2023 I. LAPSZÁM

ALD Automotive | LeasePlan

Flotta Magazin



Interjú

Pesti Tímea, az ALD Automotive LeasePlan Magyarország vezérigazgatója

6. oldal

Autóipari trendek

Zöldülő és drágulo újautó piac

10. oldal

Bővülés és növekedés

Bemutatjuk rövidtávú lízing és használtautó üzletágunkat

14. oldal

www.leaseplan.com/hu-hu | www.aldautomotive.hu
www.autotartosberlet.hu
wwww.hasznaltauto.leaseplan.com

VOLVO

Szerezze be online megbízható útitársát a Volvo kínálatából.

Kedvező finanszírozással és rövid szállítási határidővel válhat **Volvo XC60** vagy **XC90**-es tulajdonossá, ha most rendeli meg leendő útitársát. Az ajánlatban részt vevő modellekhez komplett télikerék-garnitúra, 4 évre, max. 200 000 km-ig gyári kiterjesztett garancia, valamint 4 éves Standard szervizcsomag (Volvo Cars Service Plan 4) is jár.



Részletek és az ajánlat feltételei: volvocars.hu

Az ajánlatban érintett modellek vegyes fogyasztása 6,0-7,7/100 km, CO_2-kibocsátása 158-202 g/km.

Tartalom

4 **ALD AUTOMOTIVE LEASEPLAN**
We are now together

6 **VEZÉRIGAZGATÓNK, PESTI TÍMEA**
Interjú az újonnan létrejövő vállalat karmesterével

10 **ZÖLDÜLŐ ÉS DRÁGULÓ ÚJAUTÓ PIAC**
Mi várható a következő években?

14 **BŐVÜLŐ TELEPHELY, SZÉLESEDŐ KÍNÁLAT, NÖVEKVŐ RUGALMASSÁG**
Rövidtávú lízing és használtautó értékesítési üzletágunk

19 **e-LCV TRENDEK**
A házhoz szállító cégek sem kerülhetik el az elektromos átállást

22 **A VALÓDI HATÓTÁV NYOMÁBAN**
Teszteltük a legnépszerűbb e-autókat

26 **ZÖLD HÍREK A NAGYVILÁGBÓL**
Biokreditek, avagy befektetés a természetbe

30 **TIPPEK A NYARALÁSHOZ**
Éberen, biztonságosan a nyári utazás alatt is

32 **CÉGES AUTÓVAL KÜLFÖLDÖN**
Erre figyeljünk a díjakkal, bírságokkal kapcsolatban

34 **E-MOBILITÁS ÉS TECHNOLÓGIA**
6 innováció az elektromos autózás átalakulásáért

38 **MATRICA KISOKOS**
Minden, amit a pótdíjakról és azok elkerüléséről tudni lehet

40 **SAFETY TIPPEK**
Mit NE tegyünk a biztonsági övvel

IMPRESSZUM

KIADÁSÉRT FELEL	Pesti Tímea	KIADÓ	LeasePlan Hungária Zrt.
VEZETŐ SZERKESZTŐ	LeasePlan Hungária Zrt.	SZERKESZTŐSÉG	1113 Bp., Bocskai út 134–146.
MARKETING	Bondár-Marosvári Bettina	E-MAIL	bettina.marosvari@leaseplan.com
LAPTERV	Koliger Endre	WEB	www.autotartosberlet.hu
FOTÓ	LeasePlan és Rácz Tamás		

We are now together.

2023. május 23. Ezen a napon véget ért a LeasePlan és az ALD Automotive eddigi története és egy új korszak vette kezdetét, amiben a két vezető flottakezelő immáron nem versenytársként, hanem egy közös vállalatként, ALD Automotive LeasePlan folytatja tevékenységét. A LeasePlan az ALD Automotive általi felvásárlásával a két vállalat megkezdte az egy közös cég létrehozását célzó integrációs folyamatokat.

Ez a rendhagyó fúzió egy ugrásszerű lépés a fejlődés útján, mellyel az egyesült vállalat számára a szakmai felkészültség, valamint a pénzügyi háttér is adott ahhoz, hogy a fenntartható mobilitás globális vezetőjévé váljon. A két cég egyesített ereje lehetővé teszi, hogy kijelölje a zéró kibocsátáshoz és a digitális átálláshoz vezető utat és ezáltal még magasabb színvonalú szolgáltatásokat, megoldásokat és értékajánlatokat biztosítson. Az új szervezet bővíteni fogja érdekeltségeit és tovább építkezik jelenlegi erősségeire, a stabil növekedés érdekében.



ALD Automotive | LeasePlan

“Az ALD Automotive és a LeasePlan együttes szakmai felkészültsége és a csapat elköteleződése lehetővé teszi számunkra, hogy a fenntartható mobilitás globális vezetőjévé váljunk és ezáltal értéket közvetítsünk minden ügyfelünk és partnerünk számára.”



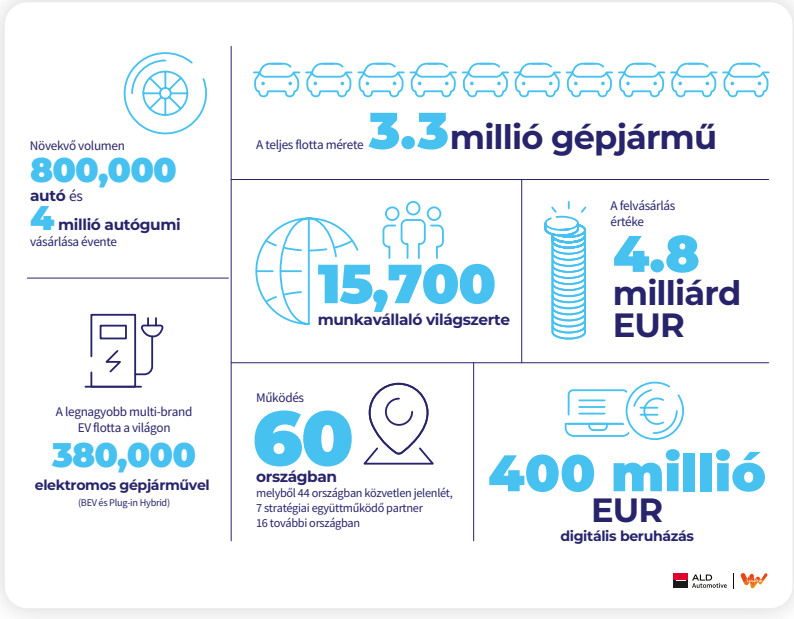
A fúzió nemzetközi háttere

Az ALD Automotive-t tulajdonló Société Generale 2022. januárjában jelentette be felvásárlási szándékát a LeasePlan felé, mely az Európai Központi Bank felügyelete alatt működve, a TDR Capital konzorcium részét képezte eddig. Az akvizíció lezárására végül hosszas előkészületeket követően, 2023. május 23-án került sor, melynek ellenértékét, 4,8 milliárd eurót készpénzben és ALD részvényekkel fizettek ki[1]. Az ügylet lezárását követően, a két flottakezelő az Európai Központi Bank jóváhagyásáig egyelőre külön jogi entitásban, de egy közös nemzetközi és lokális vezetőség égisze alatt folytatja tevékenységét, az új brand bejelentéséig ALD Automotive LeasePlan néven.

A fenntartható mobilitás globális vezetője

A világszerte 3,3 millió autót számláló flottájával, 15.700 szakképzett munkavállalójával és a 44 országban aktív jelenlétével az ALD Automotive | LeasePlan egyedülálló pozíciót tölt be a piacon. Az újonnan létrejövő vállalat stratégiai céljai között szerepel, hogy minden ügyfélszegmensben stabil növekedést érjen el, mindezt a kiváló színvonalú szolgáltatások biztosítása által és folyamatos értékteremtés mellett. A fenntartható mobilitás és a digitális transzformáció terén vezető szerepet kíván betölteni a szaktudás egyesítése és a fejlesztési beruházások által. Mindezek pedig csakis a megfelelő szinergiák kialakításával érhető el, melyre nagy hangsúlyt fektet az elkövetkező időszakban.

„Vezérigazgatói pozíciómban egyfelől John Saffrett, a korábbi vezérigazgató-helyettes kinevezését megőrizve támogat majd, másfelől pedig felkértem Berno Kleinherenbrinket, korábbi Kereskedelmi- és Cluster igazgatót, hogy szintén vezérigazgató-helyettesként vegyen részt az új vállalat növekedést célzó fejlesztéseiben." – mondta Tim Albertsen, az ALD Automotive LeasePlan vezérigazgatója. *„Tex Gunning-nak, aki a bejelentés napján, 2023. május 22-én távozott a LeasePlan vezérigazgatói pozíciójából, szeretném megköszönni az elmúlt hét évben végzett kemény munkáját, amely a LeasePlan-t a flottakezelés piacvezető vállalatává tette. A felvásárlásra irányuló szándékunk bejelentése óta szorosan együtt dolgoztunk Tex-xel, így biztos vagyok abban, hogy az új vállalat vezető pozícióiban a legalkalmasabb személyek kaptak helyet."*



[1] Az összeg alapját az ALD 2023. május 19-i 11,31 eurós részvényárfolyama képezte, beleértve a biztosítékokat és a függő ellenérték becsült valós értékét.

INTERJÚ



Pesti Tímea, az ALD Automotive LeasePlan Magyarország vezérigazgatója

2023. május 23-án történelmi fordulóponthoz érkezett mind a LeasePlan Hungária Zrt., mind pedig az ALD Automotive Magyarország Kft. élete – a két vállalat ettől a naptól már nem egymás versenytársa. A két cégből újonnan létrejövő ALD Automotive LeasePlan Magyarország vállalat élére közös vezérigazgató érkezett, Pesti Tímea személyében. Tímea a LeasePlan Hungária Zrt. korábbi vezérigazgatójaként aktív szereplője volt a fúzió előkészítő folyamatainak, új pozíciójában pedig az integráció kivitelezéséért, az új stratégiák gyakorlatban történő megvalósításáért, valamint a fenntarthatósági és digitalizációs fejlesztések lebonyolításáért felel majd. Olvassa el vele készült interjúnkat, melyből megtudhatja, mi motivál egy tapasztalt vezérigazgatót egy ilyen rendhagyó helyzetben és mi lehet a siker kulcsa, melynek eredményeként az újonnan létrejövő ALD Automotive LeasePlan Magyarország a fenntartható mobilitás vezetőjévé válik.

A LeasePlan Flottamagazin 2017-es tavaszi lapszámában számoltunk be a LeasePlan Hungária Zrt. élére történő vezérigazgatói kinevezéséről. A bejelentő cikkben említette, hogy személye, tapasztalata, valamint az, hogy házon belülről érkezik a pozícióba, bizalmat és folytonosságot üzen a piacnak. Ez a jelenlegi helyzetben még inkább igaz lehet – mi volt a legkedvesebb élménye a mostani kinevezés kapcsán, ami a piac vagy az ügyfelek felől érkezett?

A LeasePlan az elmúlt éveket stabil és kiemelkedő mutatókkal zárta, a nehezített piaci környezet és a beszállítói oldalon jelentkező kihívások ellenére is. Olyannyira, hogy az eredmények alapján, a cégcsoporton belül az elsők közé emelkedtünk, nem csak régiós, hanem globális szinten is példa értékű ország lettünk. Itt nem csak a növekedésre vagy profitszámokra kell gondolni, hanem az egyik legfontosabb mutatónkra, az ügyfélelégedettségre is, melyben szintén kiemelkedünk. Szakmai oldalról tehát minden adott volt a sikerhez, ám számomra az új vállalat vezérigazgatói kinevezése emberi oldalról is megerősítést nyújt abban, hogy amit és ahogyan csináltunk eddig, az mind a kollégák, mind az ügyfelek, mind pedig a piac számára hosszú távon előnyös lesz.

Számomra nagyon megható nap volt május 23-a, mert olyan őszinte szeretetet és megbecsülést kaptam külső és belső körökből is, amire szerintem mindenki vágyik, de ritkán adatik meg ilyen mértékben, és amire talán nem is számítottam. A rengeteg személyes köszöntés és gratuláció, amely számos különböző platformon, közvetlenül vagy közvetetten elért hozzám, hosszú távon ad lendületet az előttünk álló, kihívásokkal teli időszakhoz. Ezúton is nagyon köszönöm, mindent megteszek, hogy ezt a bizalmat és szeretetet a jövőben is megszolgáljam. Bízom benne, hogy az új vállalati struktúrában is tovább tudjuk vinni ezeket az emberi értékeket és egy olyan kultúrát tudunk kialakítani, amely a kölcsönös tiszteleten, szakértelmen és együttműködésen alapul.

Hogyan élte meg az elmúlt időszakot, amikor még bizonytalanságok között és konkrétumok nélkül kellett a fúzió előkészítésén dolgozni és mi segített ebben a nehéz helyzetben?

Nagyon örülök, hogy május 23-án végre eldördült az a bizonyos startpisztoly, és ugyan még hosszú út vezet a végső célig, de már végre elkezdhettünk a gyakorlatban is dolgozni a tervek kivitelezésén, vagy azok finomításán, véglegesítésén a kinyílt könyvek mellett. Sajnos a tényleges bejelentést megelőzően, szám szerint három alkalommal is eltolódott az akvizíció lezárásának dátuma, különböző nemzetközi adminisztrációs okokból, így minden egyes elhalasztásnál átmenetileg még ki kellett fújnunk a felszívott levegőt és folytatni a féllábon állást még pár hétig. Mondanom sem kell, hogy ez visszavetette az energiaszintet és a lelkesedést minden kollégában, de bennem is. Ez kimerítő! Sokakban megfogalmazódott az a felismerés, hogy jóval fárasztóbb a 100%-on való pörgésnél az egyhelyben toporgás, amikor a régi rendszerekben már nem akarunk és nem is tudunk fejlesztéseket véghez vinni, az új tervekkel viszont még nem indulhattunk el, a jogi korlátok miatt.

Az elkövetkező időszak egyik legnagyobb kihívása az lesz, hogy újra felpörögjünk és az üzletfolytonosság biztosítása, ügyfélelégedettség megtartása mellett maximális bedobással teljesítsük az integrációhoz kapcsolódó feladatokat is. Szerencsére mindkét cég menedzsment tagjain azt látom, hogy ég bennük a tettvágy és örülünk, hogy végre együtt belekezdhetünk a tervek megvalósításába. Minden – jó értelemben vett - eszközt be fogunk vetni annak érdekében, hogy ez a tenni akarás a szervezet egészére átszálljon és mindenkit a lehető leghamarabb lendületbe hozzunk.

Mesélne az integráció lépéseiről és arról, hogy milyen lépések zajlanak majd a háttérben az elkövetkező hónapokban?

A két cég összeolvasztásának tervezése már több, mint egy éve tart, így ezekben a hosszú hónapokban minden területre vonatkozóan, részletes akcióterveket dolgoztunk ki. Első körben ezek mentén kezdjük el összehangolni a folyamatokat és kellő nyitottsággal próbálunk alkalmazkodni a menet közben felmerülő új adottságokhoz, meglepetésekhez, mert abban biztos vagyok, hogy lesznek érdekes felismerések, újdonságok. Fontos megjegyezni, hogy május 23-ával megszűntünk versenytársak lenni, innentől minden információ megosztható a másik féllel, azonban jogilag még két külön entitásként működünk továbbra is, teljes szervezettel és külön struktúrával. Ennek oka, hogy az Európai Központi Bank jóváhagyása még várat magára, amely szükséges ahhoz, hogy a jogi és a fizikai integráció is megvalósulhasson; ezt az év utolsó hónapjaira várjuk.

Ebben az átmeneti időszakban is és a tényleges fúzió során is a legfőbb fókuszunk azon lesz, hogy az ügyfeleink és a piac semmit ne érezzen meg a háttérben zajló folyamatokból és az ügyfélkiszolgálás zavartalan legyen. Az új nemzetközi vezetőség is az ügyfélközpontú működésben, fejlesztésekben hisz, ezért ahogyan eddig, úgy a jövőben is a legmagasabb szintű szolgáltatások biztosítására fogunk törekedni.

Az ALD Automotive LeasePlan vezérigazgatója, Tim Albertsen, a bejelentés napján úgy nyilatkozott, hogy a szaktudás és a volumenek egyesítésével olyan erős piaci pozíciót foglal majd el a vállalat, amely képes lesz reformokat végrehajtani az iparágban. Ön hogyan látja, milyen hatással lesz a piacra az új felállás és milyen stratégiai irányelvek mentén lesz vezető vállalat az új szervezetből?

Azt gondolom, hogy kimondhatjuk, hogy a két legerősebb

piaci szereplő fuzionál, így biztos, hogy ahogyan eddig külön is igaz volt, úgy együtt még inkább igaz lesz az, hogy meghatározó szerepünk lesz az iparágban. Hiszek abban, hogy Magyarországon is a lízingpiac szakembereinek krémje egyesül az új cégben, így a szükséges szaktudás megléte nem kérdés. Szeretném hazánkban új szintre emelni az operatív lízinget, melynek központjában az ügyfélélmény fejlesztése és a digitalizáció áll. Az egyesített szakmai tapasztalat pedig tökéletes alapot szolgáltat mindehhez. A létrejövő kiszolgálási- és vásárlási volumen pedig egyedülálló lehetőséget teremt– nem csak nekünk, hanem az ügyfél- és a beszállító partnereinknek egyaránt. Hálásak vagyunk ügyfeleink eddigi bizalmáért és a partnereink támogató együttműködéséért és bizton állíthatom, hogy igyekszünk a megnövekedett erőnket az ő javukra egyaránt felhasználni.

Ez a rendhagyó egyesülés egyébként két stratégiai fókuszterületen is lehetőséget teremt az előrelépésre, melyből az egyik a fenntarthatóság, amelyet mindkét vállalat külön-külön is zászlójára tűzött korábban. Ez az a terület, ahol minden plusz energia számít és ahol összehangolt lépésekkel lehet valódi eredményeket elérni. Erre most, a fúzió által különös lehetőségünk nyílik, amelyet okosan és hatékonyan szeretnénk kiaknázni.

A másik ilyen terület a digitalizáció, ahol a két cég összevont fejlesztéseivel az új vállalat messze a piac előtt jár majd. Az anyavállalat a fúzióval egyidejűleg rekordösszegű beruházás mellett kötelezte el magát, a digitális transzformáció felgyorsítására. A két terület stratégiai fejlesztése hozzájárul a gazdaságossághoz, a hatékonysághoz, és nem utolsó sorban az ügyfélélmény javításához, rugalmasabbá tételéhez.

Mi tartogatja a legnagyobb kihívást a következő hónapokban, egy évben?

Azt gondolom, hogy a gyorsaság jelenti majd az egyik legkomolyabb nehézséget. A következő hónapokban



egy olyan átmeneti időszaknak nézünk elébe, amelyben a napi teendők mellett meg kell kezdenünk az integrációs folyamatokat, de még mindig keretek közé leszünk szorítva. Elkezdhetjük kidolgozni a konkrét lépéseket, ám az Európai Központi Banki jóváhagyásig még mindig nem valósulhat meg teljes mértékben a két cég összeolvasztása. Úgy látom, hogy körülbelül egy év múlva fog tudni a LeasePlan és az ALD csapata egy szervezetként, egy közös brand alatt, akár egy irodában dolgozni. Az eddig eltelő időben sok bonyolult szituációra számítunk, ám mindig a nehéz helyzetek szülik a leghatékonyabb megoldásokat, így biztosan sok jót is tartogat számunkra ez az időszak. Fontos, hogy ezen - még sok bizonytalanságban - elnyúló időszak alatt meg tudjuk őrizni a kollégák elkötelezettségét, munkakedvét, lojalitását, amire egyébként kiemelten büszke vagyok!

A másik izgalmas kihívást a vállalatok különbözősége rejti magában. Kívülről nézve talán egyformának tűnő két cégről van szó, amikor az ALD-ről és a LeasePlanről beszélünk, ám az anyavállalat által biztosított háttér, a szervezeti felépítés és kultúra, valamint a kiszolgálási folyamatok hol jobban, hol kevésbé, de eltérnek egymástól. Az új vállalat hatékony működésének kialakítása, illetve azok a döntések, hogy mit őrizzünk meg és mit formáljunk át, nagy feladatot állít a vezetőség és a kollégák elé. Nagyon fontos, hogy együtt, közösen haladjunk, ne veszítsünk el senkit az úton és a legjobb tudásunk szerint, mindenkit bevonva, mindenkinek teret adva tegyük ezt. Ez egy izgalmas utat, megmérettetést jelent mindannyiunknak, és egyben egy ritkán adódó lehetőség is minden kolléga számára.

Valóban nem könnyű helyzet, amikor vetélytársakból szinte egyik napról a másikra munkatársakká válik két csapat. Milyen stratégiát követ a két közösség integrációjára vonatkozóan?

Egy ilyen szituációban egyetlen lehetőségünk van: a lehető leghamarabb megismerni egymást, melyhez sokat kell találkozni, beszélgetni; sokat, sokszor, mindenről és mindenkivel. Az ismerkedés és a közösségformálás mellett nagyon fontos, hogy egy lapra kerüljön a két csapat. Ez alatt azt értem, hogy ugyanaz a tudásuk, ismeretük, megélésük legyen, hogy hol tartunk a folyamatban, mi a cél, mi a következő lépés, mit miért teszünk.

Az integráció egy közös tanulás lesz mindenki számára, ami május végén már elindult, ám még hosszú út áll előttünk. Megoldást kell találnunk hosszú távon arra, hogy mindenkihez eljusson a szükséges tájékoztatás és legyen fóruma a kérdéseknek is. Nem lehetnek tabu témák, hiszen át kell tudnunk váltani versenytárs üzemmódból kolléga üzemmódra, közös célunk és kooperáció kell legyen, és mindehhez nyitott, őszinte légkört kell teremteni, fenntartani. Fontosnak tartom, hogy minden kolléga azt érezze és azt tudatosítsa magában, hogy a változásban neki is szerepe van és nem csak a vezetőkön múlik az elkövetkező időszak sikeressége. A Day1 óta eltelt időben egyébként számtalan egyeztetésre sor került már, és csak pozitív hozzáállást és nyitottságot, őszinteséget tapasztaltam. Számomra ezek fontos értékek!

A csapatok összeolvadásának folyamatát sokféle programmal tervezzük támogatni. Egyfelől lehetőséget biztosítunk a kötetlen ismerkedésre, illetve vezetői szintről induló workshop sorozatot tartunk munkatársi szintig kigördítve. Mindenkit fontos bevonni, ha azt akarjuk, hogy aktív részese és közreműködője legyen a változásnak. A terveink között szerepel továbbá, hogy egy-egy ilyen alkalomra olyan meglepetés vendég is ellátogasson, aki extra inspirációt és motivációt tud nyújtani a kollégáknak a változások megfelelő megéléséhez, kezeléséhez.

Nagy segítséget nyújtott a kezdetekben, hogy Olena Tymofiyivától, az ALD korábbi vezérigazgatójától egyébként teljes támogatást kaptam a csapat átvételéhez, és mivel Olena Norvégiában folytatja tevékenységét az ottani leányvállalat vezérigazgató-helyetteseként, így a jövőben is kollégák leszünk, tehát bármikor fordulhatok hozzá további konzultációért.

Mit tart a siker kulcsának egy ilyen rendhagyó helyzetben?

Az előző kérdés során már sokat beszéltem róla, de nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy az én álláspontom szerint a siker központi eleme az emberek és a csapat. Akkor tud jól és hatékonyan működni egy szervezet, ha az emberek szeretnek bejárni dolgozni és ehhez egy kiváló munkahelyet biztosítunk. Ha erős, jó közösséget tudunk létrehozni, amely egy csapatként mozog, akkor mindent meg tudunk csinálni, minden célunkat el tudjuk érni! Vezetőként a feladatom ehhez a megfelelő környezetet megteremteni, így igyekszem egy kiváló karmester szerepét magamra ölteni. A zenekari hasonlat a május 23-án megrendezett, első közös találkozónkra szervezett programból fakad, ahol a LeasePlan és az ALD összes munkavállalója jelen volt és egy különleges, közös produkciót hoztunk létre egy igazi karmester segítségével. Ez a gyakorlat az első nap bebizonyította számunkra, hogy ugyan különböző ritmusokat játszunk, de az eltérő hangok is közös dallammá tudnak összeállni, a megfelelő részvétellel és szemlélettel. Hát ez a feladat vár rám is, hogy jó karmesterként mielőbb az eltérő ritmusokból azonos ütemet, és végül egy szép dallamot formáljunk mindenki megelégedésére. Reményeim szerint ezt a zenét nem csak a munkatársaim, hanem ügyfeleink és a velünk dolgozó partnereink is élvezni fogják!



AUTÓIPARI TRENDEK

Zöldülő és dráguló újautó piac

Az utóbbi időben az autóipar kapcsán szinte csak nehézségekről és fennakadásokról hallhattunk, ám a szállítói nehézségeket és az alkatrész hiány miatt gyártási késéseket végre hátrahagyva egy kis felüdülést hozhat a 2023-as év a keresleti oldal számára. A növekvő készletek, az új fejlesztések és az elektromos autók további térnyerése mellett cikkünkben elemezzük a legmeghatározóbb idei trendeket.

A világjárvány 2020-as kezdete óta szinte egymást érik a különböző nehézségek az autóiparban. A lezárások és gyárleállások következtében Kínát kivéve világszerte visszaesett az eladás, de leginkább Európát sújtotta mindez. 2020-ban a nyugat-európai újautó értékesítés 25%-kal csökkent, míg a következő két évben a kelet-közép európai régióban is drasztikus, 23%-os visszaesés volt tapasztalható . Igen nehéz helyzetbe hozza mindez a gyártókat, mivel a COVID előtt szolid, ám stabil 1-2%-os növekedéssel kalkuláltak Európában és az optimizmus még 2020-ban sem csökkent, mivel a járvány ideje alatt 8-12%-kal nőttek az autóvásárlók megtakarításai. Ám a 2021-ben beköszöntő-, és 2022-ig elhúzódó alkatrész és chip hiány keresztülhúzta a terveket és a kínálati oldal drasztikus beszűkülésével elmélyítette az iparági válságot. A szállítói nehézségek egészen megdöbbentő mennyiségű autó termelését akadályozták meg: 2021-ben 9,3, 2022-ben pedig 4,2 millió gépjármű gyártásának kiesését okozta, a hiány közel fele pedig Európában csapódott le.

A járvány visszaszorításával az alkatrészgyártás kezdi újra lekövetni az iparág részéről jelentkező igényeket, így mára a globális hiány konszolidálódott, ám a Kínából importált akkumulátorok hiányának veszélye még 2023-ban is fennáll. Emellett hiába tűnik úgy, hogy a kínálati oldal nehézségei megoldódni látszanak, a gyártók nem dőlhetnek hátra, hiszen a 2022 Q3-ban mért előrejelzések már komoly problémákról számolnak be a keresleti oldalon. A háború és a recessziós környezet a vásárlóerő visszaesését, az ellátási problémák pedig a fogyasztói bizalom csökkenését eredményezték, és várhatóan a magánvásárlók drasztikus visszaesését, valamint az összes vásárlás stagnálását okozzák majd 2023-ban. **Ezért becslések szerint 2030-ig akár 50 millió autó eladását veszítheti el az európai autópiac és a válság előtti 2019-es értékesítési szintet csak 2029-re érhetik el újra a jelenlegi feltételek mellett.**



Szűkülő és dráguló kínálat

A sok nehézség, amivel az iparágnak szembe kellett néznie az elmúlt években, egyértelműen ok-okozati összefüggésben áll a napjainkban is tapasztalható óriási mértékű áremelkedéssel, azonban számos további tényező is áll a háttérben, melyek közvetve vagy közvetlenül befolyásolják, hogy mennyibe kerül manapság beszerezni és fenntartani egy gépjárművet.

Az ellátási láncokkal kapcsolatos nehézségek és az infláció hatása a várttal ellentétes tendenciához vezetett, így a gyártók az olcsóbb, elérhetőbb modellváltozatok kárára inkább a nagyobb haszonkulccsal értékesíthető, gazdagabban felszerelt verziókhoz ragaszkodnak. Ennek köszönhetően eltűnőben vannak az olcsó, alsó-középkategóriás kisautók, hiszen a korábbi belépőszintnek tekinthető 5 millió forintos újautó beszerzési költség szinte megduplázódott és egy ilyen személygépkocsi listaára 10 millió forint körül mozog napjainkban. Ezzel párhuzamosan, a többnyire belső égésű motorral rendelkező, nagyobb felépítményű és méretű modellek terjedtek el a piacon, valamint a magasabb presztízs értékű prémium márkák térnyerése is egyértelműen megfigyelhető. Az árak ilyen mértékű megugrásához a forint gyengülése, illetve az ebből eredő kedvezőtlen forint/euró árfolyam is hozzájárul. A KSH januári adatai szerint **az új személygépkocsikért 24,1 százalékkal kellett többet fizetni, mint 12 hónappal korábban.**

A gyártási trendekre hatással van továbbá az Európai Unió 2022. július 6. óta érvényben lévő rendelete is, melynek értelmében már csak az itt meghatározott, új biztonsági berendezésekkel rendelkező autó vezethető be a piacra. A jelenlegi elvárás az új típusokra vonatkozik, így a már piacon lévő modellek tovább árusíthatók, 2024. július 7-től viszont már minden új autónak rendelkeznie kell az előírt felszerelésekkel. Ezek között szerepel többek között a fejlett vészfékező, a fáradtságfigyelő, az aktív sávtartó, a navigációs-vagy a tolatássegítő rendszer. A korábbiakhoz képest ez számos extra felszereltséget jelent, ami számottevően hozzájárul az új autók árának emelkedéséhez.

Ezzel egyidejűleg a kapcsolódó biztosítások díja is nő, ami egyrészt az alkatrészek árának emelkedésével magyarázható, másrészt a nagyobb, újabb, drágább járművek CASCO-díja eleve magasabb. Bizonytalanságot okoz továbbá, hogy kellő tapasztalat hiányában a biztosítók egyelőre nem tudják, hogy az újonnan megjelenő kötelező biztonsági berendezések hoznak-e olyan mértékű kárcsökkenést, ami ellensúlyozni tudja a berendezések helyreállításával járó többletköltségeket. Ezek a vezetéstámogató rendszerek sokba kerülnek, ezért eleinte a vásárláskori többletköltségükkel arányosan emelkednek a CASCO-díjak. Ezzel párhuzamosan megy feljebb az alkatrészek ára és a szervizelés költsége is, hiszen a gépjárművekben található egyre több extra felszereltség miatt az autók javítása bonyolultabb feladatot jelent.

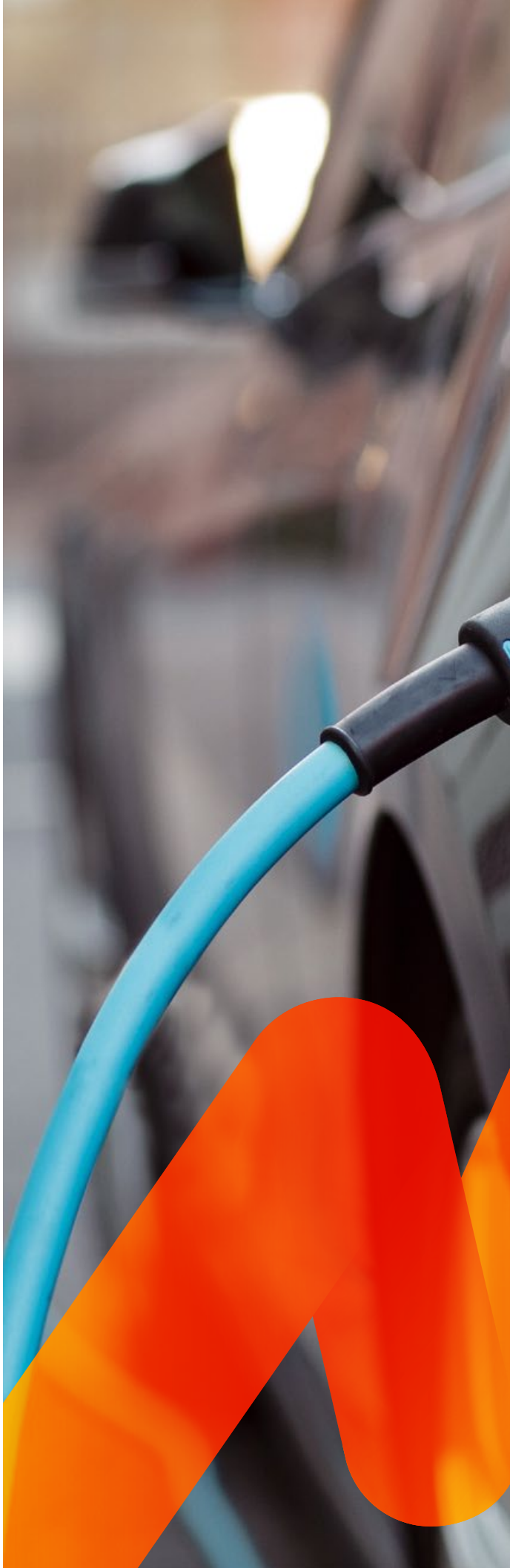
Öröm az ürömben

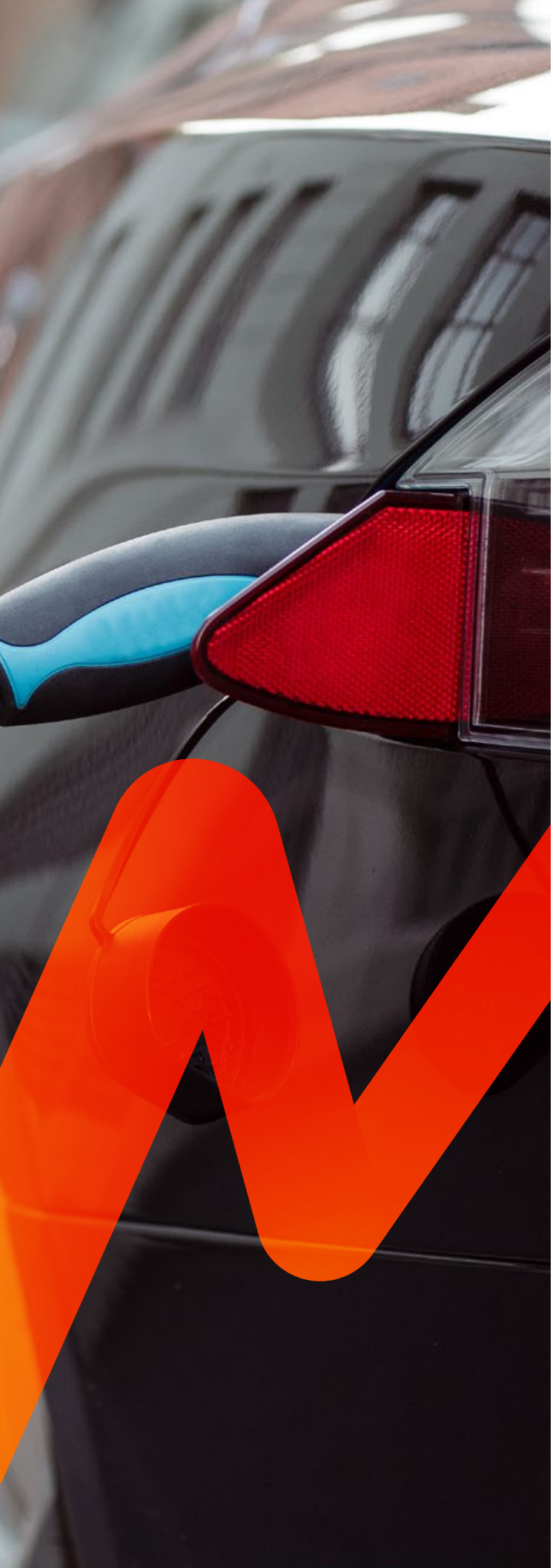
A belső égésű, extrákkal teletűzdelt nagy méretű modellek gyártása értelemszerűen jelentősen növeli a CO2 kibocsátást, ami nem igazán jön jól a szigorodó CO2 kvóták korában. Az Európai Parlament nemrég jóváhagyta a Fit for 55 klímavédelmi csomag részeként azt az új szabályozást, melynek értelmében a 2030-ig elérendő kibocsátáscsökkentési célérték 55 százalék az új személygépkocsik és 50 százalék az új könnyű haszonjárművek számára a 2021-es szinthez képest, míg 2035-ig mindkét kategóriában 100 százalékot kell teljesíteni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy 12 év múlva már nem lehet belső égésű motorral felszerelt autókat forgalomba hozni az Unió piacán. A kibocsátási célok elérése a flották jelenlegi 95 gramm/kilométeres átlagát alapul véve radikális elmozdulást igényel a tisztán elektromos hajtással rendelkező járművek irányába. Az 55 százalékos csökkentés határidőre történő teljesítése érdekében ugyanis mintegy 42 gramm/kilométerre kellene redukálni az új autók emisszióját.

Így tehát az uniós szabályozás még nagyobb arányú elektromos autó értékesítést követel meg a gyártóktól – jó hír, hogy mindeközben a kereslet is egyre nyitottabbá válik az alternatív meghajtásokra, köszönhetően a vállalatokra és magánszemélyekre is egyre inkább jellemző tudatosságnak és az elszálló üzemanyagköltségeknek. Nem elhanyagolható továbbá, hogy egyre szélesebb körben terjednek el az európai nagyvárosok emissziós korlátozó intézkedései is. Így tehát **a kereslet, a kínálat és a kormányzat mind a villanyautók irányába fordul és ez az összhang komoly áttörést ért el, hiszen mostanra minden kategóriában rendelkezésre áll elektromos autó.**

A villanyautók térnyerését erősíti meg a LeasePlan 2023 áprilisában kiadott EV Readiness Index tanulmánya is, amely 22 európai országban, köztük hazánkban is vizsgálta immáron hatodik alkalommal az egyes országok elektromos autózásra történő átállásához szükséges felkészültségét. A vizsgálatot minden évben ugyanazon szempontrendszer szerint végzik el. Vizsgálják egyfelől az EV-k piaci térnyerését, mely a 2023-as adatokat tekintve, az összes leadott újautó rendelésből a villanyautók aránya 19%-kal nőtt a 2022-es kimutatáshoz képest. Az átállás másik fontos mérési területe a töltési infrastruktúra, mely jelentős, 43%-os fejlődést mutatott a vizsgált európai országokban. A harmadik szempont a teljes tulajdonlási költség, azaz a TCO, mely minimális, 6%-os visszaesést jelentett az egy évvel ezelőtti adatokhoz képest, melynek oka főként a csökkenő állami támogatások és a dráguló energia volt. A kutatás pontozza és rangsorolja is az egyes országokat a fenti szempontok szerint. A lista élén harmadjára is Norvégia áll, őt követi Hollandia, majd az Egyesült Királyság, a legnagyobb fejlődést pedig Dánia produkálta. Remek hír, hogy Magyarország 2022-höz képest két helyet is javítva, a 15. helyre került, az előrelépés pedig leginkább a TCO csökkenésének tudható be.

Az e-autók előállítási költségei ugyan még mindig magasabbra rúgnak, mint a hagyományos, belső égésű motoros társaiké, ám az e-mobilitásra történő átállás egyre gördülékenyebb minden gyártói szegmensben, így az árkülönbözet évről évre csökken. Ez a trend magával vonja más meghajtások háttérbe szorulását így pórul járhatnak például a plug-in hibridek, melyek kapcsán stagnálást





prognosztizálnak a szakemberek. A kínálat átalakulása pedig új szereplők megjelenését is lehetővé teszi, így az európai autópiacnak hosszú távon számolnia kell kínai gyártók térnyerésével is.

Önvezető boom

A nagyobb méretű, jobban felszerelt modellkategóriák népszerűsége és a szabályozás által erőltetett biztonsági berendezések gyártása az egyéb technológiai fejlesztéseket is felgyorsították, ennek részeként mára számos gyártó dolgozik a saját önvezető modelljének létrehozásán. A teljesen automata (5-ös szintű) autók még nem kaptak zöldutat, de elsőként a Mercedes-Benz számára engedélyezték 2022-ben a korlátozottan (3-as szintű) önvezető autók gyártását. Az S-osztály és az elektromos EQS esetében a „Drive Pilot"-nak nevezett önvezető technológia beépítésével a sofőr 60 km/h sebességig a teljes kontrollt átadhatja az autónak.

A szakemberek biztosak abban, hogy az automata autók tömeges elterjedése még messze van és a fejlesztések egy lassú folyamat részeként fognak megvalósulni, melynek oka a technológia összetettsége és a számtalan érvényben lévő korlátozás. Ám az is tisztán látszik, hogy minden márka ebbe az irányba halad és az elektromos akkumulátorok olcsó előállítása mellett a jövőben az önvezető technológiákra fókuszálnak fejlesztéseik során. Más kérdés, hogy a két területhez kapcsolódó komoly K+F tevékenység, amelybe a gyártók jelentős összegeket kénytelenek befektetni, végső soron beszámításra kerül az egyébként is elszálló újautó árakba, így a piaci elemzők előrevetítik, hogy elkövetkező 5-10 évben nem számíthatunk arra, hogy az eladások visszaállnak a 2019 előtti szintre.

Hogyan juthatunk mégis új autóhoz?

A jelenlegi körülmények közt kevesen engedhetik meg maguknak, hogy egy összegben vásároljanak új autót, a különféle hiteleknek és pénzügyi lízingeknek azonban nem kedveznek a szárnyaló kamatok. A válságos időszak előtt hozzászokhattunk a 4-6 százalékos THM-ekhez, ám a piaci hitelek kamatának alapját adó ún. BIRS mutató a három-, négy- és ötéves futamidők esetében a 2015-ös 1,5 százalék körüli értékről 2022. októberre egészen 13-15 százalékra emelkedett, jelenleg pedig 9-10 százalék környékén van. **A gépjárműtulajdonlás helyett ezért egyre vonzóbbak a különféle alternatívák, köztük az operatív lízing, ahol a konstrukció alapját nem az autó teljes ára, hanem a bekerülési érték és a futamidő végén várható használati érték különbözete adja.** Ez utóbbi egy előre rögzített, valós piaci maradványérték, így a lízingelő számára nem jelent rizikót. A komplex szolgáltatáscsomagot magában foglaló havidíjjal az egyébként kiszámíthatatlan szervizköltségek és biztosítási díjak sem jelentenek meglepetést az igénybe vevő számára. A havi bérleti díj áfájának legalább 50 százaléka, míg a kapcsolódó szolgáltatások áfájának 50 százaléka visszaigényelhető. A bérleti szerződés lejáratakor pedig a használónak nincs pénzügyi kockázata, hiszen a futamidő végén visszaadhatja vagy piaci áron megvásárolhatja az autót.



BŐVÜLŐ TELEPHELY, SZÉLESEDŐ KÍNÁLAT, NÖVEKVŐ RUGALMASSÁG

Bemutatjuk rövidtávú lízing és használtautó értékesítés üzletágunkat

Mind a LeasePlan, mind pedig az ALD kiemelkedő eredményeihez jelentős mértékben járult hozzá az elmúlt években a mindkét cég oldalán elérhető bérautós szolgáltatás, valamint a használtautó értékesítés is, amely a B2C szegmenssel kiegészülve a LeasePlan esetében tovább erősítette a vállalat növekedését. Az integráció élesítését megelőzően komoly előkészítő tevékenységek folytak annak érdekében, hogy ennek a két, stabilan fejlődő üzletágnak a megfelelő hátteret biztosítsuk az új felállásban is.

Dupla kapacitás egy helyszínen

A fejlesztések egyik legjelentősebb lépése a LeasePlan használtautó telephelyének bővítése, a szomszédos telek bevonásával, mely 2023. áprilisában vált hivatalossá. A korábban CarNext használtautó szalon névre hallgató, ám a bérautós igények kiszolgálását is lebonyolító, 19.800 m2-es budaörsi telephely területe így gyakorlatilag megduplázódik és a korábbi kapacitás duplája áll majd rendelkezésre az építési munkálatok befejezését követően, várhatóan 2023 év végétől.

Abban a döntésben, hogy az ország egyik legnagyobb, több mint 1200 autót számláló bérautós flottájával rendelkező LeasePlan FlexiPlan mellett, a közel 600 gépjárműből álló ALD Flex iránti igények is innen kerülnek kiszolgálásra a jövőben, közrejátszott egyfelől maga a bővítés lehetősége, a szabadon álló szomszédos telep elérhetősége. Az így 1800 autóra duzzadó flotta számára tehát rendelkezésre áll a szükséges terület, ahonnan így gördülékennyé válik az ügyfelek kiszolgálása. A budaörsi központ továbbfejlesztése mellett másfelől az is szólt, hogy egy közös telephelyenegyszerre történjen a rövidtávú bérautók és csereautók kiadása, valamint visszavétele., az autók mosása, szervizelése; ezen kívül pedig a hosszútávú lízingszerződések végén esedékes autóleadás és az azt megelőző UFWT állapotfelmérés, valamint ezen gépjárművek B2B vagy épp B2C szegmensben történő értékesítése. **A szolgáltatások körének teljessége, valamint az egyhelyben történő elérése eddig is lehetővé tette a LeasePlan számára, hogy jelentős munkamennyiséget spóroljon meg, így egy hosszú távon jól működő modellt alakított ki. A fúzió által összevont szolgáltatások esetében, a növekvő volumenek mellett kifejezetten fontossá válik a folyamatok optimalizálása, a jó gyakorlat megőrzésével pedig továbbra is adott a lehetőség az ügyfélkiszolgálás átfutási idejének csökkentésére.**



Rugalmasság új szintre emelve

A 2020-as COVID járvány idején, amikor az egészségügyi lezárások hatására visszaesett az autóhasználat, valamint a hosszú távú elköteleződésekre való hajlandóság, ugrásszerűen megnőtt az érdeklődés a rugalmas, mégis kiszámítható konstrukciót jelentő rövidtávú autólízing iránt, melyre a LeasePlannek és az ALD-nek is megvolt a válasza a FlexiPlan, illetve Flex szolgáltatások személyében. A piac azóta alkalmazkodott az új gazdasági körülményekhez, ám a rugalmas és rövidtávú szolgáltatások iránt változatlan a kereslet. **Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a FlexiPlan és Flex szerződések nagy száma, valamint a folyamatosan magas kihasználtság., amely előrevetíti a termék stabil jövőjét**. Nem elhanyagolható a jelentősége a hagyományos operatív lízing piaci részesedésének növelésében sem, hiszen egyfajta „beléptető kapu" szerepet játszik – sok ügyfél ugyanis a rövidtávú bérletet követően, a szolgáltatási csomag előnyeit megszeretve vált át hosszú távú konstrukcióra és szervezi ki a flottamenedzsment feladatokat. Ez a cégautó bérlési lehetőség, amely jelenleg már 1 hónaptól igénybe vehető, és biztosítja ugyanazt a kényelmet, mint az operatív lízing, hiszen flottakezelőként gondoskodunk az autó szervizeléséről és karbantartásáról, valamint a gépjárműhöz kapcsolódó adó-, biztosítás- és kárügyintézésről.

A nagy arányú kihasználtság a siker mellett azonban egyfajta kihívást is jelent, mivel ezáltal folyamatos bővítés szükséges a saját tulajdonú bérautós flottában. **Ahhoz, hogy a választék színvonalának megőrzése mellett, minden autókategóriára vonatkozóan ki tudjuk szolgálni a növekvő ügyféligényeket, példátlan mértékű gépjárműbeszerzés volt tapasztalható az elmúlt két évben – a LeasePlan például csak 2023 első félévében 200 új autót vásárolt a FlexiPlan flottába. A bővítés során ügyelünk arra, hogy a gépjárművek életkorában és választékában is megújítsuk a kínálatot.** Ezáltal személyautók széles választéka áll rendelkezésre, minden karosszéria típusban és motorizáltsággal, de már elektromos kisteherautók is igénybe vehetők rövid távra. Másfelől pedig a hagyományos operatív lízing során egyelőre ritkábban választott márkák vagy modellek is rendszeresen helyet kapnak a beszerzési listán, biztosítva ezzel a megismerésük és kipróbálásuk lehetőségét az ügyfelek számára.

Annak érdekében, hogy az ügyféligényeket még magasabb minőségben tudjuk kiszolgálni, jelenleg azon dolgozunk, hogy a korábban érvényes, minimum 1 hónapos bérleti időtartamot két hétre csökkentsük, ezáltal még szélesebb körben tegyük elérhetővé szolgáltatásunkat.

Használtautók mesterfokon

A lízingből visszaérkező, folyamatosan karbantartott, jó állapotú gépjárművek kifejezetten keresettek a használtautók piacán, így mindkét flottakezelő szorosan együttműködik kiterjedt kereskedői hálózattal. Ezen felül, 2018-ban a LeasePlan hazánkban is elindította a magánszemélyek számára történő értékesítést, a CarNext használtautó szalonjában, mely egy 2021-es változást követően, már LeasePlan használtautó szalon elnevezéssel működik. Az értékesítési pont sikeres modellnek bizonyult a hazai használtautós szegmensben, hiszen az eladásra kínált gépjárművek valóban átlátható szerviztörténettel, 14 napos pénzvisszafizetési garanciával, igényes szalonkörnyezetben várják új tulajdonosaikat. Még merészebb újdonságként az autók online megvásárlására



és ingyenes házhozszállítására is van lehetőség, mely a COVID időszakában jelentős figyelmet kapott és azóta is folyamatos érdeklődésnek örvend, így mára az eladások 3-4%-át online bonyolítja a szalon. A nyitás óta eltelt 5 évben már 5.800 autó talált új gazdára a B2C szegmensben, amely minden várakozást felülmúlt. **A vásárlói kör elégedettsége is igazolja a fent részletezett üzletpolitika sikerességét – a használtautós piacon kiemelkedőnek számító 4,5-ös Google értékelés mellett egyre gyakoribbak az elégedett visszatérő vásárlók is, amely szintén egyedi érdem ebben a szegmensben**. A kézzel fogható eredményeket alapul véve, az ALD Automotive | LeasePlan a két cég összeolvadását követően is kiemelt figyelmet szentel a magán vásárlókra, a kereskedői partnerségek erősítése mellett.

Az elmúlt másfél-két évben jellemző beszállítói nehézségek a használtautó piacon is éreztették hatásukat és az áremelkedések mellett a kínálat szűkülését eredményezték. Ennek hátterében a meghosszabbított lízingszerződések, ezáltal pedig az eltolódott autóleadások álltak, így a másodlagos értékesítésre kevesebb gépjármű érkezett. Az ellátási lánc helyreállásának köszönhetően újra nagyszámban állnak rendelkezésre kiváló minőségű, ellenőrzött gépjárművek a magánvásárlók számára is, a korábban említett telephely bővítés pedig fizikai értelemben is kiszolgálja ezt a növekedést. **Az üzletág hosszú távú célja a vásárlói elégedettség megőrzése, valamint a vevői kör szélesítése, mely az elmúlt időszakban, a vidéki vásárlók megjelenésével már elkezdődött és a jó piaci hírnek, valamint az erős márkaígéretnek köszönhetően várhatóan tovább bővül.**

Get More

7 ÉV
VAGY 150.000 KM
GARANCIA

MG ZS és MG HS modellek

Megbízható flotta SUV-k – verhetetlen áron.
Jobban jársz.



Készletről,
7 év garanciával, 7 év asszisztenciával!

Ha fontos az ár-érték arány, de sem a stílus, sem a praktikum terén nem szeretnél kompromisszumot kötni, válassz az MG sportosan elegáns, flottabarát városi terepjárói közül!

Gazdag szériafelszereltség, intelligens technológia, takarékos, de dinamikus benzinmotorok, tágas utastér és átlagon felüli 7 év gyári garancia - amivel jobban jársz.

Próbáld ki mindkettőt márkakereskedéseinkben az ország 22 pontján!

A kép illusztráció. A hirdetés tájékoztató jellegű, nem minősül ajánlattételnek. A 7 év vagy 150 000 kilométerre vonatkozó garancia részleteiről érdeklődjön márkakereskedésünkben, vagy a www.mgmotor.hu weboldalon. Forgalmi viszonyoktól függően a WLTP szerinti fajlagos kombinált üzemanyag-fogyasztás: MG ZS: 6,6-7,2 liter/100 km; CO2-kibocsátás: 168-174 g/km; MG HS: 7,4-7,7 liter/100 km; CO2-kibocsátás: 149-163 g/km.

→ mgmotor.hu



E-LCV TRENDEK

A házhoz szállító cégek sem kerülhetik el az elektromos átállást

A koronavírus-járvány óta egyre nagyobb az igény a házhoz rendelt termékekre, ami jelentősen megnöveli a károsanyag-kibocsátást, miközben a szigorodó klímacélok a minél korábbi karbonsemlegességet és a belső égésű motorok betiltását sürgetik. Ezzel összehangban a kormányzatok, a városvezetők és a vállalatok is fenntarthatósági intézkedéseket vezetnek be, hogy támogatásokkal vagy éppen tiltásokkal ösztönzzék az elektromos járművek használatát, gondoljunk csak az adókedvezményekre, az alacsony kibocsátású járműveknek fenntartott zónákra vagy a közösségi használatú e-autókra. Az átállás tehát elkerülhetetlennek látszik a logisztikában is, amit az IDTechEx előrejelzése is alátámaszt, miszerint 2030-ra világszerte több mint 2,4 millió elektromos kisteherautó kerül majd ki a gyárakból. Az érintett felhasználók ugyanakkor még gyakran bizonytalanok a hatótávolság vagy a beruházási költségek miatt. Cikkünkben elsősorban számukra szolgálunk hasznos információkkal a piacra és a minél gördülékenyebb váltásra vonatkozóan.

A pandémiával együtt járó lezárások idején megszaporodtak az online rendelések, a kényelmes vásárlási mód népszerűsége pedig azóta sem csökkent, így a házhoz szállító cégeknek egyre több megrendelőt kell kiszolgálniuk. A logisztikai szolgáltatókat az arányaiban megnövekedett városi használat kihívások elé állítja, a rövid távok, valamint a sűrű megállások és újraindítások ugyanis gyakori meghibásodásokhoz vezetnek a dízelüzemű teherautók esetén. Ezzel együtt egyre nagyobb a nyomás a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését szorgalmazó szabályozások miatt, ami olyan járműflotta kialakítására készteti a házhoz szállítással foglalkozó cégeket, amellyel minden körülmények között el tudják juttatni a termékeket a vásárlók otthonába.

Fenntarthatóság mindenek felett

Az Európai Parlament legfrissebb szabályozása szerint 2030-ig 50, 2035-ig pedig 100 százalékkal kell csökkenteni az új könnyű haszonjárművek kibocsátási értékét a 2021-es szinthez képest. Az eredeti terv szerint ez 2035-től megszüntette volna a belső égésű motorral rendelkező autók forgalomba hozatalát, a német kormány azonban olyan kompromisszumos megállapodás irányába terelte a folyamatokat, mely szerint a céldátumot követően is megengedettek a belső égésű motorok, amennyiben klímasemleges e-üzemanyagokkal működnek. Akárhogyan is alakul a végső egyezség, a benzin- és dízelüzemanyaggal hajtott járművek egyre inkább háttérbe szorulnak.

Szigorúbb szabvány

A 2015-ös dízelbotrány után három évvel bevezetett egységes európai WLTP (Worldwide Light duty vehicle Test Procedure) fogyasztásmérő ciklus felkavarta az állóvizet. A 2018. szeptember 1. után gyártott autóknak rendelkezniük kell az új típusengedéllyel, különben nem kerülhetnek forgalomba. A tesztelési eljárás sokkal reálisabb képet ad az autó tényleges fogyasztásáról és károsanyag-kibocsátásáról, mint a korábban érvényben lévő NEDC (New European Driving Cycle) mérési ciklus, amelynek laboratóriumi körülmények között végzett tesztjei távol álltak a valós felhasználási körülményektől. A kistehergépjárművekre érvényes 2020-as uniós kibocsátási célérték 147 gCO2/km, amely azonban még az NEDC szabványra épül. Ez alapján számolva az EU klímastratégiájával összhangban 2030-ra elérendő érték kilométerenként 54 g szén-dioxid lenne, az újfajta, pontosabb WLTP eljárással azonban a kisteherautók átlagosan mért szén-dioxid-kibocsátási szintje 27 százalékkal nőtt meg, ami jelentősen megnehezíti a kitűzött ambiciózus cél teljesítését.

Leáldozóban a dízel

A dízelautók aránya már így is jelentősen megcsappant az elmúlt években, a 2018-as 36,7 százalékról 2022-re 19,6 százalékra csökkenve. Ehhez természetesen az elektromos autók egyre nagyobb léptékű elterjedése is hozzájárul, amelyek közül a külső áramforrásból tölthetők aránya négy év alatt 1,9 százalékról 18 százalékra, míg a hibrideké 4 százalékról 19,6 százalékra emelkedett Európában[1]. **Hazánkban a tavaly értékesített gépjárművek 39,7 százaléka volt benzines, 12,8 százaléka dízel, 38,11 százaléka hibrid, míg 8,59 százaléka plug-in hibrid, illetve teljesen elektromos[2].**

A légszennyezés mérséklését célzó önkormányzati intézkedések között egyre nagyobb teret nyer a benzin- és dízelüzemű járművek behajtásának korlátozása azok károsanyag-kibocsátása alapján a nagyvárosok bizonyos területein. Az alacsony kibocsátási zónák (LEZ), ahonnan jellemzően az Euro 4-es dízelautók és az Euro 3-as benzinüzemű, illetve még régebbi autókat tiltják ki, kiterjedhetnek a külvárosokra és a körgyűrűkre is. A Clean Cities kampány 2022-es beszámolója szerint Európában jelenleg 325 ilyen zóna van, melyek száma 2019 óta 42 százalékkal emelkedett. Elfogadott tervek és jogszabályok alapján 2025-re várhatóan 58 százalékkal gyarapszik a számuk. 2023 végétől például London teljes területe alacsony kibocsátású járműveknek fenntartott zóna lesz, aminek köszönhetően évente nagyjából 140 ezer tonnával kevesebb szén-dioxid, és mintegy 300 tonnával kevesebb nitrogén-oxid kerül majd a levegőbe a brit fővárosban, a forgalomból pedig napi szinten átlagosan 20-40 ezer személyautó szorulhat ki ezzel. Itthon a LEZ bevezetésén túl felmerült intézkedések között szerepel a nagyobb légszennyezettségű útszakaszokat érintő dugódíj bevezetése, a rakpart egy részének lezárása az autós forgalom elől vagy a személyautók Lánchídra való visszatérésének tiltása annak felújítását követően, melyek „újratervezésre" kényszeríthetik a csomagkiszállítókat.

Elektromosok előnyben

A jól működő és fenntartható házhoz szállítási szolgáltatáshoz hosszú távon elengedhetetlen a járműpark villamosítása, amelyet a cégek környezetvédelmi célkitűzései is indokolnak. *„Ma már minden kategóriában vannak elérhető elektromos kistehergépjármű-modellek, és az állam adókedvezményekkel is ösztönzi az e-autó-használatot. Ugyanakkor a kisteherautó-flották elektrifikációja egyelőre ismeretlen terület, ahol kevesen rendelkeznek tapasztalattal. A vállalkozások olyan kihívásokkal szembesülnek, mint hatótávolság versus akkumulátorméter, illetve -tömeg – ami meghatározza a rakodósúlyt – vagy a viszonylag magasabb listaár, amely hatással van a biztosítási díjra és az értékcsökkenésre is. Ezeken felül több kérdés felmerül a kezdőköltséggel és a teljes költséggel kapcsolatban, amelyre kizárólag a piacot jól ismerő partner tud megnyugtató válaszokat adni. Az ALD Automotive | LeasePlannél rendelkezünk a szükséges tapasztalattal, és a tartós bérlet iránt érdeklődőknek, illetve az átállást fontolgatóknak átfogó költségelemzéssel, valamint összehasonlításokkal könnyítjük meg a döntést. Emellett igény szerint a munkakör ellátásához szükséges speciális felépítményeket is tudjuk biztosítani."* – mondta Harmat Eszter, a LeasePlan Hungária kereskedelmi igazgatója.

Habár az elektromos autók a hagyományos hajtásláncúakhoz képest magasabb listaáron érhetők el, a kevesebb mozgó alkatrész és az egyszerű meghajtás miatt ritkábban igényelnek karbantartást, ami a kedvezményes adókkal és az olcsóbb üzemanyaggal, valamint az alacsonyabb fogyasztással együtt közel azonos TCO-t eredményez. Az e-autók beszerzési költsége ugyan még mindig magasabb, mint a benzin- vagy dízeljárműveké, az áremelkedések utóbbiakat sem kímélik, és főként a szállítói láncokban tapasztalható fennakadásokból, az egyéb logisztikai nehézségekből, a félvezetők hiányából, továbbá az egekbe törő energiaárakból fakadnak. Emellett az orosz-ukrán háború okozta piaci bizonytalanság, valamint az orosz olajimport tilalma 2022-ben rekordmagasságú benzin- és gázolajárakhoz vezettek, melyek azóta sem enyhültek érdemben.

„A legjobb bizonyíték az előnyökre a saját tapasztalat, ezért rövid távú szolgáltatásunk keretén belül akár már 1 hónapra bérelhetők tőlünk céges autók az operatív lízing által nyújtott összes előnnyel, köztük különféle kategóriájú elektromos kisteherautók is. Teljesen érthető az ismeretlentől való félelem, így arra biztatjuk meglévő és leendő ügyfeleinket, hogy próbálják ki saját maguk az elektromos autózás előnyeit" – teszi hozzá Harmat Eszter.

[1] https://www.acea.auto/figure/fuel-types-of-new-passenger-cars-in-eu/
[2] https://www.statista.com/statistics/500546/share-of-fuel-types-of-passenger-car-fleet-in-europe-by-country/





A VALÓDI HATÓTÁV NYOMÁBAN

Teszteltük a legnépszerűbb e-autókat

Amikor járművásárlásban vagy -lízingben gondolkodunk, az autó kiválasztásánál fontos szempont a fogyasztás, azonban a gyártók, illetve a forgalmazók által kommunikált adatok eltérhetnek a valóságban tapasztaltaktól. A belső égésű motorok esetében a viszonylag sűrű benzinkúthálózat miatt mindez kevesebb problémát jelent, hiszen, ha többet is fogyaszt az autónk, könnyedén találunk töltőállomást a közelben. Egy elektromos autónál viszont már más a helyzet. Az elektromostöltő-infrastruktúra még mindig fennálló hiányosságai miatt e-autó-használóként jellemzően előre megtervezzük a töltési lehetőségeket, ám ha menet közben szembesülünk azzal, hogy a valós fogyasztás meghaladja a hivatalos mértéket, bizony kellemetlen meglepetések érhetnek. Ennek elkerülésére érdemes pontosan tisztában lenni az autónk valós hatótávjával, legalább a leggyakrabban megtett utakon és útviszonyok között. Az elektromos mobilitás élenjárójaként saját teszt során vizsgáltuk meg, hogyan teljesítenek a náluk elérhető, leggyakrabban választott villanyautók a gyakorlatban, és segítünk értelmezni a fogyasztási adatokat.



Az elektromos autózás elterjedését a hatótáv miatti aggodalom is akadályozza, azonban egy kis felkészüléssel és körültekintéssel napjainkban már egy elektromos autó is ugyanazt a kényelmet biztosítja, mint belső égésű motorral rendelkező társai. Amellett, hogy számtalan jó tanács áll rendelkezésre, amelyeket alkalmazva akár számottevő mértékben csökkenthető az e-autók fogyasztása, érdemes tesztelni a valós hatótávot a leggyakrabban tapasztalt útviszonyok között. **Vezető flottakezelőként az autók üzemeltetésén túl szakértő tanácsokkal is ellátjuk ügyfeleinket, ezért úgy döntöttünk, hogy az év során többször, különböző időjárási viszonyok között teszteljük a legnépszerűbb elektromos járműveket, hogy valós képet adhassunk arról, hogyan aránylik egymáshoz a norma szerinti és a tényleges fogyasztás.**

Egyenlő esélyekkel

Az első próbaúton egy agglomerációból ingázó gépjárműhasználó átlagos munkanapon megtett fogyasztását modelleztük, extrém időjárási viszonyoktól mentesen, az átmeneti évszakoknak megfelelő 10-13 Celsius-fokban. Az út íegy 81 kilométeres autópályaszakaszt, valamint egy 31 kilométer hosszú városi szakaszt tartalmazott, így összesen 112 kilométert futottak a kísérletben szereplő gépjárművek. A részt vevő modellek a kínálatunkban jelenleg is megtalálható 11 olyan különböző teljesítményű és elérhető árú e-autók közül kerültek ki, melyek a leginkább megfelelők céges használatra. Hogy minden autó azonos feltételekkel induljon, előző nap 100 százalékra feltöltöttük az akkumulátorokat, melyeknek másnapra elegendő idejük volt visszahűlni, és a szabadtéri parkolás miatt az éjszakai időjárási körülmények hatása is érvényesülhetett. Emellett mindegyik jármű téli gumikkal felszerelve, automata üzemmódra és mindvégig 22 Celsius-fokra állított fűtéssel közlekedett a teszten.



Összemért teljesítmény

Általánosságban elmondható, hogy mindegyik tesztben szereplő modellnél mutatkozott eltérés a hivatalos és a valós fogyasztási adat között, melynek átlagos mértéke 21 százalék körül mozgott, vagyis körülbelül ennyivel rövidebb távot tudtak az autók megtenni teljesen feltöltött akkumulátorral a specifikációkban látottakhoz képest. A prémium kategóriában jellemzően alacsonyabb a két adat közti különbség, a legkisebb a Mercedes-Benz EQB modellje esetében volt, mely az egyébként egyik legmagasabb hivatalos fogyasztási becsléstől csupán 4,4 százalékkal tért el a tesz végére.

Az eltéréseket tovább vizsgálva két modell is, a Tesla Model 3 Long Range és a Volkswagen e-UP több mint 4 százalékkal kedvezőbb fogyasztást mutatott a teszt során, mint a hivatalos adatok. A LeasePlan a Sprintmonitor alkalmazásban megosztott tapasztalatokkal összevetve is elemezte az eredményeket. Ebből kiderült, hogy három modell (KIA EV6 Earth e228RWD, Volvo C40 Recharge Pro és BMWiX3) kivételével mindegyik jármű teljes útra vetített fogyasztása alacsonyabb volt, mint az alkalmazás felhasználóinak fogyasztási átlaga.

Az eredmények között külön rögzítettük az autópályán és a városban mért fogyasztási adatokat, melyek minden esetben alacsonyabbnak mutatkoztak a sztrádán, a különbség pedig átlagosan 0,5 kW/100 km volt. A tesztautókat vezető sofőrök közös megegyezéssel a lehető legegyenletesebben haladtak az út során, a hétköznapokban azonban érdemes figyelni arra, hogy a dinamikusabb vezetési stílus és a gyakori, intenzív gyorsítások komolyan befolyásolhatják a hatótávot.

Félelem felülírva

Az út végén a járművek akkumulátorának töltöttsége átlagosan 67 százalékot jelzett. Ettől a tesztautók több mint fele, pontosan 63 százaléka tért el pozitív irányba, az élen pedig a Tesla végzett, amely 78 százalékos akkutöltöttséggel érkezett meg a 112 kilométeres útról. A valós fogyasztási adatok alapján becslést készítettünk az egyes modellek tényleges hatótávolságára vonatkozóan. A 11 autó tesztje alapján ez átlagosan 357 kilométer, azaz kijelenthető, hogy egy ingázó számára nem jelenthet gondot az elektromos autó töltöttsége az oda- és a hazaút során sem. A gyártók által közzétett adatok és a teszt eredményei között ugyanakkor egészen jelentős, majdnem 100 kilométeres hatótávkülönbség is megfigyelhető, így tehát érdemes megfogadni tanácsunkat és a maximális tervezhetőség érdekében a saját autójára vonatkozóan kitapasztalni a fogyasztást a gyakran megtett útvonalain.

„Többszáz járműből álló elektromos flottát kezelünk, így fontos volt, hogy magunk is meggyőződjünk arról, mire képesek a mindennapokban a legnépszerűbb e-autók. A valós fogyasztás minden esetben eltért a papíron rögzített hivatalos adatoktól, ám összességében elmondható, hogy mindegyik jármű hatótávteszten nyújtott teljesítménye bőven fedezi a megszokott, átlagos használati igényeket, ezért félelemre semmi ok a hatótávolsággal kapcsolatban. A jövőben további hatótávteszteket tervezünk végezni extrém hideg és meleg időjárási viszonyok között, hogy az elektromos autót használó ügyfelek átfogó tapasztalataink alapján még könnyebben tervezhessék meg zéró emissziós útjaikat” – mondta Harmat Eszter, a LeasePlan Hungária kereskedelmi igazgatója.



Modell	Akkukapa-citás (bruttó/ netttó) (kWh)	Teljesít-mény (kW)	Hivatalos fogyasztás (kWh/100km)	Fogyasztás autópályán (kWh/100km)	Spritmonitor fogyasztási átlag (kWh/100km)	Fogyasztás teljes út alatt (kWh/100km)	Hivatalos fogyasztástól való eltérés (%)	Töltöttség az út végén (%)	Hivatalos hatótáv (km)	Teszt alapján várható hatótáv az út végén (km)	Hatótáv különbség - hivatalos és várható között (km)
Tesla Model 3 Long Range	77 / 74	366	14,8	14,2	18,55	14,1	-4,7%	78%	626	524	16,3%
KIA Niro EV Platinum	67,5 / 64,8	150	16,2	18,2	19,15	17,7	9,3%	72%	460	343	25,4%
KIA EV6 Earth e228RWD	77,4 / 74	168	16,5	20,7	17,76	19,17	16,2%	73%	504	414	17,9%
Volvo C40 Recharge Pro	78 / 75	300	20,7	23,5	22,16	22,8	10,1%	66%	444	316	28,8%
Renault Megane E-Tech Iconic EV60	63 / 60	160	16,1	17,4	18,7	17,1	6,2%	63%	450	302	32,9%
Volkswagen e-UP	36,8 / 32,3	61	14,4	14,2	14,67	13,8	-4,2%	46%	260	210	19,2%
Skoda Enyaq IV 80	82 / 77	150	15,7	18,9	21,49	18,8	19,7%	71%	544	419	23,0%
BMW iX3	80 / 74	210	18,5	21,9	20,82	21,3	15,1%	68%	453	357	21,2%
BMW iX1	66,4 / 64,7	230	16,8	18,3	25,02	18	7,1%	67%	417	318	23,7%
Mercedes EQB 300 4Matic	69,7 / 66,5	168	18,1	20,2	23,37	19,6	8,3%	68%	388	371	4,4%
Hyundai IONIQ 5 First Edition	72,6 / 70	225	19	20,5	22,78	20	5,3%	70%	430	350	18,6%



Zöld hírek

Biokreditek, avagy befektetés a természetbe

A fenntarthatóságot célzó kezdeményezések közül a biodiverzitás, vagyis az élővilág változatosságának megőrzése az egyik kulcsfontosságú lépés a következő tömeges kihalási hullám megakadályozásában, ám szerencsétlenségünkre a környezetvédelem ezen területe igényli a legkomplexebb megoldást, hiszen nincs összehangolása és nincs közös mértékegysége sem a Föld különböző pontjain végrehajtott akcióknak. Az ENSZ télen elfogadott egyezménye azonban változást hozhat végre, mivel az ún. biodiverzitás-kreditek pénzben kifejezhető értéket adnak a természetnek, amely valódi cselekedetre ösztönözheti az állami- és a privát szektor döntéshozóit. Zöld híreink egyikeként ezt a még gyerekcipőben járó, ám ígéretes zöld pénzügyi terméket és a hozzá fűzött reményeket mutatjuk be[1].

Mára a környezetvédelem legtöbb ágazata felismerte, hogy a klímakatasztrófa nem előzhető meg csupán alternatív energiagazdálkodással vagy vegetáriánus életmódra való áttéréssel, hiszen a klíma változása és a talajok pusztulása olyan mértékű, hogy a szén-dioxid-kvóták bevezetéséhez hasonló, drasztikus megoldások szükségesek. Ugyanis a klímaválság, amely napjainkra már a hétköznapok összes területén jelen van, magával vonz egy-, a globális felmelegedés mellett kevésbé látványos, de annál nyugtalanítóbb jelenséget: egy újabb, a világtörténelemben szám szerint hatodik kihalási hullámot. Kutatók úgy vélekednek, hogy a fajok kipusztulásának folyamata addig tekinthető „átlagosnak", ameddig száz évente tízezer fajból kettő tűnik el. Amikor ez az ütem begyorsul, akkor tömeges kihalásról beszélünk és sajnos a legoptimistább becslések szerint is jelenleg a normál ütem legalább tízszeresével tűnnek el fajok az élővilágból. Az ENSZ szerint a nyolcmillió, általunk ismert állat- és növényfajból egymilliót fenyeget a teljes eltűnés.



Erre a rettenetes vízióra válaszként az ENSZ 2022 decemberében, a kanadai Montrealban tartott csúcstalálkozóján, a több mint 200 ország részvételével elfogadta a Kunmig-Montreal globális biodiverzitási keretrendszert, melynek nyomán egy új zöld pénzügyi slágertermék, a biokreditek elterjedése válik lehetségessé. A deklaráció egyik központi eleme, hogy a kormányok a mostani 8-15% közötti értékről 2030-ra 30%-ra emeljék a természetvédelmi oltalom alatt álló szárazföldek és tengerek arányát. Magyarország egyébként ebben a tekintetben egészen jól áll, a több mint 20%-os hányaddal. Mindemellett pedig többletforrást kell teremteni a biodiverzitási célok eléréséhez, ehhez pedig pénzügyileg is megfoghatóvá és elérhetővé kell tenni mind az állami-, mind pedig a vállalati szektor számára ezt a területet. A jelen recessziós és inflációs környezet sajnos nem ideális, azonban megoldást jelenthet a privát szféra ösztönzése a kreditrendszer által, így nem csak az adófizetők, hanem az egyébként fenntarthatósági törekvéseiket hirdető nagyvállalatok is kivehetik részüket a feladatból.

A biodiverzitás és a természet megóvására 2021-ben 154 milliárd dollárt fordítottak, az ENSZ által kihirdetett egyezmény ezt az összeget triplázná meg 2030-ra. A vállalati szektortól bevont tőke térnyerésére az is alapot szolgáltat, hogy a 154 milliárd dollárnak kevesebb mint 20%-a származott a vállalatok befektetéseiből, míg a 2021-ben összes klímavédelemre fordított majdnem 1000 milliárdos összköltés esetében ez az arány csaknem a fele volt. Így az látható, hogy hajlandóság és forrás is lenne a multik részéről, ám egyelőre nincs megfelelő „termék", amellyel kifejezetten a fajok védelmét tudnák támogatni. Ezt hivatott a kreditrendszer előre mozdítani.

Természetmegóvás, mint árucikk

A biokreditek esetében olyan virtuális árucikkekről beszélünk, amelyek mögött különböző projektek állnak, melyek valamilyen természetvédelmi célt teljesítenek. Nagytestvérei a 1990-es évek közepe óta létező és egyre szélesebb körben keresett, azonos elven működő karbonkreditek. A kreditek mögötti folyamatok jellemzően 2-8 év alatt valósulnak meg, melyeket egy külsős szervezet hitelesít, szabványosít és enged ezáltal értékesíteni cégek, országok vagy magánszemélyek számára. A megvásárolt krediteket az adott személy vagy szervezet felhasználáskor sztornózza és ezáltal kivonásra kerül a forgalomból, mindeközben számszerűsíthető környezeti hasznot finanszíroznak. Különbség egyfelől a hátterükben álló projektek céljaiban fedezhető fel; a karbonkreditek az emisszió csökkentését, a biokreditek pedig a természetpusztulás megállítását vagy a környezet helyreállítását célozzák. További eltérés, hogy míg az előbbi esetében, az emisszió csökkentésből a világ másik részén is profitálnak, addig a környezeti amortizáció szempontjából nem mindegy, hogy hol valósul meg a projekt és csak lokálisan fejti ki pozitív hatását. Nem utolsó sorban a mérésük sem transzparens: míg a karbonkrediteknél egyértelmű a hatásosság mértékegysége, mely a semlegesített CO2-ben számszerűsíthető, a biokrediteknél a projektek különbözőségéből fakadóan már nem adja magát ilyen könnyedén a közös metrika.

Egyelőre a szakemberek is óvatosak a becsléseket illetően, hogy mikor és milyen mértékben futhat fel a biokreditek piaca, de pozitív előrejelzésre ad okot a karbonkreditek térnyerése. Mint minden új pénzügyi terméknél, úgy ennél is vannak hátráltató tényezők, például a rendszer jelenlegi átláthatatlansága és az itt-ott felbukkanó, rossz minőségű, valódi és igazolt környezeti értékkel nem bíró kezdeményezések az egyes kreditek mögött. Ezek elhárítására 2023 folyamán több olyan nemzetközi és helyi iránymutatás is megjelenik, amely a keretrendszerek megszabásával megbízhatóbbá teszi a biokreditek piacát. Azonban az elterjedésük sikerétől függetlenül nagyon fontos újítást hoznak a fenntarthatóság területére, hiszen általuk a természet értéke pénzben kifejezhetővé válik. Mindez alapvető fontosságú a vállalatok és a döntéshozók számára, hiszen ezáltal könnyebben beépíthetik befektetési döntéseikbe környezetünk, azon belül is a kihalással fenyegetett növény- és állatfajok védelmét.

[1]Forrás: https://telex.hu/nevertek/2023/01/25/biodiverzitas-kredit-zold-hokuszpokusz-vagy-bolygomento-csodafegyver



ÚJ Ë-C4 X ELECTRIC

A nyugalom ereje

ADVANCED COMFORT CITROËN

Advanced Comfort® felfüggesztés és ülések[1]
Gyorstöltés: 100 km 10 perc alatt[2]
Csomagtér 510 litertől akár 1360 literig

A CITROËN A TotalEnergies-T VÁLASZTOTTA. [1]Az Advanced Comfort® ülés bizonyos felszereltségek esetén felár ellenében elérhető.
[2]30 perc alatt 80%-os töltöttségi szint érhető el a 100 kW-os nyilvános töltőoszlopról.
A Citroën ë-C4 X vegyes fogyasztása: 150–151 Wh/km, vegyes CO_2-kibocsátása: 0 g/km, hatótávja: 360 km (WLTP mérési ciklus szerinti adatok). A fogyasztási és kibocsátási adatok a jármű felszereltségétől függően módosulhatnak. A képen szereplő jármű illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű, a részletekért forduljon a Citroën-márkakereskedésekhez, illetve keresse fel a www.citroen.hu honlapot!



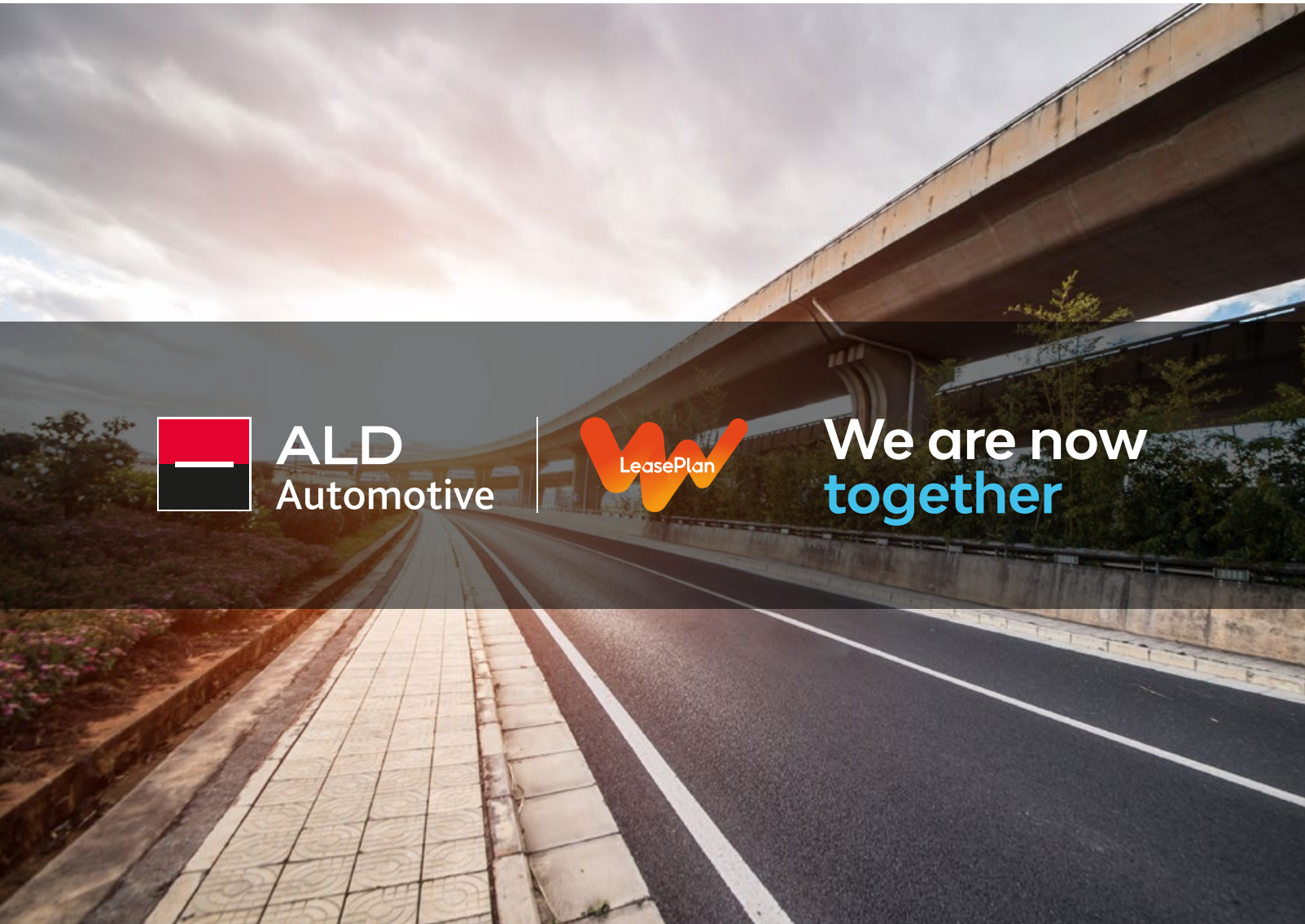
CITROËN JUMPER

Új munkaerő: azonnal kezd, egyből megéri

Készleten lévő egyes Citroën Jumper modellek több mint nettó 3 millió Ft kedvezménnyel!*

Jelen ajánlat 2023.05.17-től 2023.06.30-ig, vagy visszavonásig él, a zárt készletlistán szereplő új Citroën Jumper L3H2 és L4H2 és L4H3 zárt furgon, ill. L3 és L4 hosszúságú gyári platós alváz kivitelekre leadott és visszaigazolt megrendelése esetén, az akcióban résztvevő márkakereskedésekben. A feltüntetett kedvezmény a gépjármű nettó listaárából kerül levonásra. A kedvezmény teszt- és használt gépkocsi vásárlására nem vonatkozik. Jelen ajánlat más akcióval vagy kedvezménnyel nem vonható össze (kivéve 2+2 év Essential Drive kiterjesztett garancia szolgáltatás), a listaárból levonandó, maximális kedvezményt foglalja magában. A Citroën Jumper vegyes fogyasztása változattól függően, alapfelszereltség esetén, opciók nélkül: 9,1-10,9 l/100 km, vegyes CO2-kibocsátása: 239-286 g/km (WLTP mérési ciklus szerinti adatok). A kép illusztráció, a tájékoztatás nem teljeskörű és nem minősül szerződéses ajánlatnak, továbbá a C Automobil Import Kft. fenntartja a kondíciók változtatásának, valamint az akció visszavonásának jogát. Részletekről érdeklődjön az akcióban részt vevő márkakereskedéseknél.

**Minden 2019.10.01. után készletlistáról történő vagy gyártásból megrendelt, minden belföldi székhelyű jogi személy részére új autóként értékesített Citroën Jumper tehergépkocsi vásárlása esetén a 2 év szerződéses gyári jótállás mellé most +2 év kiterjesztett CarGarantie Promóciós Economy garanciát adunk ajándékba. A CarGarantie Promóciós Economy garanciaszerződés keretében nyújtott jótállás a 2 éves szerződéses gyári jótálláson túl, az autó első tulajdonosának történő átadásától számított 2+2 évig vagy 200 000 km-ig (amelyiket előbb eléri az autó), további feltételek teljesülése esetén érvényes, CG Car-Garantie Versicherungs-Aktiengesellschaft által nyújtott kiterjesztett szerződéses jótállás és a szerződéses gyári jótálláshoz képest a CarGarantie Promóciós Economy garanciaszerződésben megjelölt korlátozott szolgáltatásokat tartalmazza. Az akció visszavonásig érvényes, egyedi flottamegrendelésekre és flotta 2 (E2) kategóriára nem vonatkozik. A gyári szerződéses jótállás keretében nyújtott szolgáltatások kizárólag abban az esetben vehetők igénybe, ha az adásvételi szerződésben és a Szervizfüzetben foglalt feltételek és körülmények, míg a CarGarantie Promóciós Economy garanciaszerződés keretében nyújtott szolgáltatások kizárólag abban az esetben vehetők igénybe, ha a CarGarantie Promóciós Economy garanciaszerződésben foglalt feltételek és körülmények egyidejűleg teljesülnek.





TIPPEK A NYARALÁSHOZ

Éberen, biztonságban a nyári utazás alatt is

A nyári szabadságok közeledtével sokan indulnak útnak autóval több száz, vagy akár néhány ezer kilométeres túrákra, melyeknek jelentős részét autópályán teszik meg. A sok órás vezetés és a sztrádák monotonitása tovább növelheti a fáradtság érzését és ezzel együtt a figyelem és az éberségi szint csökkenését, főleg akkor, ha nem aludtunk eleget. 80 km/órás sebességgel haladva pedig már 3-5 másodperces mikroalvás alatt is 100 métert teszünk meg tudatlanul, ami különösen veszélyes lehet. Kiemelten fontos számunkra a biztonságos közúti közlekedés, ezért adunk néhány hasznos tanácsot az álmos vezetés megelőzésére.

Ha 18 órán át nem alszunk, az olyan hatással van a szervezetünkre, mint ha a véralkoholszintünk elérné a 0,5 ezreléket, ami ittasságnak felel meg. Ilyen állapotban romlik a mozgáskoordináció, növekszik a reakcióidő és szűkül a térlátás. Ha pedig sofőrként az alvásidőnk 4 óránál kevesebbre csökken, 11,5-ször nagyobb az esély arra, hogy autóbaleset ér minket[1]. Nem lehet tehát elégszer hangsúlyozni, mennyire fontos, hogy éber állapotban üljünk a volán mögé.

Fontos, hogy a tanácsok nem a fáradtság leküzdésére vonatkoznak, hanem annak elkerülésére. Ha a kimerültség első jeleit érezzük magunkon, az egyetlen biztoanságos megoldás, hogy megállunk a járművel, és kipihenjük magunkat. A lenti javaslatok tehát azt célozzák, hogy minden érzékszervünkkel maximálisan a vezetésre tudjunk koncentrálni.

[1] https://housegrail.com/drowsy-driving-statistics-facts/

1 Elegendő alvás

Közhely ugyan, de igaz: Az alvásminőség alapvető szerepet játszik a megfelelő figyelem fenntartásában, ezért a vezetés előtti éjjel igyekezzünk kipihenni magunkat.

2 Álmosság esetén megállás

Amint észleljük a fáradtság első jeleit, húzódjunk félre. Az egyre ritkább pislogások, a sűrűn jelentkező ásítások vagy a gyakran elkalandozó gondolatok már árulkodók. Ne várjuk meg, amíg a sávunkat elhagyva a zajcsík zökkent vissza bennünket a valóságba. Állítsuk le inkább az autót egy félreeső, de biztonságos helyen, és aludjunk legalább 10-15 percet, ami elegendő lehet ahhoz, hogy újult energiával tudjuk folytatni az utat. Indulás előtt tegyünk egy rövid sétát, és szellőztessük át a jármű belső terét, hogy felébresszük a testünket és az elménket.

3 Gyakori pihenők

Sokan előre meghatározott idő vagy távolság után tartanak csak szünetet, ezt azonban muszáj felülírni, ha az álmosság közbeszól. Hosszú utak esetén a legjobb, ha 2 óránként vagy minden 200 kilométer után megállunk, és felfrissítjük magunkat. Szálljunk ki az autóból, nyújtóztassuk meg a végtagjainkat, és igyunk egy kis vizet, hogy a folyamatos egyhelyben ülés után újra aktivizáljuk a testünket.

4 Éjszakai vezetés ritkán

Az ember természetes bioritmusa a nappali életvitelhez alkalmazkodott, nem véletlen, hogy éjszakára elálmosodunk. Ezért, ha csak lehet, kerüljük az éjszakai vezetést, mert ilyenkor nagyobb eséllyel és gyorsabban lesz úrrá rajtunk a fáradtság. A jól megszokott alvási periódust tehát tartsuk fenn a pihenésre.

5 Knnyű ételek

Túl sok zsíros és cukros étel fogyasztása után a szervezetünk az emésztéssel, illetve az inzulintermeléssel van elfoglalva, ezért gyorsan elálmosodunk. Ha tudjuk, hogy közvetlenül étkezés után kell autóba ülnünk, célszerű könnyű fogásokat választani, hogy ne terheljük le a szervezetünket, és több energiánk maradjon a vezetésre koncentrálni.

6 Energetizáló italok csak mértékkel

A legtöbb sofőr kávéval vagy koffeinalapú energiaitalokkal próbálja távoltartani magát az elálmosodástól. Jó, ha tudjuk azonban, hogy ezek stimuláló hatása gyorsan elillan, ezt követően pedig az álmosságérzés azonnal és menthetetlenül visszatér, amit tovább fokoz az esetleges cukortartalom. Az ilyen típusú koffeinforrások használata csak rövid utak során javasolt, és még ilyen esetekben sem helyettesíti a megfelelő pihenést.

7 Technológiai segítség pluszban

Egyre több technológiai fejlesztés segíti vezetés közben az elálmosodás jeleinek észlelését, hogy felhívja a sofőr figyelmét a veszélyforrásra. Az autógyártók folyamatosan vezetnek be olyan megoldásokat, illetve kísérleteznek újabbakkal, amelyek a kormánykerékbe vagy a visszapillantó tükörbe épített, fejre vagy fülbe helyezhető szenzorokkal vagy a mobiltelefon kameráját használó applikációval követik nyomon a sofőr szívverését, agyhullámait, esetleg szem-, fej- és testmozgását, és vetik össze ezeket az autó mozgásával, sebességével, a vezetési és időjárási helyzettel stb., hogy időben észrevegyék az álmos vezetésre utaló körülményeket, és hangjelzéssel vagy egyéb módon figyelmeztessenek. A pislogások között eltelt idő növekedése, a fej előrebiccenése vagy az indokolatlan sávelhagyás, illetve sebességváltás csak néhány ezen jelek közül. Amennyiben rendelkezünk ilyen biztonsági megoldással, mindenképpen használjuk, amikor beülünk a volán mögé. Ha azonban a rendszer figyelmeztet, ne próbáljunk meg küzdeni az álmosság ellen, hanem azonnal álljunk meg egy pihenőre.

8 Frissítő levegő

Minél hosszabb időt töltünk az autóban, annál több szén-dioxidot termelünk, és a levegő egy idő után felmelegszik, illetve elhasználódik. Használjuk a légkondicionálót a levegő felfrissítésére, vagy akár pár percre leengedhetjük az ablakokat egy gyors átszellőztetésre. Ez utóbbi abban is segít, hogy két megálló között az arcunk is felfrissüljön egy kicsit.

9 Rádióhallgatás vagy beszélgetés

Ha rádióműsort vagy zenét hallgatunk, esetleg egy útitárs szóval tart minket, könnyebb az éberségünket megőrizni. Fontos ugyanakkor, hogy a vezetésről mindez ne terelje el a figyelmünket. A szórakoztató programot, a kellemes muzsikát, illetve a beszélgetést tehát csak akkor vessük be, ha az nem zavar, hanem inkább segít minket.



CÉGES AUTÓVAL KÜLFÖLDÖN

Erre figyeljünk a díjakkal, bírságokkal kapcsolatban

A nyári utazások közeledtével egyre többen kelnek útra a környező vagy akár távolabbi országokba céges autóval. Ilyenkor még inkább fontos odafigyelni a közlekedési szabályok betartására és a kötelező díjfizetésre, hiszen az elmulasztásukból eredő bírságok akár évek múlva is jelentkezhetnek a tulajdonos flottakezelőnél, aki automatikusan továbbhárítja azokat a lízingelőre. Ráadásul a büntetésre és annak mértékére vonatkozó szabályok eltérhetnek a magyar jogrendtől, így nem alapozhatunk az itthon megszokott gyakorlatokra. Cikkünkben összegyűjtöttük, hogy ha már elkerülni nem tudtuk a kihágást, mi a teendő külföldről érkező bírság esetén.

A nyári szezon kezdetével sokan indulnak el külföldre céges autóval kikapcsolódás vagy rokonlátogatás céljából. Fontos ilyen esetben előre tájékozódni az érintett országok közlekedési szabályairól, betartani azokat, valamint mindig figyelni a kötelező díjfizetésre – legyen szó autópályáról vagy éppen parkolásról – hogy elkerüljük a bírságokat, amelyek Magyarországon is utolérnek minket, akár több év elteltével is. A Going abroad (Utazás külföldre) elnevezésű, Android rendszerű okostelefonokra és iPhone-ra is 22 nyelven elérhető alkalmazás például hasznos információkkal szolgál minden egyes uniós ország közúti közlekedési szabályairól, emellett pedig közlekedésbiztonsági kvízjátékot és memóriajátékot is tartalmaz. Az alábbiakban pedig hasznos tanácsokat adunk azzal kapcsolatban, hogy lízingelőként mire számítsunk a külföldön kirótt büntetési tételek esetén.

Kihez érkezik a fizetési felszólítás?

Operatív lízing esetén a jármű üzemben tartója a bérbe adó, így a büntetésekkel kapcsolatos levelek is hozzá érkeznek. A lízingelő cég azonban ettől függetlenül felelős a bírság megfizetéséért. A flottakezelő minden esetben köteles együttműködni a külföldi hatóságokkal, és ki kell fizetnie a pénzbeli büntetést, amelyet aztán továbbterhel a szabályszegést elkövető céges autó használójára.

Lehet fellebbezni?

A bírságot kiszabó ország internetes oldalán az ügyintézési szám beírásával általában be lehet tekinteni az ügy adataiba (különös tekintettel a gépjárműről készült fotókra). Ha céges autó használójaként jogosulatlannak véljük a büntetést, úgy a jogorvoslati kérelem benyújtásához nekünk kell alátámasztanunk hivatalos dokumentumokkal az igazunkat. Ilyen helyzetekre nem árt, ha bizonyítékként pár évig megőrizzük a parkolójegyeket, autópályamatricákat, illetve az ezekről szóló visszaigazolásokat vagy fényképes másolatokat. A hatóság hivatalos határozata nélkül a flottakezelő nem tudja a rendszerben leállítani a kifizetési folyamatot, mivel nem tartozik a hatáskörébe a bírság jogosságának felülvizsgálata.

El lehet kerülni a fizetést?

A nemzetközi szabályozások értelmében az országok átadják egymásnak a tulajdonosi, illetve üzembentartói adatokat, így a külföldön elkövetett szabálysértések sem maradnak büntetlenül. Idővel a bírságok befutnak a flottakezelőhöz és így az ügyfelekhez is. Az adatszolgáltatás során a lízingcég a vele szerződésben álló vállalat adatait adja át, amelyet a hatóság megkeres a sofőr kilétével kapcsolatban. Amennyiben a járművet használó cégként a megadott határidőn belül nem szolgáltatunk információt, úgy emelt összegű bírságra számíthatunk.

Alapszabály, hogy ha nincs kifogásunk a büntetés ellen, akkor minél hamarabb fizessük be a megállapított összeget, hogy ezzel is elkerüljük a bírság növekedését, illetve a pótdíjfizetési kötelezettséget, és számoljunk azzal, hogy az utalás legalább egy munkanappal később teljesül. Amikor azonban megkapjuk a lízingcégtől a bírság fizetésére felszólító emailt, minden esetben vegyük fel a hatósági ügyintézéssel foglalkozó osztállyal a kapcsolatot, hogy kideritsük, ki tudjuk-e még fizetni a büntetési tételt, mielőtt a flottakezelő rendezi azt. Dupla befizetés esetén a lízingcégnek kezdeményeznie kell a külföldi hatóságnál a visszautalási folyamatot, amely akár hónapokig is eltarthat.

Mennyi az elévülési idő?

Nem ritka, hogy évekkel korábban elkövetett közlekedési vétségről érkezik felszólítás. Az olasz büntetéseket például gyakran egy év elteltével postázzák, mivel Olaszországban a külföldi állampolgárokat érintő közlekedési bírságok kiszabásának, és megküldésének határideje a jogsértés időpontjától számítva 360 nap, a követeléskezelőnek pedig a szabálysértés típusától függően 5-10 év áll rendelkezésére a bírság behajtására szintén a korábban említett dátumtól kezdődően. De olyan is előfordul, hogy más országokban akár 6-7 évvel ezelőtti bírságokat hajtanak be a hatóságok, amelyek ráadásul a különböző adminisztrációs költségek miatt az idő elteltével hatalmasra is nőhetnek. Ezt is az eltérő jogszabályi környezet okozza, így nem alapozhatunk a hazai 5 éves elévülési időre.

Mit büntetnek leginkább?

Mivel az Európai Unióban nincs egységes szabályozás a büntetések területén, így az egyes országok maguk döntenek a bírságok nagyságáról és a büntetési tételekről. A tagállamok között kölcsönös jogsegélynyújtás van érvényben olyan cselekmények esetében, amelyek a megkereső, illetve a megkeresett állam nemzeti joga szerint is büntetendőnek minősülnek. Az információmegosztás nyolc esetben használható: gyorshajtás; biztonsági öv vagy bukósisak használatának mellőzése; piros lámpa figyelmen kívül hagyása; ittas vagy kábítószer hatása alatti vezetés; tiltott sáv használata; mobiltelefon vagy más kommunikációs eszköz szabálytalan használata vezetés közben. Ez azt jelenti, hogy 70 eurót – a Salzburg Fórum országai, Ausztria, Bulgária és Horvátország esetében pedig 50 eurót – meghaladó összeg esetén az Országos Rendőr-főkapitányság vállalja a jogerőssé vált bírság végrehajtását, amennyiben a szabálysértés elkövetője azt önként nem fizeti be. Lízingautók esetén erre nem kerül sor, hiszen a bérbe adó cég minden esetben rendezi az anyagiakat, melyek elszámolását közvetlenül intézi a bérbe vevővel. A lista azonban jól mutatja, hogy mely közlekedési eseményekre fókuszálnak leginkább az uniós hatóságok. Ugyanakkor a lízingcégen keresztül például jogosulatlan autópálya-használat vagy parkolási díj nem fizetése esetén is kaphatunk az autópálya-fenntartótól, illetve a parkolási társaságtól jövő fizetési felszólítást, ahogy az említetteken túl egyéb közlekedési szabályszegéseket (pl. elsőbbségadás elmulasztása, szabálytalan előzés) is büntethetnek a különböző országok eljáró szervei.

A környező országokat figyelembe véve Ausztriában és Horvátországban gyakori a sebességellenőrzés radaros, lézeres és autóba szerelt mobil eszközökkel egyaránt, míg Szlovéniában az autópályadíj-fizetési kötelezettséget veszik nagyon szigorúan. A gyorshatjók Szlovákiában, Szerbiában és Romániában is jelentős büntetésekre számíthatnak. Utóbbi országban ráadásul nemrég bővítették a KRESZ-t az agresszív vezetés fogalmával, amelybe beletartozik a veszélyes megközelítés, az indokolatlan fékezés, a leszorítás, a villogás, a dudálás, a forgalmi sávok közötti cikázás vagy például a motor hangos „túráztatása". Emellett pedig a vezetés közbeni szabálytalan telefonhasználatot és a biztonsági öv mellőzését is súlyos pénzbüntetéssel sújtják itt.

E-MOBILITÁS ÉS TECHNOLÓGIA

6 innováció az elektromos autózás átalakulásáért



Az elektromos autók piaca rendkívül gyorsan és egyre nagyobb lendülettel fejlődik. Míg az elsőgenerációs elektromos autók hatótávolsága 150 kilométer körül volt, a gyártók ma olyan járműveken dolgoznak, amelyek egyszerre akár 1000 kilométert is képesek megtenni teljesen feltöltött akkumulátorral. Az e-autózás elterjedésének egyik szűk keresztmetszetét még mindig a töltési infrastruktúra adja, ezért olyan úttörő töltési fejlesztéseket mutatunk most be, amelyek rövid időn belül lehetővé tehetik, hogy nagy számban jelenjenek meg villanyautók az utakon.



1 Újratöltés 5 perc alatt

Az e-mobilitás egyik kulcstényezője, hogy minél gyorsabban lehessen feltölteni az elektromos autókat. Több töltő képes már fél óra alatt 20-ról 80 százalékra tölteni az akkumulátorokat, az izraeli StoreDot cég azonban még ennél is tovább megy. Az innovátor várhatóan 2024-ben vezeti be a piacra új fejlesztésű akkumulátorát, amellyel 5 perc alatt 160 kilométer megtételére alkalmas töltöttségi szintet lehet elérni bármilyen autó esetén, 2032-re pedig 2 perces töltési időt céloztak meg. Ha a technológia megjelenik a járművekben, gyakorlatilag ugyanolyan gyorsan lehet majd e-autót tölteni, mint hagyományos üzemanyagot tankolni.

2 Töltőpóznák

Egyre gyakoribbak Európában az olyan útszakaszok, ahol a járda mentén elhelyezkedő villanyoszlopok egyben elektromosautó-töltőként is funkcionálnak. Néhány évvel ezelőtt az Ubitricity nevű német startup állt elő az ötlettel, hogy töltőkábelekkel szerelje fel az áramellátást már egyébként is biztosító villanyoszlopokat. Az azóta a Shell tulajdonában lévő cég mára többezer lámpaoszlopot alakított át töltőponttá többek között Németországban, az Egyesült Királyságban és Franciaországban. A praktikus és költséghatékony megoldás elsősorban nagyvárosokban terjed gyorsan, ahol kevés járműtulajdonos rendelkezik saját töltési lehetőséggel, így bárki tudja parkolás közben vagy akár éjszaka tölteni az autóját. Nem meglepő tehát, hogy Prágában vagy Amszterdamban is elérhetők már töltőpóznák.

3 Töltőrobotok

Gyakran halljuk, hogy a robotok elveszik a munkánkat. Nos, az autók töltését lehet, hogy hamarosan tényleg átveszik. A Volkswagen és az EV Safe Charge vállalat is vizsgálja ezt a lehetőséget olyannyira, hogy utóbbi már ki is fejlesztette a Ziggy névre hallgató töltőrobotot, amelyet mobilalkalmazáson vagy az elektromos jármű infotainment fedélzeti rendszerén keresztül lehet majd munkára fogni, ha pedig időben hívjuk, a töltés megkezdése előtt le is foglalja és fenntartja a parkolóhelyet addig, amíg oda nem érünk. Az eszköz a folyamat végén visszatér a központi töltőállomásra, ahol a hálózatról, akkumulátortároló rendszerről, napenergiával vagy ezek kombinációjával tölti fel magát újra.

A robotok emberi beavatkozás nélkül végzik a feladatukat, és egyszerre akár több autó töltését is képesek ellátni, egyben pedig promóciós felületként is működhetnek. A széleskörű alkalmazhatóság egyik feltétele a Car-to-X vezeték nélküli kommunikáció elterjedése, ami ahhoz szükséges, hogy a jármű képes legyen kapcsolatba lépni más járművekkel, illetve eszközökkel. Ez a funkció néhány újabb gyártású autóban már rendelkezésre áll, de egyelőre nincs aktiválva, míg régebbi modellekben nem elérhető.



4 Menet közbeni töltés

Nem feltétlenül van szükség töltőállomásra, ha vezetés közben tudjuk tölteni az akkumulátort, amivel jelentős időt spórolhatunk. A svédországi Gotland szigetén például egy 1,6 kilométer hosszú útszakaszon építettek vezeték nélküli töltőpontokat az útburkolatba, amelyek az elektromágneses teret használva töltik a felettük elhaladó elektromos buszokat, illetve kamionokat. A töltési rendszer az úthasználók számára láthatatlan, mivel vezérlőegységei a föld alatt találhatók. A kísérleti projektet azzal a céllal indították, hogy információkat gyűjtsenek az úthálózatokba telepíthető induktív járműtöltési technológia szélesebb körű alkalmazásához.

A többek között a Fiat, Chrysler, Citroen és Peugeot márkájú autókat gyártó Stellantis járműipari konszern nemrég hasonló kísérletbe fogott az olaszországi Chiari településen kiépített pályán, ahol a Fiat 500e modellt tesztelték. A mérések azt mutatták, hogy a jármű az autópályákon megszokott sebességgel haladva nem fogyasztott energiát, vagyis az aszfaltból érkező töltési kapacitás megegyezik a gyorstöltők teljesítményével, a mágneses mező ereje pedig nincs hatással az autóban lévő személyekre. A két projekt eredményei egyben azt is sugallják, hogy a megoldás használatával a jövőben csökkenthető az akkumulátorok mérete, ami könnyebb járműveket jelent és ezáltal kisebb terhelést az utakra, miközben a töltési infrastruktúra közös használata még hatékonyabbá válik. Szintén az induktív töltés elvén működnek Göteborgban azok az aszfaltba épített töltőpadok, melyeken keresztül a helyi taxisok tudják várakozás közben tölteni járműveiket.

5 Villámgyors akkucsere

Minek autót tölteni, ha egyszerűen kicserélhetjük az akkumulátort? Ez a gondolkodás vezérelte a luxuskategóriájú elektromos autókat gyártó kínai Niót, amely akkumulátorcsere-telepek létesítésével vágja át a töltési infrastruktúra gordiuszi csomóját. A megoldás Kínában már elterjedt, ahol idén 2300-ra nő az egységeik száma, 2025-re pedig a szám várhatóan eléri a 4000-et. A vállalat Európában eddig Norvégiában, Svédországban, Hollandiában, Németországban, március eleje óta pedig Dániában működtet akkumulátorcsere-telepeket. A teljesen automatizált folyamat mindössze 3 percet vesz igénybe, miközben az akkumulátor, illetve az elektromos rendszer ellenőrzése is megtörténik, hogy a jármű a lehető legjobb beállításokkal hagyja el a helyszínt.

6 Napelemes autók

A holland Lightyear hat éven át fejlesztette saját technológiáját, és tavaly év végén elindította a Lightyear 0 napelemes autó sorozatgyártását. A kocsit 782 darab napelem borítja öt négyzetméteres felületen, ami lehetővé teszi, hogy a 60 kwh teljesítményű akkumulátorral rendelkező, hivatalosan 625 kilométer hatótávolságú jármű további napi 70 kilométert tudjon megtenni a napenergiának köszönhetően, ami felhős időben mintegy a felére csökken. A tervek szerint összesen kevesebb mint 1000 példány készül az autóból, amelyből hetente egy darabot szerelnek össze manufakturális jelleggel, de a kapacitást rövid időn belül évi ezer darabra szeretnék növelni.

Kia Ceed modellek automata váltóval, akár készletről!



Movement that inspires

A hirdetésben megjelenített autók illusztrációk. Az ajánlat a készlet erejéig vagy visszavonásig érvényes. További részletek a Kia márkakereskedésekben.
A Kia Ceed modellek üzemanyag-fogyasztása (vegyes): 4,4-6,8 l/100 km; CO2-kibocsátása (vegyes): 113-154 g/km.
A megadott fogyasztási és károsanyag-kibocsátási értékek az aktuális jogszabályok által meghatározott mérési eljárás ((EU) 2017/1153) szerinti mérésekből származnak.
A fenti értékek meghatározása az RDE (valós vezetési feltételek melletti kibocsátás) vizsgálattal kiegészített új WLTP (könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt. Az adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezektől eltérhetnek, különbségeket mutathatnak.
*Jelen hirdetésben feltüntetett adatok a www.kia.com/hu/szerviz/7-ev-garancia és a www.kia.com/hu/jogi-nyilatkozat oldalakon foglaltakkal együttesen érvényesek.
Minden jog fenntartva. © Kia Hungary Kft.

7 ÉV GARANCIA*
A MINŐSÉG VÉDJEGYE



MATRICA KISOKOS

Minden, amit a pótdíjakról és azok elkerüléséről tudni lehet

Sokak számára megdöbbentő adat lehet, hogy 2022-ben közel 3,7 millárd forint pótdíjat fizettek be a belföldi járművel közlekedők a Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt. (NÚSZ) számára. A díjbeszedő közleményében hozzátette, hogy ebből az összegből végül 270 millió forintnyi pótdíjat vontak vissza, tehát ekkora összegben sikerült az autópályamatricákat érintő szabályokat alaposan ismerő, és időben cselekedő személyeknek legálisan „megúszni" a pótdíjbefizetést. Cikkünkben összegezzük a legfontosabb szabályokat, hogy segítsünk gépjármű használóinknak egy esetleges büntetés befizetését törvényes módon elkerülni, vagy a pótdíj mértékét csökkenteni.

A NÚSZ Zrt. fix ellenőrző portálok és mobil adatgyűjtő járművek segítségével 0-24 órában figyeli, hogy az elhaladó autók rendelkeznek-e érvényes úthasználati jogosultsággal vagy sem. A jogosulatlan úthasználat szankciója közigazgatási bírság, melynek kiszabására a hatóság jogosult. Ez alapján a tulajdonosnak vagy üzembentartónak a gépjármű kategóriájának megfelelő pótdíjat kell fizetnie, mely 2023. január elsejétől, 60 napos határidőn belül befizetve a D1, D2 kategóriára vonatkozóan 18.750 Ft, B2 kategóriára pedig 84.330 Ft.

Bizonyos esetekben ugyan vásárolnak az úthasználók matricát, mégis kellemetlen meglepetésként érheti őket a kiszabott bírság és nem biztos, hogy elsőre tudják, hol hibáztak. Ezért, ha felszólítást kapunk, érdemes először végig gondolni, hogy mikor és milyen útszakaszra vásároltunk matricát és előkeresni az ellenőrző szelvényt vagy a nyugtázó értesítést, attól függően, benzinkúton vagy online vettük meg a matricát. A büntetés oka lehet ugyanis adminisztrációs eltérés, például, ha nem megfelelő kategóriára váltottuk meg az úthasználati jogosultságot, a megadott rendszám vagy felségjelzés nem egyezik a jármű fizikai rendszámán található adatokkal, a vásárolt matrica érvényessége már lejárt vagy épp még nem kezdődött el, vagy éppen egy adott vármegyére vonatkozó matricát vásároltunk, de nem a rendeletben meghatározott csomópontok között használtuk az úthálózatot. Azt gondolnánk, hogy ezek ritkán fordulnak elő, de a NÚSZ közleményében kiemelik, hogy a 84.000 ügyfélszolgálati esetből 20.000 valamilyen e-matrica vásárláshoz kapcsolódó korrekciós ügyintézés volt 2022-ben, a leggyakoribb, 15.000-res esetszámmal pedig a rendszám elírást korrigáltatták a sofőrök. Érdemes tehát a matricához rögzített adatokat még a vásárlás során, fizetés előtt alaposan leellenőrizni, mert annak aláírásával vagy az elektronikus nyugtázó értesítés jóváhagyásával a vevő elfogadja az matricához rögzített adatok helyességét.

Ezeket az eltéréseket – a díjkategória tévesztés kivételével – a NÚSZ ügyfélszolgálatán könnyedén javítják, a megadott 60 napos határidőn belül intézkedve, az ügyintézési díj megfizetése mellett törlésre kerül a büntetés. A díjkategória esetében, a matrica érvényességi idején belül, a teljes bírság összege helyett lehetőség nyílik pótdíjkülönbözet megfizetésére, melynek összege alacsonyabb, mint a büntetés, így érdemes elindítani a korrekciós folyamatot ilyen esetben is.



Ha mégsem a rendszer téved...

Ha nem tévedésből vásároltunk rossz matricát és valóban jogosulatlanul használtuk az úthálózatot, akár többször is, érdemes tisztában lenni a NÚSZ által biztosított maximalizálási- és amnesztia lehetőségekkel, mellyel mérsékelhetjük a befizetendő bírság összegét.

Pótdíjmaximalizálás

Amennyiben egynél több esetben és szakaszon, matrica nélkül közlekedtünk, és ebből kifolyólag több pótdíjfizetési felszólítás érkezett, az első fizetési felszólítás kézhezvételét követő 75 napon belül kérhetjük a tartozás maximalizálását legfeljebb két alap pótdíj vagy különbözeti pótdíj összegére. A maximalizálási kérelembe az első kihágás rögzítése, és az ennek kapcsán küldött felszólítás kézhezvétele között történt, jogosulatlan úthasználatok vonhatók be. Tehát ha a felszólításból tudomást szereztünk vétkünkről, mégsem cselekszünk és vásárolunk megfelelő matricát, az ezt követő szabálytalanságra vonatkozó büntetések ezzel a kérelemmel nem törölhetők. Fontos változás lépett életbe 2022. október 15-ét követően, mivel innentől csak azok a bírságok képezhetik a kérelem tárgyát, amelyek korábban még nem kerültek befizetésre. Ha lenne olyan büntetés, amelyet már befizettünk, de a kérelemmel elkerülhetnénk, sajnos erre már nem nyílik lehetőségünk. A rendelet igen megengedő egyébként, a tulajdonos vagy üzembentartó naptári évenként több alkalommal is élhet a maximalizálás lehetőségével.

Pótdíjamnesztia

A 2020. november 1. napját követően szerzett, számos jogosulatlan úthasználat esetében lehetőség nyílik arra, hogy a 180 napnál nem régebbi büntetéseket kiváltsuk 6 alap pótdíj megfizetésével és ezzel elkerüljük az összes bírság befizetését. Ez abban az esetben lehet célszerű, ha a maximalizálás a büntetések időben történő elosztása miatt nem lehetséges. Fontos, hogy a maximalizálásnál is érvényben lévő jogszabály alapján, a NÚSZ-nak nem áll módjában visszavonni a már befizetett bírságokat, ezért, ha szeretnénk élni az amnesztia lehetőségével, akkor ne fizessük be a kézhez kapott felszólításokat.

Pótdíjfizetés elkerülése országos éves matrica megvásárlásával

Különösen az év első felében, a gyakori autópálya használat mellett célszerű ezzel a lehetőséggel élni, melynek értelmében a keletkezett pótdíjak befizetése teljesen elkerülhető, amennyiben megvásároljuk az adott évre és a büntetett járműre vonatkozóan az éves országos pályamatricát. Erre a pótdíj befizetéséről szóló felszólítás kézhezvételétől számított 75 nap áll rendelkezésre és fontos, hogy ebben az esetben se fizessük be a keletkezett pótdíjakat, ahogyan a másik két fent említett alkalommal sem. Érdemes tudni, hogy az ily módon kiváltott büntetések esetében, a megváltott matrica nem írható át másik járműre, mely a kategória különbözet miatt megvásárolt új matrica esetén is érvényben lévő szabály.

Az ügyintézés sajátosságai céges autó esetében

Fontos tudni, hogy minden, fentiekben leírt ügyintézéshez szükséges a jármű tulajdonosának hozzájárulása, meghatalmazás formájában vagy használóként igényelnie kell a tulajdonostól, hogy járjon el az érdekében. Mivel operatív lízing esetében az autó tulaja minden esetben a flottakezelő, így az általunk megszabott feltételek és határidők szerint tudjuk biztosítani a bírságok mérséklésének lehetőségét. Emellett érdemes különös figyelmet fordítani tájékoztató leveleinkre, mivel tulajdonosként a kiszabott bírság értesítők hozzánk érkeznek, melyeket minden esetben azonnal továbbítjuk a használó felé, ám maga az értesítés így nem közvetlenül a NÚSZ-tól, hanem a flottakezelő e-mail címéről jön.

Amennyiben céges autójához kapcsolódóan szeretne élni a fentiekben ismertetett lehetőségek valamelyikével, kérjük, LeasePlan-es autó használata esetén keresse Driver Centerünket a +36 1 236 36 65-ös telefonszámon vagy a dc.lphu@leaseplan.com e-mail címen, ALD-es gépjármű esetében pedig az ALD Driver Desket, a +36 1 802 58 00-as számon vagy a driverdesk.hu@aldautomotive.com e-mail címen, ahol kollégáink készséggel segítenek a folyamatban.



SAFETY TIPPEK

Mit NE tegyünk a biztonsági övvel

A KRESZ kötelezővé teszi a biztonsági öv gépjárművekbe történő beszerelését, valamint úgy rendelkezik, hogy olyan járműben, amelynek üléseit biztonsági övvel szerelték fel, az ülésen utazó személynek az öv becsatolásával kell magát rögzíteni. Az előírás nem meglepő, hiszen a halálos, illetve súlyos kimenetelű balesetek esélyét a biztonsági öv használata mintegy 60 százalékkal csökkenti. Az Európai Unió országaiban a járművek első ülésein utazók több mint 95 százaléka köti be magát[1] , tehát az autósok nagy arányban figyelnek a biztonságra. Érdemes ugyanakkor azt is tudatosítani, hogy melyek azok a rossz gyakorlatok, amelyek csökkentik a biztonsági öv működésének hatékonyságát. Ezek elkerülésére adunk tanácsokat cikkünkben.

A ma használt, hárompontos biztonsági övet 1959-ben vezette be a Volvo. Becslések szerint azóta több mint egymillió életet mentett meg a használata, amelyre a modern autókban már a műszerfalon megjelenő jelzés, illetve akár indításgátló is figyelmeztet. Biztonsági öv nélkül már 30 km/óra ütközési sebességnél is halálos lehet a sérülés, használata pedig jelentősen befolyásolja a személyi sérülés mértékét a balesetek során. Kövesse az alábbi tippeket, ha még inkább védeni akarjuk magunkat és az autóban utazókat a biztonsági övvel.



1

Ne használjuk az övet, ha megrongálódott

Ha megrongálódott vagy tönkrement a biztonsági öv, hajlamosak vagyunk imitálni a használatát, hogy egy esetleges ellenőrzés során ne büntessenek meg minket. Amikor viszont azt tapasztaljuk, hogy sikerrel működik a trükk, és elhiszik, hogy be vagyunk kötve, egyre inkább halogatjuk a javíttatást. Ezzel súlyos hibát követünk el, az öv nyújtotta védelemre ugyanis bármelyik pillanatban szükségünk lehet. Ha ennek hiányában nem utazunk kellő biztonságban, az végzetes következményekkel is járhat.

2

Ne próbáljuk meg otthon megjavítani

Habár a biztonsági öv egyszerű szerkezetnek tűnik, amely nem tartalmaz elektronikai alkatrészeket vagy bonyolult alkotóelemeket, semmiképp se akarjuk otthon megjavítani, ha elromlott. Hogy az öv újra megfelelő biztonsággal működjön, tapasztalt szerelőre van szükség, aki pontosan tudja, mit és hogy kell beállítani rajta.

3

Ne feledkezzünk meg a hátul ülők biztonságáról sem

Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) 2020-as adatai alapján Magyarországon a járművek utasainak 82,8 százaléka köti be magát az első üléseken, az arány azonban mindössze 38,5 százalék a hátsó üléseken utazók esetében. Sokan ugyanis azt hiszik, hogy hátul biztonsági öv nélkül is védve vannak, valójában azonban a hátsó ülések a biztonsági öv használata nélkül éppoly vagy még inkább veszélyesek, mint az elöl lévők. Ütközés esetén a tehetetlenségi erő a testet tömegénél 50-szer nagyobb erővel tudja előre lendíteni, ami olyan, mintha egy elefánt rohanna le minket. Tegyünk tehát a biztonságunk érdekében.

4

Ne használjunk olyan gyerekülést, ami nem rögzíthető biztonságosan

A KRESZ szerint a gépkocsiban utazó 150 centiméternél alacsonyabb gyermeket a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben kell rögzíteni. Azt, hogy meddig van szükség a gyerekülése, a tévhitekkel ellentétben nem az életkor határozza meg. Elöl 150, hátul pedig 135 centis magasság felett már elhagyható az ülés, ha a gyermek a biztonsági övvel biztonságosan rögzíthető, az öv megfelelően tartja őt, a pánt pedig nem a nyakánál, hanem a vállánál húzódik. Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, ülésmagasítóra van szükség. Uniós adatok szerint a gyerekek mindössze egyharmada van megfelelően bekötve[2] , amikor tehát szülőként gyerekülést választunk, a külcsín helyett arra fókuszáljunk, hogy azt tökéletes biztonsággal lehessen rögzíteni.

5

Ne hagyjuk ki az öv biztonsági tesztelését

Amikor beszállunk az autóba, jó esetben automatikusan bekapcsoljuk a biztonsági övet, azt azonban már jellemzően nem ellenőrizzük le, hogy jól működik-e. Időről időre egy erősebb fékezéssel ajánlott letesztelni ezt. A védelem akkor hatékony, ha az öv ilyenkor nem marad laza, hanem enyhe nyomást fejt ki a testünkre.

6

Ne kössük be úgy az övet, hogy meg van tekeredve

Különösen utasként fordulhat elő, hogy a sietség miatt vagy azért, mert nem ismerjük a járművet, úgy kötjük be a biztonsági övet, ahogy az éppen a kezünkbe kerül. Becsatoláskor ehelyett figyeljünk arra, hogy az öv a lehető legközelebb helyezkedjen el a testünkhöz, kisimuljon, azaz ne legyen megtekeredve vagy megcsomózva. Az alsó részt a kiálló csípőcsont felett vezessük át, a beállítást követően pedig húzzuk meg erőteljesen előre a mellkasunknál, ezzel ellenőrizve a hatékonyságát.

[1,2] https://www.eltis.org/in-brief/news/new-ec-thematic-reports-and-facts-and-figures-road-safety-issues


ALD
Automotive
LeasePlan
www.leaseplan.com/hu-hu | www.aldautomotive.hu
www.autotartosberlet.hu
wwww.hasznaltauto.leaseplan.com