

# MINDENNAPI TERHEINK

Sokszor kérdezik mostanában: „Mi vár ránk, autójavítókra, 2014-ben?” Szívesen mondanám, ha tudnám, de miután a világ (talán) nagyot nem fordul, bizonyos dolgokat lehet előre látni. Ismerjük a gazdasági folyamatokat. Pár százalék ide vagy oda, reméljük felfelé, még nem hozza el nekünk sem a csudajót.



DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

Mindig is akadálypálya volt a mi szakmánk. Sajnos sokan dolgoznak ellenünk. A javítás tárgya, a technika – kezdjük ezzel – adja fel a legnagyobb leckét. Sokféle, sokszor sosem látott, így nem is ismert technika nem igazán „jóindulatú” velünk.

Előre látható, hogy 2014-ben is szembe kell néznünk az általános szegénységgel. Azzal, hogy az autósok többségének nincs pénze minőségi autófenntartásra, -javításra. Közlekednie kell, de húzza a gép javítását, rongyosra hajtja. Utána pedig keresi az „okos” megoldást. És sajnos meg is találja. Talán tudja, hogy az olcsó megoldás néha a legdrágább, de valóban nincs pénze.

Spindler Tibor úrral, az Autószerelők Országos Egyesületének elnökével beszélgetünk az autójavítás helyzetéről, kilátásainkról.

## Sokan dolgoznak ellenünk, írtam a bevezetőben. Ki vagy mi az első számú ellenség?

Továbbra is a feketemunka a szakma legnagyobb ellensége. A feketegazdaság sokféle, de egy dolog sajnos általánosan igaz: nem tudunk vele versenyezni. A legális, adófizető műhelyek terhei óriásiak. Ha valaki valóban szembenéz vállalkozásának költségeivel, mindent legálisan végez, maga is megdöbben. Elkészítettük a „rezsizámítás” tételjegyzékét. Ezt kitöltve az adódik, hogy egy autójavító vállalkozás – nem csak Budapesten – 7200 + áfa Ft óradíj alatt nem tud létezni. Sok tételről, hogy az valóban létezik és betartandó, sajnos nem is tudnak a vállalkozók. Az AOE szakmai fórumain mindig áttekintem a kötelezettségeinket. Kevesen fogadják meg a tanácsaimat, az ellenőrök pedig kaszálnak...

**Mindennek az ára, ami az autózás-hoz és az autójavításhoz kell, elérte, sőt egyes esetekben meghaladja az európai szintet. Felzárkóztunk. Egy apró dolog kivételével, és ezek a bérek. Ezen a pályán kell működnünk, megélnünk. Léteznünk, de muszáj praktikákkal élni...**

Nehéz fennmaradni. Nem csoda, hogy számos márkakereskedés és -szerviz bezárásra kényszerült és sajnos sok, eddig legális, független autójavító is magas vaskerítés és kutyák védelmébe „vonult vissza”. Azt is fájjalom, hogy sok pályakezdő reménytelennek találja, hogy legalizálni tudja magát a horribilis engedélyezési költségek, terhek és bizonyára nem általános, de a hivatali packázás miatt.



Spindler Tibor



**Mondják panaszkodva autószerelő vállalkozók, hogy alkalmazottjuk lényegesen olcsóbban vállalja „es-tére” a munkát, mert az alkatrészt ugyanolyan kedvezménnyel kapja meg, és őt a rezsi nem terheli. „Ha pedig kirúgom, nem lesz szerelóm. Fizetni nem tudok neki többet, élni kell hagynom.”**

Keressük, hogy mit lehetne tenni a feketegazdaság visszaszorítására. A hatóságoktól azt halljuk, ha megmondjuk nekik ki a feketéző, ők akkor – állítják – meglátogatják. A bejelentés esetenként igen, de átfogó megoldás nem lehet a bajra, mert az szó szerint is visszaüthet. A legális vállalkozások védelme az alkatrészhöz való hozzájutást illetően lehetséges lehet, de számtalan kérdést vet fel. Lehet, hogy az eladást kell korlátozni, lehet, hogy a felhasználót a NAV által ellenőrizni, ha ismerjük a vevőt. Mindig lesz speciális „magyar” módszer a kötelmek kikerülésére, de ha tudunk tenni valamit ezen a területen is, legalább a tisztulás felé haladunk. Zavarja a képet, hogy ma az interneten szinte minden alkatrész – minőségi és gagyí egyaránt – jó áron beszerezhető.

**A 2014-es év meglepetéssel indul: a kenőolajok, kenőanyagok kereskedelmét a jövedéki termékek közé sorolták. Miért tette ezt a jogalkotó?**

Szakmai körökben halljuk, hogy a motorolajok kereskedelmében vannak

„fekete utak”. Számos, nem legális csatornán érkezik olaj az országba, és ezek után nem fizetnek áfát. Minket, autószerelőket – én is családi autójavító vállalkozást vezetek sok évtizede – az tart bizonytalanságban, hogy vajon mi van a hordóban, mi van a dobozban.

**Még a hologramos olajflakont is hamisítják?**

Volt rá példa! Nekünk kell a felelősséget vállalni, ha jóhiszeműen „olajnak látszó” valamit töltünk be. És a bizonytalant az ügyfél hozza. Őt is becsaphatták alkalmi vétellel. Szakemberek azt is mondják, hogy ha az olaj egy motor-, illetve autógyár specifikációjának maradéktalanul megfelel, az nem lehet túl olcsó. (Ha csak nem esett le véletlenül egy kamionról...) Azt várják a jövedéki terméké válástól, hogy tisztulni fog a piac, és ellenőrzhetőbb lesz az olaj tényleges eredete, így biztos lesz a minősége.

**És kiket érint a jövedéki törvény módosítása?**

A törvény alapján bármely kiszerezésű kenőolaj és kenőanyag belföldi nagykereskedelme, export, import, illetve közösségi kereskedelme 2014. január 1-jétől jövedékiengedély-kötelezettség mellett végezhető. A jövedéki törvény rendelkezései szerint jövedéki engedélyes kereskedelmi tevékenység a szabadforgalomba bocsátott jövedéki termék belföldön történő beszerzését, készletezését és a továbbforgalmazók részére

történő értékesítését jelenti. Viszonteladó akkor értékesíthet viszonteladónak kenőolajat és kenőanyagot, ha mind a két fél (viszonteladó) rendelkezik jövedéki engedéllyel. A rendeletben felsorolt vámtarifaszámú kenőolajok és kenőanyagok kiskereskedelmi (végfelhasználók részére történő) értékesítéséhez, forgalmazásához nem kell jövedéki engedély. Autósbolt kenőolajat és kenőanyagot kizárólag az általános szabályok szerint, jövedéki engedélyes kereskedőtől szerezhet be.

**A JAF a szellemi tulajdon védelmében kezdeményezte, hogy a szervizekben – hol máshol, mint a bejelentett vállalkozásoknál – a NAV a szoftvereket, adatbázisokat, de még a diagnosztikai műszereket is ellenőrizze, hogy azok legális forrásból, a szerzői jogok tulajdonosától származnak-e. Magyarra fordítva, nem hamisítvány, nem ellopott termék egy szoftver, adatbázis, műszer, amelyet a gépünkön találnak, amit használunk. A fejlesztőknek és a gyártóknak ez óriási anyagi veszteséget jelent. Mit kell tudnia erről a műhelytulajdonosnak?**

Az nem vitatható, hogy dolgozni csak tiszta forrásból származó eszközökkel szabad. Lehet mással is, de számolni kell azzal, hogy ezzel törvényt sértünk, és lecsaphatnak ránk. Mint ahogy már számos szervizben jártak, elvitték a számítógépeket, hogy keressék rajta a nem

jogtiszta szoftvereket, adatbázisokat. Nagyon nagy pénz maga a diagnosztikai szoftver és adatbázis, és ha dolgozni akarunk, nem egy és nem kettő kell belőle. Ha mindezekhez hozzávesszük a frissítések díjait, az összeg komoly summára rüg. Itt jön az be, hogy ezek európai árszinten vannak, mi pedig a kintiek rezsióradíját nem tudjuk érvényesíteni. Az AOE elnökéként csak azt mondhatom, hogy legális eszközökkel szabad csak dolgozni, de a legális szervizeknek és csak azoknak, magyar árat kellene kialakítani.

**A szoftvernyilvántartás ma már életünk része. Mi van akkor, ha a műhely alkalmazottja, akinek ez módjában áll, olyan programot tölt le a cég számítógépére, amelyik sérti a szellemi tulajdont?**

Bizony nem hittük pár éve, hogy erre is lesz egy úrlapunk! „Szoftver- és internethasználati megállapodás” a címe, melyet az alkalmazottal kell aláíratnunk. A munkaszerződés részét képezi, és a szabályokat foglalja magában. Így fejeződik be: „Elovestam és megértettem, hogy a Büntető Törvénykönyv 329/A paragrafusában értelmében, a szerzői jogokat megsértő személy a törvény értelmében akár 8 évig terjedő szabadságvesztéssel is sújtható.”

**Ez minden?**

Messze nem, hiszen nem csak szoftverekre terjed ki az ellenőrzés. Ide tartoznak a többnyire kínai forrásból származó hamisított termékek, műszerek, alkatrészek is. Ezek beszerzése is sérti a szellemi tulajdont, a szerzői jogokat. Van a hamisítványoknak számunkra komoly rizikója is: anyag és mérethibás termékek akár közlekedésbiztonsági veszélyt jelenthetnek, a klón műszerek tönkreteszhetik a vizsgált autó elektronikáját, vezérlőit.

**Az alkatrész témát csak érintsük, hiszen ez szakmai konferenciát is megérne. Elnök úr, mi jut eszedbe erről elsőként?**

Az alkatrészek beépítésével kapcsolatosan az érvényben lévő jogszabályok úgy rendelkeznek, hogy ha az alkatrésznek nincs minősítő jelzése, akkor a beszerelő szerelőnek kell a felelősséget vállalnia beszerelés esetén. Hiába írat alá a szerelő nyilatkozatot, hogy az adott alkatrészt az

ügyfél kívánságára építette be. Ez azokra az alkatrészekre vonatkozik, amelyek igaz nagykereskedőtől származnak, csomagolásukon rajta van a származási igazolás (ez sajnos megtévesztő lehet), de az alkatrészen nincs gyártói jelzés, az alkatrész nem beazonosítható. Ez a legnagyobb veszélyforrása jelen pillanatban a hazai alkatrész-forgalmazásnak. Bontott alkatrész esetében csak számlával igazolt és a bontós által minősített alkatrészt lehet beépíteni.

**Nézzünk körül még a műhelyben, mi ajánlatos, hogy kiírva legyen?**

Az ügyfeleknek tudniuk kell, hogy telephelyünkön hová léphetnek be és hová nem. Az ajtókra felirat kell! Hiánya súlyos tízezres büntetési tétel is lehet! Az ügyfeleket, ha beléphetnek a műhelybe, ennek feltételeiről, a veszélyekről felirattal kell tájékoztatni.

Jó, ha a vállalási szabályzat ki van függesztve. Fogyasztóvédelmi alapismertetek, a felügyeleti szervek felsorolása is fontos, hogy olvasható legyen. Külön téma a hozott alkatrészekre vonatkozó vállalási szabályok egyértelműsítése. A messze nem teljes felsorolásban most megemlítem, hogy a tárolási feltételekre vonatkozó ismertetés és díjtétel is legyen szembeutó helyen. Tehát, aki a készre jelentett járművet nem viszi el, milyen tárolási díjat köteles fizetni.

**A rendeletek útvesztőjében melyik kiemelten fontos?**

A gépjárműjavítás biztonsági szabályzata (136/2004. (XII. 16.) GKM rendelet) hívom fel a vállalkozók figyelmét. Ez az autójavítás bibliája a vállalkozás működtetésében. A vállalkozás vezetőjének felelőssége, hogy ez alapján világítsa át a működést, tárja fel a hiányosságokat. E szabályzat alapján vizsgálódnak a vállalkozásoknál a szakhatóságok.

**Milyen viszonylag új rendeletekről kell még tudnunk?**

Közel 200 jogszabály érinti az autójavító vállalkozásokat, melyek kuszaságában alig lehet kiigazodni. Most kiemelem a 2012. évi CLXXXV. hulladék törvényt. A hulladékkal kapcsolatos nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettségeket a 440/2012. (XII. 29.) Korm. Rendeletben

találjuk. A csomagolásról és a csomagolási hulladékkal kapcsolatos hulladékgazdálkodási tevékenységekről szól a 442/2012. (XII. 29.) Korm. Rendelet. A hulladékká vált gépjárművekről a 443/2012. (XII. 29.) Korm. Rendelet foglalja össze a rendelkezéseket. Az elem- és akkumulátorhulladékkal kapcsolatos hulladékgazdálkodási tevékenységekről pedig a 445/2012. (XII. 29.) Korm. Rendelet szól.

Nagyon fontos számunkra az 1085/2013. (II. 27.) Korm. határozat, mely a telephelyi tevékenységek környezeti szempontú felülvizsgálatáról szól.

**A rendeletek sorában melyik az, amelyik ma nem tűnik egyértelműnek?**

A pénztárgép ügye, az, hogy az autójavító vállalkozásnak, ha például elad egy fényszóróizzót, ehhez kell-e online pénztárgép: ha beépíti, az szolgáltatás, akkor nem kell, de akkor a számlán munkadíjnak is szerepelnie kell.

**Nagyon belelendültünk! Mondjunk még egy-két „adu ász”!**

A 435/2013. (XI. 19.) Korm. Rendelet egyes tűzvédelmi tárgyú kormányrendeleteket módosított. A tűzvédelmi vizsga lejár, abból ismét vizsgázni kell. Más: a munkavédelmi szabályok, úgy érezzük, sokszor indokolatlanul szigorúak. Órákat lehetne erről beszélni, most nem részletezem, csak mondom például a lakattal lezárható emelőgép villamos főkapcsoló kérdését. Felsorolásban említettem csak az emelőgépekre vonatkozó célvizsgálatokat, légtartályminősítést, érintésvédelmet, kockázatelemzést, a biztonsági adatlapokat és azok elhelyezését, az üzemorvosi vizsgálatok elvégzésének ellenőrzését.

**Tudom, hogy még nincs vége, de a lapterjedelem többet már nem enged meg. Honnan kaphatnak az iparosok naprakész, további információ?**

Az Autószerelők Országos Egyesülete, az AOE erre hivatott! Kérem, olvassák el a honlapunkon található óriási információhalmazt! Az egyesület tagjainak pedig természetesen bővebb szolgáltatást nyújtunk.

**Köszönöm a beszélgetést!** ■