meg a feltöltések utáni számlák, ez alatt azt kell érteni, hogy minden alszámlához kapcsolódó feltöltés megjelenik, vagyis nem derül ki a számlából egyértelműen, hogy melyik alszámlára történt a feltöltés.

A HU-GO előző verziójában felmerültek apró hiányosságok és az adminisztrációt nehezítő problémák is. A megvásárolt díjtételek menüpontban nem lehetett rendszámra szűrni, nem lehetett kimenteni különböző formátumokba. Nem volt lehetőség egy adott már kifizetett díjtétel később bővebb, pontosabb részletezésére a díjköteles szakaszoknál. Ezek a hibák nehezítették a járművenkénti pontos elszámolások elkészítését, nehéz volt az adatokat kinyerni a rendszerből. A cégnél ezzel foglalkozó szakember visszajelzéseiből tudom, hogy ugyan csak részlegesen, de rendeződött ez a gond is. Rendszámokra történő szűrés már elérhető. A részleges megoldás abból adódik, hogy a PDF formátummal ellentétben az Microsoft Excel szinkronizálásánál sokszor nem megfelelő formátumban lehet kinyerni az adatokat, konkrét összeg esetén nem számként, hanem dátumként jelennek meg módosításukra pedig nincsen lehetőség.

A kritikus szakmai szemek mindig mindenhol fognak hibát találni a rendszerbe, nincs is ezzel semmi gond, finomításokra mindig szükség van. Egyetlen rendszer sem tökéletes. Az e-útdíj rendszere működik, fejlődik, talán egyre kevesebb lesz a gond – akár még siker sztori is lehet belőle.

Összefoglalás

Két évvel ezelőtt a kis- és középvállalatok életében nagy vihart kavart útdíj fizetési rendszer mostanra forrott ki teljes egészében. De persze attól még messze vagyunk, hogy azt mondjuk a rendszer hibátlan, tökéletesen működik. Hibák mindig mindenhol, minden területen akadnak. Igazságosság és szigorúság jellemzi, ez különbözteti meg a korábban alkalmazott matricás rendszertől.

A kötelező szakmai gyakorlatom során mind a nemzetközi, mind pedig a belföldi üzletágba betekintést nyerhettem a fuvarszervezők szemszögéből a zalaegerszegi cégnél. Megtudhattam, hogy bonyolult és sokrétű a fuvarszervezői munka, jelentős stresszt okoz, emellett nagy kihívást jelent a járművek irányítása úgy, hogy közben a megbízó igényeinek maradéktalanul meg kell felelni. Egyszóval eléggé összetett munkakör. Ezt a Magyar Kormány még tovább nehezítette azzal, hogy bevezette a 3,5 tonnánál nagyobb összehajtott gépjárművekre a használatarányos elektronikus útdíjat. Persze, ez a lépés már évek óta napirenden szerepelt, csak éppen azt nem tudta senki mikor valósul meg ténylegesen.

A bevezetés, ahogy az várható volt, hazánk gazdasági helyzetét eléggé felkavarta. De nem volt mit tenni nekünk is lépést kell tartanunk az Európai Unió normákkal. Jelen helyzetben a Gartner Intertrans Hungária Kft-nek sincs túl sok választási lehetősége a többi fuvarozói vállalkozáshoz hasonlóan. Legfőbb feladata a bevételi források szinten tartása, és az évek során kiépített partnerkapcsolatok megtartása. A jövőben szükség van további alvállalkozói partnerek felkutatására, ugyanis az útdíj eléggé lecsökkentette a vállalkozások számát. Számos kisvállalkozás nem tudta továbbhárítani az útdíj többletköltségét, így sokan közülük tönkrementek, vagy önként felhagytak a vállalkozással. A fuvaroköltségek kiadásaiba még az útdíjat is bele kellett kalkulálniuk.

A rendszer okozta kezdeti nehézségek ellenére a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél is kialakult az útdíj fizetésének a rendszere és a fuvarszervezők zökkenőmentesen végezhetik a munkájukat. A fuvarozóknak és a megbízóknak is alkalmazkodniuk kellett a 2013-as változásokhoz. Reméljük, hogy az útdíj fizetési rendszert (összhangban az észrevételekkel) folyamatosan fejlesztik, javítják, lehetővé téve ez által a zökkenőmentes használatát.

Irodalomjegyzék

2013. évi LXVII. törvény, Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról,

I. Fejezet 2. Értelmező rendelkezések 2.§ 18. bekezdés, (2015.03.11-én hatályos állapot szerint)

2013. évi CLXVI. törvény, A közútkezelői feladatok átadásáról (2015. 02.26-án hatályos állapot szerint)

Börzsei Tibor előadás, vezérigazgató Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. Az úthasználati díj elektronikus úton történő beszedésének gyakorlati kérdései [PPT] Letöltés időpontja: 2015. 02.23.

Európai Parlament és a Tanács 2004/52/EK irányelve [online], Letöltés időpontja: 2015.03.12.

E-útdíj Információs Portál, Útdíj.hu

Mi az e-útdíj?, Letöltés dátuma: 2015.02.27. <http://www.utdij.hu/e-utdij/>

Útdíj birság amnesztia, 2014. november 11., Letöltés dátuma: 2015. 03.01. <http://www.utdij.hu/hirek/utdij-birsag-amnesztia/>

Mi is az EETS?, Letöltés dátuma: 2015.03.29. <http://www.utdij.hu/dijfizetes/eets/>

Viszonylati jegy az útdíj megfizetésére, Letöltés időpontja: 2015.03.06.

<http://www.utdij.hu/dijfizetes/viszonylati-jegy-az-utdij-megfizetesere/>

Gartner Intertrans Hungária Kft.

Cégbemutató anyaga, Letöltés dátuma: 2015.02.11. <http://www.gartner.hu/bemutato.html>

Gartner Intertrans Hungária Kft. 2013-as üzleti jelentése

Az alvállalkozói foglalkoztatás általános tájékoztatója, 2014. évi.

HU-GO Elektronikus Útdíjfizetési Rendszer, www.hu-go.hu

Bemutatták a HU-GO Mobilt, Letöltés időpontja: 2015.04.13. <https://www.hu-go.hu/articles/view/207103>

Gyakori kérdések kézikönyve [PDF], Letöltés dátuma: 2015.04.17. <https://www.hu-go.hu/documents/view/5373>

Index.hu

Így csúszik újabb százmilliárdot a Széll-terv, 2011.12.07. Letöltés dátuma: 2015.02.06. <http://index.hu/gazdasag/magyar/2011/12/07/eutdij/>

Kavosz Zrt. honlapja, www.kavosz.hu

Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete

Amnesztia törvény: kik mentesülhetnek a bírság megfizetése alól? <http://www.mkfe.hu/>

MTI

Tiltakozások az autópálya-használati díj bevezetése ellen. MTI 1989-Archívum, 1989. április 14.

Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

Frissül a HU-GO Mobil alkalmazás, 2014. november 12., Letöltés dátuma: 2015.04.03.
<http://www.nemzetiutdij.hu/hirek/2014/11/frissult-a-hu-go-mobil-alkalmazas/>

Piac&Profit

Nem terveztek a cégek az útdíjjal, pedig emelni fogja az árakat, 2013. májusi cikk

Réger Béla : A logisztikai technológiai folyamatok tervezése, I. Szállítási logisztikai technológia, ÁVF Budapest 2010.

Supply Chain Monitor

Hódít az e-sourcing a logisztikában, 2010. júniusi szám

Az útdíjbevételek a tervek szerint alakul, 2013. novemberi szám

Timocom Fuvarbörze

<http://www.timocom.hu/A-fuvarb%C3%B6rze/A-fuvarb%C3%B6rze>

ÚtdíjHírek

Núsz lett az ÁAK, 2013. november 11-i cikk. Letöltés időpontja: 2015.03.19.

<http://www.utdijhirek.hu/hirek/nusz-lett-az-aak>

Ábrajegyzék

1. ábra Lambach/Ausztria.....	9
2. ábra Gartner Intertrans Hungária Kft. magyarországi telephelyei.....	11
3. ábra Timocom fuvarbörze fuvarajánlat Németország-Svájc	15
4. ábra Szervezeti átalakulás (2013. 11. 01.)	18
5. ábra Útdíjszedési díjak (Érvényes 2015. január 1-től).....	21
6. ábra Regisztrált ügyfelek, gépjárművek és fedélzeti eszközök	28
7. ábra Viszonylati jegy vs. Fedélzeti eszköz	28
8. ábra HU-GO kezdő felülete	32
9. ábra HU-GO Mobil kezdőfelület	34
10. ábra HU-GO Mobil járműadatok megadása	34
12. ábra HU-GO Mobil útvonal térkép.....	35
11. ábra HU-GO Mobil viszonylati jegy	35

Mellékletek

- 1. sz. melléklet:** Viszonylati jegy részlet
- 2. sz. melléklet:** Utólagos fizetés kérelem
- 3. sz. melléklet:** Utólagos fizetés nyilatkozat részlet
- 4. sz. melléklet:** Eltérés térkép

1. sz. melléklet Viszonylati jegy részlet

2013.12.13

HU-GO ELEKTRONIKUS ÚTDÍJSZEDÉSI RENDSZER



Viszonylati jegy Bizonylat

HU-GO Ügyfélszolgálat: +36 / 40 405 060

Az Útvonaltervezés időpontja: 2013.12.13 16:55:31
Érvényesség kezdete: 2013.12.16
Érvényesség vége: 2013.12.17
Viszonylati jegy azonosító: 31421350260

Jármű: LKF143/H
Kategória: J4 / EURO2
Jármű magasság: 4 m
Jármű szélesség: 2,45 m
Jármű hosszúság: 13,6 m
Összsúly: 40 t
Tengelysúly: 10 t

Útvonalterv

Teljes táv: 124,70 km
Fizetős nem gyorsforgalmi szakaszok: 83,14 km
Fizetős gyorsforgalmi szakaszok: 20,78 km

- 1 Kiinduló állomás: 9721 Gencsapáti
- 2 Haladjon 2,44 km-t
- 3 Hajtson fel a(z) **89** jelzésű útra és menjen 0,35 km-t
- 4 Váltson át a(z) **87** jelzésű útra és menjen 4,88 km-t
- 5 Hagyja el az útszakaszt és menjen 0,75 km-t
- 6 Elérte a(z) 2. célállomást: 9700 Szombathely Sági út
- 7 Haladjon 0,96 km-t
- 8 Hajtson fel a(z) **86/87** jelzésű útra és menjen 2,03 km-t
- 9 Váltson át a(z) **86** jelzésű útra és menjen 69,47 km-t
- 10 Váltson át a(z) **85** jelzésű útra és menjen 22,49 km-t
- 11 Váltson át a(z) **M1** jelzésű útra és menjen 13,46 km-t
- 12 Váltson át a(z) **81** jelzésű útra és menjen 3,98 km-t
- 13 Elérte a(z) 3. célállomást: 9028 Győr Fehérvári út

Útdíj összesen: 7 873 HUF

Ebből

Infrastrukturadíj: 7 873 HUF

Külsőköltség díj: 0 HUF

Fizetendő összeg
7 873 HUF

Kizárólag a fenti számú útvonaltervre érvényes!

<https://hu-go.hu/customers/vesarlas/31421350260>

1/2

2. sz. melléklet Utólagos fizetés kérelem



Kérelem

Adatlapon szereplő cég nevében kérem a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt-t, hogy az Utólagos fizetéshez szükséges minősítést elvégezni szíveskedjenek.

Cég hivatalos neve:

Cég hivatalos címe:

Cég adószáma:

Cég levelezési címe:

Kapcsolattartó neve:

Kapcsolattartó telefonszáma:

Kapcsolattartó e-mail címe:

Kelt:

Cégszerű aláírás

PH.

Átvette:
aláírás + PH

Dátum:

Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

Levelezési cím: 1380 Budapest, Pf.: 1170 | E-mail: postpaid@nemzetiutdij.hu | Kékszámunk: 06-40-40-50-60
www.nemzetiutdij.hu

3. sz. melléklet Utólagos fizetés nyilatkozat részlet



Nyilatkozat

Ezúton nyilatkozom a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. részére, a megtett úttal arányos elektronikus útdíj utólagos díjfizetésével kapcsolatos hitelképességi minősítés elvégzéséhez:

Nyilatkozó (minősítést kérő) cég adatai:

Bejegyzett cég név:

Bejegyzett címe:

Adószáma:

Cégjegyzékszám:

Továbbiakban: a minősítést kérő cég

Kijelentem, hogy:

- a minősítést kérő cég csőd-, felszámolási-, vagy végelszámolási eljárás alatt áll:
 igen nem
- a minősítést kérő cég a cégnyilvántartásból törölve van, illetve vele szemben erre irányuló eljárás folyamatban van:
 igen nem
- a minősítést kérő céget a cégnyilvántartásba:
 nem jegyezték be bejegyezték
 nem szükséges a bejegyzés
- a minősítést kérő cég rendelkezik, fél évnél régebbi lejárt, hitelszerződésből, bankgarancia-szerződésből, factoring-keretszerződésből vagy pénzügyi lízingszerződésből eredő tartozással?
 igen nem
- a minősítést kérő cég rendelkezik, lejárt és át nem ütemezett adó-, vám-, társadalombiztosítási tartozással?
 igen nem
- a minősítést kérő cég off shore vállalkozás, és/vagy közvetlen tulajdonosa(i) – tulajdoni részaránytól függetlenül – off shore vállalkozás:
 igen nem
- a minősítést kérő cég átlagos statisztikai állományi létszáma a kérelmet megelőző legutolsó lezárt teljes üzleti évben kevesebb, mint 1 fő:
 igen nem
- a minősítést kérő cég a működéséhez szükséges jogerős hatósági engedélyekkel:
 nem rendelkezik rendelkezik

Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

Levelezési cím: 1380 Budapest, Pf.: 1170 | E-mail: postpaid@nemzetiutdij.hu | Kékszámunk: 06-40-40-50-60
www.nemzetiutdij.hu

4. sz. melléklet Eltérés térkép

13.1.2014

HU-GO ELEKTRONIKUS ÚTDÍJSZEDÉSI RENDSZER



ELEKTRONIKUS ÚTDÍJSZEDÉSI RENDSZER

Árkalkuláció

Teljes táv

4,28 km

Fizetős gyorsforgalmi szakaszok

0,00 km

Fizetős nem gyorsforgalmi szakaszok

1,66 km

Kalkulált ár (bruttó)

30 HUF



AZ ÖN ÚTVONALA KORLÁTOZÁST TARTALMAZ!

1. Kiinduló állomás: 9721 Gencsapáti
2. Haladjon 2,44 km-t
3. Hajtson fel a(z) **89** jelzésű útra és menjen 0,35 km-t
4. Váltson át a(z) **87** jelzésű útra és menjen 1,33 km-t (Szombathely)
5. Elérte a(z) 1. célállomást: 9707 Szombathely Herény Farkas Károly utca



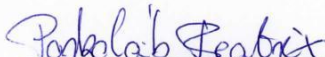
SZERZŐI NYILATKOZAT

Alulírott, Porkoláb Beatrix büntetőjogi felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy a szakdolgozatomban foglalt tények és adatok a valóságnak megfelelnek, és az abban leírtak a saját, önálló munkám eredményei.

A szakdolgozatban felhasznált adatokat a szerzői jogvédelem figyelembevételével alkalmaztam.

Ezen szakdolgozat semmilyen része nem került felhasználásra korábban oktatási intézmény más képzésén diplomaszerezés során.

Zalaegerszeg, 2015. 05. 18.


hallgató aláírása



ÖSSZEFOGLALÁS

(benyújtandó két példányban)

Elektronikus útdíj bevezetésének és működésének bemutatása
a Gartner Intertrans Hungária Kft. belföldi üzletágánál

szakdolgozat címe

Porkoláb Beatrix

Nappali tagozat, Gazdaságinformatikus szak,
Logisztikai informatikus szakirány

Hallgató neve
tagozat/csoport/szak/szakirány

Kötelező szakmai gyakorlati időmet a zalaegerszegi Gartner Intertrans Hungária Kft-nél töltöttem, amelynek fő tevékenységi profilja a nemzetközi és belföldi közúti áru fuvarozás, szállítmányozás. A cég 1991-ben jött létre a méltán elismert Zala Volán Áru fuvarozási Igazgatóságából. Két évre rá 1993-ban a cég állami tulajdonú vagyonát felvásárolta Ausztria egyik legtekintélyesebb fuvarozói társasága, a GARTNER KG, ettől fogva osztrák többségi tulajdonú gazdasági társaságként folytatja tevékenységeit.

A diplomamunkám témaválasztását időszerűnek és indokoltnak tartom, mert az elektronikus útdíj 2013. július 1-i bevezetése teljesen megváltoztatta a hazai fuvarozó közösség életét, és nem volt ez másként a fent említett zalaegerszegi cég munkájával sem. A hatályba lépett, 2013. évi LXVII. törvény, Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló új rendelkezés előírja minden 3.5 tonna össztömeget meghaladó gépjárműre a megtett úttal arányos útdíj megfizetését. A dolgozatom elkészítésekor a cél az volt, hogy egy kívülálló személy számára is egyértelmű legyen az elektronikus útdíjfizetési folyamat, betekintést nyerjen a rendszer működésébe.

Dolgozatomban először a belföldi közúti áru fuvarozáshoz kapcsolódó elméleti alapokat fektettem le. Ez után egy külön fejezetben mutattam be az Ausztriában található anyavállalatot, majd következett egy rövid áttekintés a magyarországi fióktelepek munkájáról. Végül, a dolgozatom szempontjából kulcsfontosságú cégről a zalaegerszegi Gartner Intertrans Hungária Kft-ről írtam. Szakdolgozatomban a fő hangsúlyt a negyedik fejezettől az Elektronikus Útdíj, az útdíj fizetési rendszer (HU-GO, Elektronikus Útdíjfizetési Rendszer) bemutatására és működésének megismerésére helyeztem.

Kitértem arra is, hogyan befolyásolta a kötelezően bevezetendő útdíj a Gartner Intertrans Hungária Kft-nél az irányítók és az adminisztrátorok munkáját. Valamint, hogy mekkora mértékű volt a változás az útdíj indulásakor, milyen átszervezéseket igényelt a cég részéről a sikeresebb, költséghatékonyabb feladatvégzés érdekében.

Részletes elemzést adtam a dolgozatomban arról, hogy a fuvarozó vállalatok mely fizetési módok közül választhatnak a HU-GO Rendszerben, az egyszerű viszonylati jegy megváltásától, a fedélzeti eszközön át, az utólagos fizetési kezdeményezésen keresztül, egészen a modern kort tükröző, HU-GO Mobil alkalmazás használatáig. A dolgozatban az is ismertetésre került, hogy azok a vállalatok, fuvarozók, fuvarosok, akik szabálytalanul használják mind a rendszert, mint pedig a díjköteles útszakaszokat azok milyen mértékű büntetésre számíthatnak. Azonban akadtak kivételek is, erről az

Amnesztia törvény, valamint a Parlament 2014 októberében elfogadott, Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény módosításának ismertetése kapcsán tettem említést.

Az elektronikus útdíj bevezetése, ahogy az várható volt, hazánk gazdasági helyzetét eléggé felkavarta. Jelen helyzetben a Gartner Intertrans Hungária Kft legfőbb feladata a bevételi források szinten tartása, és az évek során kiépített partnerkapcsolatok megtartása. A jövőben szükség van további alvállalkozói partnerek felkutatására, ugyanis az útdíj eléggé lecsökkentette a vállalkozások számát.