

Karmazin György: A „saját számlás” vállalatok dilemmái a használatarányos útdíj bevezetése miatt

A tervek szerint 2013. július 1-től Magyarországon is bevezetésre kerül a használatarányos elektronikus útdíj, amelyet először a gyorsforgalmi utakon, illetve a tranzitforgalom által leginkább igénybevett főúti szakaszokon kívánnak alkalmazni, de a tervek szerint a díjköteles szakaszok hossza a későbbiekben elérheti majd a 8000 kilométert is. Az új rendszerben a kategória, tengelyszám és környezetvédelmi besorolás függvényében már bevezetéskor is kb. 20-40 forint/km-t kellene fizetniük az úthasználóknak – a jelenlegi 6-10 forint/km-es díj helyett – és ez az összeg a későbbiekben akár a 60 forintot (az eredeti díj tízszeresét!) is elérheti. Ezért a saját járműveket mozgató termelő, gyártó és kereskedelmi cégek komoly költségnövekedéssel találhatják magukat szemben, főleg akkor, ha a kormány általi kompenzáció elmarad számukra és csak a fuvarozó vállalkozások tarthatnak – a várhatóan 13 %-os – a kompenzációra igényt.

A fenti, kompenzáció nélküli költség növekedés elkerülésének egyik alternatívája lehet, ha a saját gépjárműállományukat teljesen felszámolják az érintett vállalatok és ezt követően, több szolgáltatót versenyeztetve, egy általuk kiválasztott fuvarozóval végeztetik el a szállítási feladataikat (így a megrágult szállítási tevékenységből egy várhatóan kedvezőbb díjú és rugalmasabb fuvarozás lett). A gépjárműpark értékesítésénél szempont lehet, hogy olyan fuvarozó vállalkozásnak kerüljön eladásra, mellyel azután a termelő, gyártó, kereskedelmi cég akár hosszú távon le is tud szerződni. További megoldási lehetőségként merülhet fel a gépjárműpark üzemeltetésének teljes kiszervezése egy saját gazdasági társaságba (leányvállalatba) és a piacon úgynevezett „bújtatott” (elsősorban a saját termékek vevői kiszolgálását végző), „fuvarozó” vállalkozásként jelenik meg a kiszervezett tevékenység.

Az előbbieknél kevésbé radikális lépés, ha a termelő, gyártó, kereskedő vállalat csak egy részét értékesíti saját gépjárműveinek, így a többivel továbbra is el tud látni szállítási feladatokat, a lecsökkent kapacitás pótlására pedig fuvarozó vállalkozásokat vesz igénybe. Amennyiben a vállalat ragaszkodik gépjárműveinek megtartásához, például átadhatja őket egy profi fuvarozó vállalkozásnak üzemeltetésre.

Végül, de nem utolsósorban dönthet úgy a gyártó, termelő vagy kereskedelmi vállalat, hogy a használatarányos útdíj bevezetése ellenére is tovább folytatja a saját gépjárművek üzemeltetését, viszont az új rendszer miatt jelentősen megnövekedett útdíj költségeit kénytelen lesz beépíteni az általa forgalmazott és/vagy termelt termékek áraiba, mely a vállalat versenyképességének romlását eredményezheti.

A fentiekén kívül természetesen születhetnek további megoldási javaslatok is a „saját számlás” vállalatok részéről, ám az valószínűsíthető, hogy az állami kompenzáció elmaradása esetén további jelentős belföldi kereslet visszaesésre számíthatnak majd.