

AUTÓHÁZ	
65–66	Az új szabadság kezdete(?) – 2005. október 1.
67	Autóház-hírek, érdekességek
68	V.A.G. PR-kódok
69–71	Az IKARUS sikertörténete
72–75	Ignis kontra Swift (Statisztika)
76–77	Castrol-világ
79–81	Az Autószerelők Országos Egyesületének hírei
82	„A vállalkozónak nem lehet igaza” (Lapszél)

2005. október 1.

Az új szabadság kezdete(?)

A gépjármű-kereskedelmet az Európai Unió tagállamaiban szabályozó GVO-rendelet október 1-jétől új szakaszába lép. Hatályát veszti ugyanis az ún. telephely-klauszula, vagyis mostantól bármelyik szerződéses kereskedő szabadon létesíthet értékesítési / kiszállítási pontot / lerakatot bárhol az Európai Unió területén. A GVO-rendelet [pontosabb nevén az EU Bizottság 2002. július 31-i 1400/2002/EK rendelete, a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű ágazatban vertikális megállapodások és összehangolt magatartások csoportjaira történő alkalmazásáról] 2002. október 1-jén lépett hatályba. Volt azonban egy része, amely csak idén október elsejétől alkalmazandó.

5. cikk

Különleges feltételek

(2) Új gépjárművek értékesítése tekintetében a mentesítés nem terjed ki a vertikális megállapodások által tartalmazott következő kötelezettségekre:
b) szelektív forgalmazási rendszer valamely személygépkocsi vagy könnyű haszonjármű forgalmazójának azokra a közvetlen vagy közvetett kötelezettségeire, amelyek korlátozzák azt a lehetőségét, hogy pótlólagos értékesítő- vagy átadóhelyeket hozzon létre a közös piacon belül olyan más helyszíneken, ahol szelektív forgalmazást alkalmaznak.

A b) pont életbe lépésével megszűnik ez a korlátozás, amit telephely-klauszulanak (location clause) hívtunk. Az új szabadság előnye abban rejlik, hogy egy újfajta vállalkozási rugalmasságot biztosít: a telephely-létesítésről a jövőben nemcsak kizárólag a gyár-

tó / importőr dönt, hanem márkakereskedő partnere is. Új esélyek nyílnak azon egykori márkakereskedők előtt is, akik jelenleg „már csak” szervizpartnerek, mivel ha együttműködnek a szerződéses márkakereskedőkkel, használhatják kiállítóterméiket és know-how-jukat (ezzel a lehetőséggel a függetlenek is élhetnek, ha megegyeznek egy szerződéses forgalmazóval). Egyes szakértők szerint az autógyártókon nőni fog a nyomás, hogy a gyári átadási árakat harmonizálják az Európai Unió egész területén. Ebből a fogyasztók is profitálhatnak. Ezzel egy időben az autógyártók veszítenek befolyásukból forgalmazó partnereikkel szemben. Magától értetődik azonban, hogy az új szabadságnak nemcsak támogatói vannak, hanem ellenzői is. Ide tartoznak elsősorban az autógyártók. De olyanok is lesznek, akik ingadoznak, nem fogják fel egyből az előnyöket, mivel még nem foglalkoztak mélyebben a témával.

A gyártók és importőrök hatalma csökken

Köztudott, hogy az Európai Unióban jelentős árkülönbségek tapasztalhatók. Ezt azonban a fogyasztók újautó-vásárlásnál nyilvánvalóan nem tudják a javukra fordítani. Az Európai Unió Bizottsága ezért már régóta azt a nézetet képviseli, hogy az Unió autópiacán a verseny nem teljes körű. A telephely-klauszula eltörlésével a Bizottság elsődleges célja az volt, hogy az autógyártók és importőrök szerződéses partnereinek lehetőséget adjanak arra, hogy a meglévő árkülönbségeket kihasználják, és új ügyfelekhez jussanak más uniós tagállamokban további telephelyek megnyitásával, akik ezen a módon

profitálhatnak az árkülönbségekből. Az új szabályozás az autógyártók körében ellenállást váltott ki. De a szerződéses márkakereskedők sem vélekednek egyöntetűen abból a szempontból, hogy az új szabadság előnyükre válik-e, vagy sem. Meg kell tehát várni, hogy a szerződéses forgalmazók mennyire használják ki a további értékesítési / kiszállítási pontok létesítésének lehetőségét. Biztosan lesznek vállalkozások, akik ki fogják használni az új szabadságot, ez már most látható. Az új szabályozás nem vonatkozik a 3,5 tonna össztömeg feletti nagy haszonjárművekre, valamint a „de minimis” szabály körébe eső márkákra. Emlékeztetülül: azon autógyártók alkalmazhatják a „de minimis” szabályt, melyek piaci részesedése a releváns piacokon nem haladja meg az öt százalékot. Ha egy gyártó a „de minimis” szabály alá esik, akkor rá nem vonatkozik a GVO-rendelet 3-as és 5-ös cikkelye. Az árkülönbségek mellett a többmárkás értékesítés is jelentős szerepet játszik a telephely-létesítési szabadság kérdésében. A lehetőséggel, hogy további értékesítési / kiszállítási pontokat nyithatnak, egyes több márkát forgalmazó kereskedők vagy kereskedőcsoportok gondoskodhatnak arról, hogy a többmárkás értékesítés kiterjedtebb legyen, mint eddig. Az Európai Unió Bizottsága döntésében ez az aspektus is jelentős szerepet játszott. Összefoglalásként meghatározzuk azt, kiket is érint pontosan a telephely-létesítési szabadság: egy gyártó / importőr szerződéses forgalmazó partnerei közé tartozó, személygépkocsikat és / vagy kis haszonjárműveket értékesítő kereskedők, akik a szelektív értékesítési rendszert választották (köztük az alforgalmazók vagy más néven

B-díretek is). Nem létesíthetnek szabadon új telephelyet szerződéses szervizek (mivel ők nem forgalmazók!), függetlenek vagy egyéb harmadik személyek, például szupermarketek. Az sem lehetséges, hogy például egy szerződéses Ford-kereskedő szabadon nyit egy Peugeot-kereskedést egy másik tagállamban, ugyanis a kereskedők csak olyan márkakereskedést nyithatnak az új szabályozásnak megfelelően, amelyik márka szerződéses forgalmazói körébe tartoznak.

Ugyancsak fontos tudni, hogy ha például egy német kereskedő létesít új telephelyet, például Magyarországon, akkor a telephelynek elsősorban a magyar szabványoknak, előírásoknak kell megfelelnie, függetlenül attól, hogy értékesítési vagy kiszállítási feladatot lát el. Ebben az esetben ezeket az előírásokat a magyar importőr határozza meg. Az előírások betartását azonban már az anyaország gyártója / importőre ellenőrzi, esetenként praktikus okokból a külső országbeli (jelen esetben magyar) gyártóval / importőrrel egyeztetve.



Dr. Willi Diez, a geislingeni autóipari intézet professzora: „A telephely-klauzula eltörlése nem fog forradalomhoz vezetni az autókereskedelemben.”

Új értékesítési és kiszállítási pontok létesítése

Egy értékesítési pont egy kiállítótermet és az új személyautók eladásához szükséges infrastruktúrát jelent. Ide tartoznak: egy terem az új autók bemutatására, a szükséges irodák, értékesítőszemélyzet és bemutatóautók. A kereskedő dönthet arról, hogy az autót a vevőnek a kereskedésből vagy egy külön kiszállítási helyről adja. A

GVO-rendelet szerint a kiszállítási pont egy olyan hely, ahol a vevőnek átadják egy másik helyen vásárolt autóját. Ez összefogja a következőket: irodák, raktári berendezés, az autók kiszállításra való felkészítésére szolgáló részleg, illetve az ehhez szükséges személyzet. Az új szabályozás egyik legfontosabb eleme, hogy az értékesítési pontokat össze lehet kombinálni a kiszállítási pontokkal, ha a létesítmény mindkét forma releváns minőségi kritériumait teljesíti.

Willi Diez professzor, a geislingeni autóipari intézet professzora szerint a telephely-klauzula eltörlése nem fog forradalomhoz vezetni az autókereskedelemben, inkább megerősíti az eddig is fennálló ágazati trendeket. Kétségkívül tovább fog nőni a konszolidációs nyomás, mivel a különösen nagy kereskedőcsoportok meg fogják szállítani kiszállítási központjaikkal az eddig kevésbé kihasznált piaci területeket. Egy körkérdés szerint azonban azoknak a kereskedéseknek a részaránya, melyek új telephelyet szándékoznak nyitni, mindössze 13 százalék. A külföldi kereskedőcsoportok nagyobb mértékű térhódítása sem várható, mivel a közvetlen szállítású reimport-kereskedelem sokkal gazdaságosabb, mint saját értékesítőpontokon vagy kiszállítási központokon keresztül. Diez professzor szerint a telephely-létesítési szabadság nem lehet oka sem egy, az autókereskedelem szabadsága miatt érzett eufóriának, sem az újonnan létrejövő kereskedelmi egységek miatti pániknak. A jövőben is igaz lesz ugyanis, hogy aki rendesen megdolgozza a piacot, és elégedetté teszi ügyfeleit, az a megváltozott körülményeket is túl fogja élni.

A CECRA álláspontja

Az Autókereskedők és Javítók Európai Szövetsége (CECRA) végig azon az állásponton volt, hogy a telephely-klauzulát 2005. október 1-je után is fenn kell tartani, erőfeszítéseiket azonban nem koronázta siker. A szövetség elnöke, dr. Jürgen Creutzig szerint a CECRA alapvető álláspontja az, hogy a klauzula eltörlése nagyobb szabadságot hoz a kereskedők számára. A telephely-létesítési szabadság kifejezés azonban megtévesztő, mivel a klauzula eltörlése után sem beszélhetünk majd abszolút szabadságról. A gyártó ugyanis ezután is meghatározhatja a kereskedő fő telephelyét. Creutzig szerint az új szabadságból a kereskedőknek csak egy kis hányada tud profitálni – azok, akik rendelkeznek a megfelelő pénzügyi



Dr. Jürgen Creutzig, a CECRA elnöke: „Véleményünk szerint az új szabadságból az Európai Unió 118 000 szerződéses forgalmazójának mindössze 20%-a fog profitálni.”

feltételekkel, és át tudnak lépni a nyelvi és kulturális határokon. Ez az EU 118 000 szerződéses kereskedőjének mindössze 20%-át jelenti. Amíg a maradék 80% jól megél a maga regionális piacán, addig nem akar szembenézni egy külföldi telephellyel járó hátrányokkal. Nincs arról szó, hogy ezek a kereskedők hátrányba kerüljenek és ezért kiesnének a piacról. De elképzelhető, hogy problémákat fog nekik ez okozni, és ezért meg kell védeni őket. A CECRA aggodalmait alátámasztása miatt mindenképp el akarta tolni a klauzula eltörlését legalább december végéig. Ekkor fog megjelenni ugyanis az Európai Unió Bizottsága felkérésére az a tanulmány, amely az új GVO gyakorlati bevezetéséről szól. Az EU versenyjogi biztosa, Neelie Kroes a CECRA kérvényét elutasította. Egyidejűleg azonban arra is utalást tett, hogy ha egy forgalmazói szerződésben benne marad a telephely-klauzula, vagyis az nem követi a GVO előírásait, attól még automatikusan nem törvénytelen a teljes márkakereskedői szerződés. Egyes esetekben ugyanis a klauzula benne maradhat a szerződésben. Minden körülményt meg kell ugyanis vizsgálni, beleértve az integrált piacok felé való lépéseket és az innovatív forgalmazási formák fejlődését. A CECRA tanácsa a kereskedőknek: intenzíven készüljenek fel a telephely-klauzula eltörlésére, függetlenül annak bevezetési dátumától (a CECRA ugyanis még mindig bízik egy esetleges halasztásban).

Onódi Gábor

Forrás: Kfz-betrieb