

Dr. Duma László - Karmazin György: A használatarányos útdíj bevezetésének várható hatása a saját számlás vállalatok stratégiai döntéseire

Absztrakt:

A 2008-as pénzügyi és gazdasági világválságot követő mélyrepülés után az Európai Kontinens nem tud magára találni és lassan állandósulttá válik hazánkban is a stagnáló, recesszióba hajló, nyomott gazdasági környezet. Ezen tények és a mélyülés változatlanágát előre vetítő prognózisok miatt a költségnövekedéssel járó kormányzati intézkedések minden hazai vállalkozás gazdálkodását érzékenyen fogják érinteni a jövőben. A 2013. július elsejével a közúti forgalomban bevezetésre tervezett használatarányos útdíj miatt, nemcsak a piaci szereplőknek, hanem a saját számlás vállalatoknak is át kell gondolniuk cégen belüli tevékenységeiket, üzleti folyamataikat és górcső alá venni a gyártás és vevői kiszolgáláshoz kapcsolódó szállítási költségeiket. A 2013-as év ismét el fogja hozni azt a dilemmát, hogy milyen tevékenységeket tartsanak meg a cégek vállalaton belül, illetve mit és milyen formában szervezzenek ki külső, szolgáltató vagy „saját” vállalkozásba.

Kulcsszó: válság, kiszervezés, saját számlás vállalat, stratégiai döntés.

1. Használatarányos útdíj bevezetése hazánkban

A tervek szerint Magyarországon is bevezetésre kerül a használatarányos elektronikus útdíj, amelyet először a gyorsforgalmi utakon, illetve a tranzitforgalom által leginkább igénybevett főúti szakaszokon kívánják alkalmazni. Az új rendszerben kizárólag a tehergépjárművek fizetnek a megtett távolsággal arányos díjat az autópályákon, autóutakon és egyes főútszakaszokon, összesen 6318 kilométeren. A 3,5 tonna feletti járművek számára az M0-ás körgyűrű és az azon belüli gyorsforgalmi szakaszok, valamint az M31 kivételével a teljes gyorsforgalmi hálózat díjköteles lesz. A személygépkocsik és autóbuszok a jelenleg is működő e-matricás rendszerben maradnak. A kormányhatározat szerint a kéttengelyes J2 járműkategóriában a gyorsforgalmi úton 39,29 forintot, főúton 16,72 forintot kell majd fizetni kilométerenként (Karmazin, 2012a).

A háromtengelyes J3 kategóriás járműveknél a gyorsforgalmi utakon 55,14 forint, főúton 28,94 forint lesz a tarifa, míg a **négy- és többtengelyes** tehergépjárművekre a gyorsforgalmi úton 85,34 forintot, főúton 53,23 forintot határoztak meg (NiT, 2012). A tervek szerint a díjköteles szakaszok hossza a későbbiekben elérheti a 8000 kilométert is. Az új rendszerben a kategórián és tengelyszámon túl a környezetvédelmi besorolás függvényében, szorzók alkalmazásával is változnak a díjtételek, ahogy az 1. táblázatban látható (NiT, 2012).

Jármű besorolása	Környezetvédelmi kategória	Szorzó
J2 3,5 tonna felett, 2 tengellyel	A - EURO III-tól	0,85
	B - EURO II.	1,00
	C - EURO 0-I.	1,15
J3 3,5 tonna felett, 3 tengellyel	A - EURO III-tól	0,85
	B - EURO II.	1,00
	C - EURO 0-I.	1,15
J4 3,5 tonna felett, 4 vagy több tengellyel	A - EURO III-tól	0,80
	B - EURO II.	1,00
	C - EURO 0-I.	1,20

1. táblázat: Járművek besorolása kategóriák, tengelyszámok és környezetvédelmi kategóriák alapján (Forrás: (NiT, 2012))

A kezdeti lépcsőzetes bevezetési elképzelésről már szó sincs, a teljes díjtételek alkalmazása várható a bevezetés első napjától kezdve. A fenti úthasználati díjakat és szorzókat figyelembe véve, a leggyakrabban használt nyerges szerelvények (legrosszabb környezetvédelmi kategória esetén) díja 0.35 Euro / km lesz (280 HUF/Euro árfolyamon számolva), amely talán Európában, de a környező országokban mindenképpen a legmagasabb díjtételt fogja eredményezni.

Az Európai Unió lehetővé teszi, hogy kedvezményrendszert alakítson ki minden Uniós tagállam, amelynek a mértéke maximum 13 % lehet a fenti díjából. Ez nagyfelhasználói kedvezményként jelentkezik és ezen belül a tagállamok önállóan alakíthatják ki, milyen feltételeknek kell megfelelnie az érintett vállalkozói körnek, hogy ez a maximum 13 % biztosítható legyen számukra. Pillanatnyilag ez még nincs kidolgozva, érdekképviseltek, köztük a NiT és az MKFE is próbálja megtalálni a megfelelő kompenzációs csomagot, ám ez nem egyszerű, mivel az nem lehet diszkriminatív a többi tagállammal szemben (Vereczkey, 2012).

A használatarányos útdíj infrastruktúrájának kialakítására közbeszerzést írtak ki, ahol is négy társaság (konzorcium) pályázatát fogadták el és kérték fel őket ajánlattevésre. A pályázók a T-System (műholdas), Getronics (műholdas), a Kapsch (kapus rendszer) és a Synergon rendszerei versenyeztek egymással (Napi Gazdaság, 2012). 2012. december 15-én közölte az ÁAK Zrt (Állami Autópálya Kezelő), hogy a Getronics ajánlatát fogadja el 34,89 milliárd HUF értékben (Diószegi, 2012). Az előkészületek lassúságát követően felgyorsultak a folyamatok: a 2012. december 27-re tervezett szerződéskötés átcúsúzott erre az évre, ellenben a januári aláírást követően a Getronics elállt a kivitelezési munka teljesítésétől. Ennek következtében a kormány úgy döntött, hogy a saját hatáskörében kívánja megvalósítani az elektronikus útdíj-rendszer kialakítását (Napi, 2013).

A fuvarozással, szállítmányozással és logisztikai szolgáltatásokkal foglalkozó piaci szereplők már készülnek a 2013 üzleti év második felévére, a megtett úttal arányos díj bevezetésének köszönhető költségnövekedés kezelésére. A határozott lépések közül kiemelhetjük a fuvarozói érdekképviselők által kidolgozandó kompenzációs csomagot, a szolgáltató vállalkozások beszerzési klaszterekbe tömörülését, illetve az érdekképviselők által nyújtott egyéb szolgáltatói kedvezmények fokozottabb igénybevételét. Ezen lépések révén kívánják a fenti vállalkozói körök tompítani az útdíj-költségek növekedésének terheit.

A fuvarpiac szereplői újabban javasolják az érdekvédelmi szervezeteknek azt is, hogy honlapjukon elérhető kalkulátorokat készítsenek, amely segítséget nyújthat a várható útdíj költségek számításához és a megbízói ajánlatok kiadásához. Arra is készülni kell, hogy az induláskor több mérési tévedés is elő fog fordulni az ÁAK részéről és ott fontos szerepet kell, hogy vállaljanak az érdekképviselők, hogy a tévedések miatti letiltásoktól megkíméljék a tagvállalalataikat. Abban a szakma egységes állásponton van, hogy az új költséget (használatarányos útdíj), a szolgáltató által kiállított számlában önálló soron kell szerepeltetni és azt teljes mértékben tovább kell hárítani a megrendelő felé (NiT, 2012).

Felmerül a kérdés, hogy azok a vállalatok, amelyek nem külső szolgáltatót vesznek igénybe a saját termelő, gyártó tevékenységük támogatására, illetve vevőik kiszolgálására, hogyan tudják kezelni a helyzetet? Hogyan tudják érvényesíteni és kompenzálni a növekvő költségekből származó profitveszteségeiket? Amennyiben az esetükben a kompenzációra nem kerül sor (és erre nagy esély van), akkor a saját járműveket mozgató termelő, gyártó és kereskedelmi cégek komoly költségnövekedéssel találhatják szemben magukat.

A költségnövekedésre adható válaszok közül két operatív és egy stratégiai döntés (azon belül több lehetséges forma alkalmazásával) látszik lehetséges megoldásnak. Gyors, rövidtávon „megoldást nyújtó” operatív lépésként megtehetik azt, hogy a vállalászási eredményeket csökkentve „kigazdálkodják” a növekvő költségeket vagy a termékeik árában beépítve, a vevőikre továbbhárítva megpróbálnak áremelést érvényesíteni. Kérdés, hogy mit enged meg a piac és mit tesznek a versenytársak? A saját számlás vállalatok, közép és hosszú távú stratégiai döntésként azt is megléphetik, hogy az eddigi szállítási tevékenységet külső, szolgáltató cégbe kiszervezik (Karmazin, 2012b).

2. Törvényi változások, a saját számlásokat sújtó további negatív hatások

2012. december 8-tól megváltoztak a fuvarozási engedélyekre vonatkozó szabályok: minden 7,5 tonna feletti teher gépjárműre, közúti áruszállítási igazolványt kell kiváltani, még akkor is, ha a jármű, az áru továbbítás során saját számlás fuvarát végez. Az engedélyt a közlekedési hatóság egy kérelem benyújtását követően adja ki 2 példányban, rendszámhoz kötötten. A kiváltáshoz pedig az üzemben tartónak nyilatkoznia kell arról, hogy tevékenységük megfelel a saját számlás tevékenység feltételeinek (261/2011. (XII. 7.) Kormányrendelet).

Fontos megjegyezni, hogy az igazolvány egyik példányát az üzemeltető székhelyén kell őrizni, a másik példányt – a szállítási tevékenység közben – a járművön kell tartani. Ha a járművet személyesen nem a tulajdonos vagy az üzemeltető vezeti (ez a saját számlások esetében valószínűsíthető), az igazolvány csak olyan dokumentummal együtt hatályos, amely hitelt érdemlően igazolja, hogy a járművet vezető személy az üzemeltetővel munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban áll. Ez a rendelet olyan kihívások elé állítja a saját számlás vállalatokat, amelyekre várhatóan nincsenek felkészülve, hiszen közlekedési, szakma specifikus tudást vár el tőlük és túlzott adminisztrációs terheket ró rájuk.

3. Szállítási és logisztikai tevékenységek kiszervezése

2009-ban még optimista és pesszimista előrejelzések is napvilágot láttak a válság „lefolyásával” kapcsolatban (mint „V”, „U”, „W” alakú válság), napjainkra azonban világossá vált, hogy a jelenlegi állapot évekre konzerválódik és az Európai Unió, benne hazánkkal, még 2013-14-re sem tud kilábalni a gazdasági válságból.

Már a 2000-es évekre jellemzővé vált az, hogy „a globális versenyhelyzet fokozódása miatt egyre több cég a nemzetközi piacra lépéssel próbálta megerősíteni, illetve megőrizni előnyét versenytársaival szemben. A termelőtevékenységek kiszervezése, külföldre telepítése ugyanakkor radikális módon változtatta meg az ellátási láncok struktúráját és az érintett vállalatok ellátási láncban elfoglalt pozícióját” (Buckley-Ghauri, 2004 in Hegyi-Horvath, 2012). Hyun Jeung Ko és Goddard kutatásaik alapján igazolták, hogy a logisztikai kiszervezés a 2000-es évekre meghaladta a 70%-ot és ez a jelenség a válság hatására még inkább fokozódott (Hyun, Ming-Chang, 2006 in Hegyi-Horváth, 2012). „A logisztikai outsourcing legfontosabb stratégiai céljai a költségcsökkentés, nagyobb rugalmasság, magasabb kiszolgálási szint, fő tevékenységre koncentráció” – mondja ki egy Magyarországon végzett felmérés (KPMG, 2009). A kiszervezésben a legjobb támogatást a vállalatok földrajzi környezetében működő 3 PL (third party logistics) szolgáltatók nyújthatják.

„A saját számlás szállítás teljesítménye jelentősen, 10%-kal, míg a fuvardíj ellenében végzetté 3%-kal csökkent az előző év azonos időszakához képest. A saját számlás szállításhoz képest az üresen megtett út aránya, mialatt a fuvardíj ellenében végzettnél csökkent” (KSH, 2012b). A KSH adataiból is jól látszik, hogy a belföldi kereslet visszaesésén túl – fokozottan figyelembe véve a rosszabb hatékonysági mutatókat – valószínűleg már több termelő vállalat a kiszervezés, átalakítás vagy egyéb versenyképességet és rugalmasságot támogató megoldás mellett döntött (Zahn, 2012). A HBI (Bisnode Magyarország Kft) 2013. január 28-án elérhető céglistája alapján összesen 21.686 olyan cég van Magyarországon, amely minimum 1 tehergépjárművel rendelkezik. Közülük 2396 vállalkozás tevékenykedik a fuvarozás, raktározás területén, mint szolgáltató, így őket figyelmen kívül hagyva, 19.290 cég végez saját számlás szállításokat hazánkban.

Sajnos arra nincs adat, hogy-e vállalkozások közül, melyekben van csak 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeg alatti jármű állomány, de a saját számlás vállalatok száma, a korrigálás után is jelentős lehet. A saját számlás vállalkozások ágazatok szerinti megoszlását szemlélteti a 2. táblázat.

Tevékenység	Cégek száma (db)
Kereskedelem	6951
Gyártás	4822
Egyéb termelő vállalat (pl.: mezőgazdaság, bányászat, stb.)	1363
Építőipar	2532
Egyéb	3622

2. táblázat: Saját számlás vállalatok megoszlása ágazatok szerint 2013 (Forrás: HBI céglista alapján) (saját szerkesztés)

Látható, hogy a hazai saját számlás vállalatok előtt még továbbra is meg van annak a lehetősége, hogy döntésüknek köszönhetően bővüljön a szállítási (a termelést és gyártást támogató illetve a vevőket kiszolgáló árutovábbítások) és logisztikai tevékenységeket kiszervező cégek száma. Az outsource (kiszervezett) megoldásnak köszönhetően átláthatóbbá és várhatóan költséghatékonyabbá válik a szállítási terület és ez összességében pozitív hatással lesz majd az egész vállalat eredményességére és versenyképességére is. A fenti számok tükrében az állami (az útdíj növekedése miatti) kompenzációra egyébként is kicsi az esély. 2011. január 1. óta, 414 saját számlás vállalkozás, 1.350.401.ezer HUF értékben igényelte vissza a felhasznált üzemanyagok után a jövedéki adót (17 HUF/liter). (NAV, 2012). Ezen adatok tudatában, az állami költségvetés előkészítői azt valószínűsíthetik, hogy a saját számlásoknak még „jól megy”, nagy számban nincs szükségük a jövedéki adó visszatérítésére sem, akkor egyéb kompenzációra sem fognak igényt tartani.

Hazai fuvarozó és saját számlás vállalatok konkrét versenyképességi összehasonlítására a következő költség-összehasonlító modellt vázoljuk fel, két jellemző szállítójármű-kategóriára, a 12 tonnás és a 40 tonnás megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsikra.

Gyorsforgalmi úton		Fuvarozó	Saját számlás
12 tonna megegyezett legnagyobb össz tömeg (EURO III.)	Átlagos futás-költség (Ft/km)	128,5	128,5
	Futás-kihasználás (%)	88	75
	Útdíj kompenzációval (Ft/km -0,85)	11,1	0
	Effektív fajlagos rakott-km költség (Ft/km)	133,4	171,3
		100%	128%
Gyorsforgalmi úton			
40 tonna megegyezett legnagyobb össz tömeg (EURO III.)	Átlagos futás-költség (Ft/km)	213	213
	Futás-kihasználás (%)	92,5	75
	Útdíj kompenzációval (Ft/km - 0,8)	22,75	0
	Effektív fajlagos rakott-km költség (Ft/km)	205,7	284,0
		100%	138%

3. Táblázat: Hazai fuvarozó és saját számlás vállalatok költség-összehasonlítása (saját szerkesztés)

A becslés során egy hazai, mindkét fenti kategóriában több járművel rendelkező fuvarozó vállalat 2012 évi teljes költségeit dolgoztuk fel. Kiinduló feltételezésként a két jellemző járműkategóriának megbecsültük a guruló költségeit, amelyet értelemszerűen azonosnak vettünk fuvaros és saját számlás esetekre. A költség-összehasonlítás során figyelembe vettük a guruló költségeket, az idővel arányos költségeket és a vállalkozás üzemi költségeit is. Az előbbi három költségcsoportot futásra (összkm) vetítettük, így kaptuk az 1 km-re eső átlagos futásköltséget. Az így kapott adatokat azért tekinthetjük reprezentatívnak, mert az áru fuvarozás rendkívül kompetitív szektor Magyarországon, azaz egy piacon tartósan jelenlévő vállalat jelentékeny mértékben, tartósan nem tud eltérni a piaci versenyben kialakult árszínvontól.

Az egyszerű számítás során figyelembe vettük a két eset közötti kapacitás-kihasználtság és útdíj-kompenzációs eltéréseket. Ez utóbbi tényezőre a fentebb vázolt szabályozási sajátosságok miatt a saját számlás esetben nem számoltunk. A kihasználtsági értékeket egy-egy, szintén hazai fuvarozó, illetve saját számlás vállalkozás adatainak elemzéséből számoltuk, illetve az eltérés mértékét a fentebb idézett KSH forrás figyelembevételével becsültük. Ezen két tényezővel kiszámoltuk az effektív rakott kilométerre jutó fajlagos költséget, Ft/km dimenzióban.

Az előzőekben vázolt modell alapján a 12 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek esetén 28 %-kal, a 40 tonnás megengedett legnagyobb össztömegű járművek esetében pedig 38%-kal becsülhető többre a saját számlás szállítók költségtöbblete a rakott km-ekre vetítve a fuvarozókkal szemben. Ezek a különbségek igen jelentősnek mondhatók, így stratégiai kezelésük feltétlen szükséges.

4. Stratégiai döntést követő irányok

A hatékonyságban csökkenő és a kompenzáció nélküli, az előbbieken látott jelentős költségnövekedéssel járó helyzet elkerülésének egyik alternatívája lehet, ha a saját számlás vállalatok az árutovábbítási tevékenységüket beszüntetik, a gépjárműveiket értékesítik (ezáltal a fő tevékenységük fejlesztését támogató pénzügyi forráshoz juthatnak). Ezzel párhuzamosan, több szolgáltatót is versenyeztetve, egy általuk kiválasztott fuvarozóval, szállítmányozóval vagy logisztikai szolgáltatóval végeztetik el az árutovábbításhoz kapcsolódó feladataikat (így a „drága” szállítási tevékenységből egy várhatóan kedvezőbb díjú és rugalmasabb szolgáltatás lesz).

A tevékenység átadásának nem lehet akadálya a régiókban működő fuvarozó vállalkozók felkészültsége és kapacitásbeli korlátai, melyet a 4. táblázat adatai is igazolnak.

Régió	Fuvarozó	Saját számlás
	db	db
Közép-Magyarország	8033	8084
Észak-Alföld	1609	2528
Észak-Magyarország	1133	1829
Dél-Alföld	1628	2703
Közép-Dunántúl	1833	2237
Dél-Dunántúl	1007	2023
Nyugat-Dunántúl	1436	2282
Magyarország összes	16679	21686

4. táblázat: A hazai fuvarozó és saját számlás vállalkozások régiónkénti eloszlása 2013

Forrás: HBI céglista alapján (saját szerkesztés)

A 4. táblázat alapján kijelenthető, hogy a hazai saját számlás és fuvarozó cégek régiónkénti eloszlása egyenletes. Következésképpen lehet az az egyik stratégiai megoldás, hogy a hazai fuvarozó vállalkozások fokozatosan átvegyék ezen szállítási feladatokat is, amely a fuvarozó vállalkozók számossági oldaláról nem jelenthet problémát.

Az előbbinél kevésbé radikális lépés, ha a termelő, gyártó, kereskedő vállalat csak egy részét értékesíti saját gépjárműveinek (például a régi, elavult, magas üzemeltetési költséggel üzemeltethető járműveit). A többivel továbbra is el tud látni bizonyos szállítási feladatokat, a lecsökkent kapacitás pótlására pedig egyrésztől fuvarozó vállalkozásokat vehet igénybe, vagy a tevékenységet magánál tartva, a hullámozó vevői igényeket figyelembe véve, bérelt járművekkel és saját munkatársakkal végezteti a szezonális szállítást. Erre nagyon sok jó megoldást kínálnak a haszongépjármű bérlettel foglalkozó cégek.

A gépjárműpark értékesítésénél szempont lehet, hogy olyan fuvarozó, szállítmányozó vagy logisztikai vállalkozásnak kerüljön eladásra a járműflotta, amellyel azután a termelő, gyártó, kereskedelmi cég akár hosszú távon is le tud szerződni. Itt lehetőség van arra, hogy a tipizált járműveket „megtartsa” a vállalkozás, illetve a saját gépkocsivezetőit a járművel átadva a szolgáltató cég alkalmazásába, megtartható a volt munkatársak munkahelye és várhatóan a vevői kiszolgálás sem sérül oly mértékben. Ezt a megoldást részben is megteheti a vállalat például csak a 7,5 tonna feletti kategóriákat „szervezi ki” a rendelkezésére álló állományból.

Amennyiben a vállalat nem kívánja értékesíteni a gépjárműveit és ragaszkodik a munkatársaihoz is, akkor arra is van lehetőség, hogy átadja őket egy „profi” fuvarozó vállalkozásnak „csak” üzemeltetésre.

További megoldási lehetőségként merülhet fel a gépjárműpark és személyi állomány teljes kiszervezése egy saját gazdasági társaságba (leányvállalatba) és a piacon úgynevezett „bújtatott” (elsősorban a saját termékek gyártását és vevői kiszolgálását végző), „fuvarozó” vállalkozásként jelenik meg a kiszervezett tevékenység. Ez a cég egy önálló profit és profil centerként fog működni a vállalat csoporton belül, a fő tevékenységének köszönhetően pedig kompenzációkra, kedvezményekre és visszaigénylésekre tarthat igényt. Ellenben arra fel kell készülniük, hogy a fuvarozás komoly szakmai tevékenység, alapos tudást és felkészültséget vár el az új vállalkozásként működtetett terület minden munkatársától.

Az üres futások csökkentése érdekében idegen áruk fuvarozását is vállalhatja, melynek következtében a „saját áruk fajlagos szállítási” költségeit tovább csökkenti. A méretgazdaságosságot (piacgazdaságosságot) figyelembe vevő stratégiai döntést követően, a „szállítási” tevékenység, önálló szervezetben történő végzéséhez hozzáértő, előírt végzettséggel rendelkező közlekedési szakemberekből álló szervezetet szükséges felépíteni.

5. Összefoglalás

A fentiekén kívül természetesen születhetnek további, az előző javaslatokat kombináló megoldások is a saját számlás vállalatok részéről, ám az valószínűsíthető, hogy az állami kompenzáció elmaradása, a belföldi kereslet további visszaesése, a rossz hatékonysággal „benntartott” szállítási üzem és a jövőben várható plusz költségek miatt hamarosan döntést kell hozniuk a termelő, gyártó és kereskedelmi vállalatoknak a szállítási tevékenységük optimalizálása érdekében! A szállítási tevékenység megtartása során számba vehetik a vállalatok a beszerzési klubok és klaszterek által nyújtott flotta kedvezményeket, illetve ha a kiszervezést, mint lehetőséget is számba veszik, akkor javasolt, hogy a döntés előkészítésére logisztikai tanácsadókat kérjenek fel és elkezdjék a partneri együttműködés alapjainak lerakását a régióikban található 3 PL (third party logistics) szolgáltatókkal.

Hivatkozások

- [1.] KSH Gyorstájékoztató (2012): <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/gyor/gde/gde21206.pdf>
(Letöltés dátuma: 2012.12.18.)
- [2.] Karmazin György (2012a): A használatarányos útdíj magyarországi bevezetésének hatásai a piac szereplőire. In: Dr. Bokor Zoltán (főszerk.): Logisztikai Évkönyv 2013, Budapest, Magyar Logisztikai Egyesület, 237-242. oldal
- [3.] Karmazin György (2012b): A „saját számlás” vállalatok dilemmái a használatarányos útdíj bevezetése miatt. In: Vereb István (felelős kiadó): Magyar Üzleti világ, Codex Consulting Kft., 2012/3 Ősz, 55. oldal
- [4.] Maradj Talpon! (2012): NiT Hungary regionális küldött és tagi találkozója. 2012.11.29., Budapest. www.nit.hu (Letöltés dátuma: 2012.12.18.)
- [5.] Vereczkey Zoltán (2012): E-útdíj, kompenzáció, adótörvény – fuvarozói szemmel. Magyar Fuvarozói Fórum 2012.11.22. Budapest
<http://www.magyarkozlekedes.hu/index.php/korabbi-rendezyenyek/10315-magyar-fuvarozoi-forum-2012> (Letöltés dátuma: 2012.12.18.)
- [6.] Most többszörletlenes lett az útdíjberuházás (2013). In: Napi Gazdaság, XXIII. évfolyam, 17. szám, 2012.01.28., 3. oldal
- [7.] Ma eldől az útdíjtender (2012). In: Napi Gazdaság, XXII. évfolyam, 230. szám, 2012.12.03., 4. oldal
- [8.] Diószegi József (2012): A Getronics nyerte az útdíjtendert. In: Napi Gazdaság, XXII. évfolyam, 240. szám, 2012.12.17., 6. oldal
- [9.] Hegyi Csaba - Horváth Adrián (2012.). A hatékony logisztikai szolgáltatások informatikai összefüggései 3PL szolgáltatóknál. Transpack, 2012, XI. évf. 6. szám, 70-72. oldal
- [10.] KSH (2012): Statisztikai tükör. VI. évfolyam 93. szám 2012. november 28., 2. oldal

[11.] Zahn, Erich (2012): Stratégiai viselkedés turbulens időkben - Miről szól a stratégia és a dinamikus vállalatirányítás?

http://www.controllingportal.hu/Tematikus_konyvtar/Strategiaalkotas/Strategiai_viselkedes_turbulens_idokben_Mirol_szol_a_strategia_es_a_dinamikus_vallalatiranyitas?PHPSESSID=903a8193310a1c5be8f569131e27262f (Letöltés dátuma: 2012.12.20.)

[12.] HBI céginformációs rendszer. www.hbi.hu (Letöltés dátuma: 2013.01.28.)

[13.] NAV (2012): Jövedéki Főosztály, Központosított Jövedéki Információs rendszere www.nav.gov.hu (Letöltés dátuma: 2012.12.10.)

[14.] KPMG. (2009). Logisztikai Outsourcing Magyarországon 2009. Budapest

Melléklet

A Kormány 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelete a díj ellenében végzett közúti árutovábbítási, a saját számlás áruszállítási, valamint az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenységről, továbbá az ezekkel összefüggő jogszabályok módosításáról szóló rendelet 29. §-a értelmében a „7,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű teherjárművel saját számlás közúti áruszállítás közúti áruszállítási igazolvánnyal végezhető”.

31. § (1) A közúti áruszállítási igazolványt és a közúti személyszállítási igazolványt (a továbbiakban együtt: igazolvány) – járművenként két példányban, kérelemre – a közlekedési hatóság adja ki.

(2) Az igazolvány abban az esetben adható ki, ha a jármű üzemeltetője nyilatkozatot tesz, hogy az igazolvánnyal végzett tevékenysége mindenben megfelel a saját számlás közúti áruszállítás, illetve az autóbusszal végzett saját számlás személyszállítás feltételeinek.

(3) Az igazolvány kiadása iránti kérelemben fel kell tüntetni a kérelmező gazdálkodó szervezet nevét, formáját és székhelyét, vezetőjének a természetes személyazonosító adatait, az üzemeltetni kívánt járművet, rendszám szerint, valamint a jármű üzemeltetésének jogcímét és telephelyét (tárolási helyét).

(4) Az igazolványt a közlekedési hatóság a kérelemben meghatározott időtartamra, de legfeljebb öt évre adja ki, az üzemeltető nevére és a jármű rendszámára szólóan, kettő példányban.