

Okos és indokolt szabályozásokkal

A békés egymás mellett élés, ez lenne a jövő!

Az Autótechnika 2014. évi januári számában olvashattunk egy cikket, melyben Ön, Főszerkesztő Úr és Spindler Tibor, az AOE elnöke párbeszédet folytat, az autószerelő műhelyek nehézségeivel foglalkoznak. Spindler úr tényeket tár fel, a szabályok betartására ösztönöz, de konkrét javaslat nem hangzik el, hogyan is kellene kilábalni a nehézségek alól. Ezzel kapcsolatban írom le észrevételemet, és van néhány javaslatom.

Röviden magamról. Autószerelő egyéni vállalkozó vagyok, egy 100 m²-es két-állásos kis műhelyt működtetek, és én is átérzem a szakma nehézségeit a saját bőrömről keresztül. Végzettségemet tekintve autószerelő, autógépész üzemmérnök vagyok, 1991-ben végeztem levelezőn a győri KTMF-en. A főiskola elvégzése óta gyakorlatilag megszakítás nélkül az autós szakmában dolgozom, voltam kis ideig „íróasztal mögött” is (műhelyfőnök, munkafelügyelő), de nem igazán tetszett a feladat, így megmaradtam a műhelyben aktívan az autók mellett. Mielőtt egyéni vállalkozó lettem, elkoptattam 8, azaz nyolc munkahelyet, ebből 3 márkaszerviz volt, mindenhol autós szakmában, így megismertem ennek a szakmának a sajátosságait, buktatóit, árnyoldalait, nehézségeit, és mindezt „alulról”, a műhely oldaláról. Jelenleg is „alulról”, műhely oldaláról érzem a problémát, de már mint egyéni vállalkozó, és szerintem ezek a problémák „felülről”, a törvényhozás vagy a szakminisztériumi szintről másképp látszanak, vagy nem is látszanak egyáltalán!

Az interjúban szólnak arról, hogy mekkora teher is hárul ma a legálisan működő autószerelő műhelyekre. Ez

való igaz, sőt az Autótechnika előző számaiban is rendre vannak cikkek ezzel a témával kapcsolatban, de valahogy senki nem fogalmaz meg konkrét javaslatot azzal kapcsolatban, mit is kéne tenni, hogy ne így legyen, hogy jobb legyen. Nos, megoldást én sem fogok tudni tenni, de egy pár javaslatot teszek.

Azt tudjuk, hogy ma Magyarországon általános szegénység van, relatíve szegényebbek vagyunk mint 20 évvel ezelőtt, alacsony szinten van a minimálbér, és sajnos ma 1,5 millió munkavállaló ennyi pénzt visz haza hivatalosan. Ez jószíval a megélhetéshez sem elég, ebből már nem jut elég autójavításra, szervizre, a szakmabeli alkalmazott kollegáknak nem nagyon futja tartalékokra, így műhelyépítésre, és legális státus beindítására sem. Az is probléma, hogy ma Magyarországon igen kevesen dolgoznak olyan területen, ami igazán hasznos, értékteremtő tevékenység lenne, és emiatt a gazdaság felélénkülésére, a fizetések és a fizetőképes kereslet javulására sincs sok esély a közeljövőben. Az improduktívok százalékos aránya sajnos nagyon nagy, szerintem 80%-ban vannak jelen azok a rétegek, melyek nem értékteremtőek. (Bár ide

tartoznak még a diákok és a nyugdíjasok is, utóbbi két csoporttal semmi bajom nincs, róluk kötelességünk gondoskodni, nem is szándékozom bántani őket.)

Ezt a kis kitérőt azért írtam, mert ebből is belátható, hogy a helyzet egyik napról a másikra nem fog változni, a gazdaságunk nem fog hirtelen „termelővé” válni, a „hasznos dolgozó csoport” százalékos aránya nem fog megnőni jelentősen, a fizetések, és a lakosság vásárlóereje nem fog egyik napról a másikra javulni. Ezért erről az oldalról nem lehet javulást várni a közeljövőben az autószerelő műhelyeknek sem! A bevételt növelni óradíjak emelésével ilyen viszonyok között nem lehet. A Spindler Úr által kiszámolt óradíj (7200 Ft+áfa) szerintem irreálisan magas, ennyiért ma a „nagyközönségnek” nem lehet szervizszolgáltatást nyújtani és javítani. Sokan a jelenlegi nálunk vidéken jellemző 2000–5000 Ft-os óradíjat is sokallják, emiatt is kevés a munka a legális szervizekben. Sokan az ennél is olcsóbb „fekete műhelyekben” javíttatnak, mindenki az olcsó megoldásokat keresi. Úgy gondolom, ezt az „olcsóbb megoldást”, ill. ehhez közelítőt kell kínálni a legális autószerelő műhelyeknek is, lehető-

ségükhöz képest csökkenteni kell az óradíjakat. Ezért, hogy a legális műhelyek versenyben tudjanak maradni a „fekete műhelyekkel” szemben, olyan intézkedéseket kell hozni szerintem, mely első körben a legális műhelyeket sújtó belső terheket csökkenti! Persze ez magától, ill. a szándéktól nem fog működni, mindezt központilag, kormányzati, szakminisztériumi segítséggel és közreműködéssel kellene megvalósítani. Ha ez működne, ezáltal kisebb rezsióradíjakat tudnánk majd alkalmazni, vélhetően több munkánk lenne, ill. a jelenlegi terheink is csökkennének. Ehhez viszont a szakmának és pl. a szakmai szervezeteknek (pl. Önöknek, AOE) a szakmában dolgozók aktív együttműködésével (pl. aláírásgyűjtéssel) közösen törvénymódosító javaslattal kéne előállni a kormány, ill. a törvényhozó testület felé, meggyőzni őket, hogy erre a lépésre, lépésekre szükség van ahhoz, hogy a helyzet javuljon, hogy a gazdaság kifehéredjen, és a szakmában dolgozók meg tudjanak élni.

Szerintem nekünk, legális autószerelő műhelyeknek jelenleg nem a „feketegazdaság” a legnagyobb ellenségünk, hanem a belső terheink, azok a költségek, melyet akkor is ki kell fizetnünk, ha éppen nem dolgozunk, vagy kevés a munka.

Ha a legális műhelyek központi terhei csökkennének, és hozzá jönnének bizonyos előnyök a javunkra (pl. igényesebben felszerelt műhely, számlaképesség, garancia stb.), csökkenteni tudnánk az óradíjakat, akkor többen választanának minket, és a „feketegazdaság” szép lassan lemorzsolódna, ill. csak azok javíttatnának ott, akiknek csak az olcsóság számít, a minőség és egyéb nem. Szerintem ma egy hármas megosztás működik:

1. Új autók a garancia leteltéig márkaszervizben.

2. Garancia-időszak után kb. 10–15 éves korig független legális szerviz.

3. Utána „fekete műhely”.

Persze vannak átfedések, vannak szegény „újautó” tulajok is, meg „praktikus spórolók”, akik fekete műhelybe járnak az autó 0 éves korától kezdődően, de ha az árak közelítődnének egymáshoz, csökkentett óradíjjakkal, jó eséllyel többen választanának minket. Ezen a mai autók bonyolultsága is segíthet, hisz ma már igen komoly szerszámozottság és műszerezettség kell egy-egy beavatkozáshoz. Ezek a felszerelések egy „fusi műhelyben” nem valószínű, hogy megvannak, és ezt előbb-utóbb az igényesebb autótulajdonosok is belátják.

Egy másik megközelítésből meg azt mondom, hogy Magyarországon a „feketegazdaságot” nem lehet csak úgy, hipp-hopp megszüntetni. Ez a társadalmunk része, történelme van, gyakorlatilag 30–40 éve szinte minden „kézműves”, „melós” szakmában jelen van, csak régebben másként hívták (maszek, fusi, másodállás, a mg.-ban háztáji tevékenység stb.). Amíg ebben az országban az egyszerű kétkezi munkás (ide tartozik a mi szakmánkat folytató autószerelő alkalmazott is) a munkahelyi fizetésből, leginkább minimálbérből, vagy azt alig meghaladó bérből nem tud megélni, és főleg nem tud félretenni lakásra, autóra, műhelyre stb., addig ez mindig is jelen lesz, csak esetleg más formában.

A törvényalkotóknak tudomásul kéne venni, hogy a munkából élőknek is meg kellene élni valamiből, nyilván ez „fentről a bársonyszékből”, milliós nagyságú havi fizetéssel nem érződik. Az ügyfelek részéről: aki eddig nem tudta, vagy nem akarta megfizetni a márkaszervizt és a legális független szervizt, az ezután sem fogja tudni, ha a jelenlegi óradíjak maradnak. Ha esetleg megszűnnének ezek az olcsó „fusi műhelyek”, és a legális szektor változatlan áron szolgáltatna vagy

arat emelne, akkor az autótulajok „házhöz hívnák” a szerelőket, vagy nekilátnának maguk javítani otthon, szűk garázsban, udvaron, parkolóban stb., mintsem drága pénzeket fizessenek egy-egy szervizben! Lényegesen rosszabb körülmények között, és esetenként szaktudás nélkül javítanak autóikat! Na, ebben lenne csak igazán biztonsági kockázat, ha mondjuk egy fodrász otthon rossz minőségű, olcsó fékbetétet cserélne és utána útra kelne. Én még dolgoztam kicsit a régi AFIT-os rendszerben is, ez a „maszek, fusi” tevékenység akkor is fénykorát élte, csak akkor nem jelentett ekkora problémát, mint most. Nem akarok senkit megbántani és megvádolni, de a jelenleg legális műhelyt működtető idősebb kollégák nagy része az AFIT-os rendszerben indult, és pedig azzal a recepttel, hogy délelőtt munka a szervizben és ügyféltoborzás, délután munka otthon.

A ma feketén tevékenykedő „fusi” autószerelő műhelyeket szerintem egy kulturált formában kéne átvezetni a legális szférába, nem pedig szigorú büntetéseket kilátásba helyezve megszüntetni, mert a ma dolgozó autószerelő kollégák sem tudnak megélni csupán a munkahelyi fizetésekből. És ne felejtünk el egy nem elenyésző apróságot, ők is a „hasznos dolgozói csoportba” tartoznak, fő munkaidőben dolgoznak, új értéket teremtenek. Nem tartatják el magukat az állammal, nem segílyt kérnek, hanem megpróbálnak a maguk módján megélni, igaz van egy kis bűnük, nem fizetnek adót és járulékot a plusz munka után. Nem ők a társadalmunk „leghaszontalanabb” elemei! Nos, ezen kéne kissé finomítani. Fizessenek ők is egy kis járulékot és adót egy könnyített formában, ezáltal kissé drágábban fognak tudni csak dolgozni. A két tábor tarifái így kiegyenlítődni látszanak, talán többen fogják a legális műhelyt választani.

Visszatérve a legális műhelyekhez, úgy gondolom, az állandó terhek központi csökkentése már versenyképes feltételeket teremthet számunkra, főleg akkor, ha egyéb járulékos szolgáltatások is mellettünk szólnak. További előny számunkra, hogy az alkatrészes nagyker.-ek igen kedvező alkatrész árkedvezményeket biztosítanak számunkra, ha ebből a „fusi műhelyek” kiszorulnak, az is előnyt jelent.

Én, hogy az elképzeléseimet jobban szemléltessem, a mai autószerelő vállalkozásokat egy vízzel teli lyukas tartállyal modellezném. Ebből a tartályból az egyre nagyobb furatokon keresztül folyik a víz, ürül a tartály, és egy csapon keresztül folytatott vízzel kell pótolni a hiányzó mennyiséget, hogy a vízszint állandó legyen. Lehet úgy is fenntartani a vízszintet, hogy az egyre nagyobb furatokon, lyukakon távozó vizet egyre nagyobb vízhozamú csapon keresztül pótoljuk – sajnos ez felel meg a jelen állapotnak. Vagy befoltozzuk a lyukakat, és felül csak kismértékben nyitjuk a csapot, hogy a párolgási veszteséget kompenzáljuk – ez lenne szerintem a cél, ez lenne a jövő! Ez lenne a logikus, műszaki szempontból is elfogadható megoldás! A ma működő legális műhelyek terheit szerintem 3 fő problémacsoport szerint gyűjtve lehetne csökkenteni, normalizálni.

Ezek a következők:

Központilag a törvényhozók és szakminisztériumok közreműködésével csökkenteni kellene az állandó terheket, a fix kiadásokat, és ezeket egy mindenki számára elfogadható szinten kellene megállapítani. És van egy nem elenyésző apróság: kis országunkban igen nagy eltérés van az egyes régiók között gazdasági fejlettség, fizetési szint, fizetőképes kereslet stb. vonatkozásában (pl. Budapest vagy Győr-Moson-Sopron megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye között

óriási a különbség), ezért régió szerint is differenciálni kéne a kiadásokat. Mi azért lényegesen rosszabb viszonyok között dolgozunk, mint a Dunántúlon. A különböző szakhatóságok tevékenységét kellene átalakítani, átszervezni, ne ellenségek, hanem partnerek legyenek egy-egy ellenőrzések alkalmával, ne gátolják, hanem segítsék a munkánkat, ne azt keressék, hol tudnak támadni és büntetni, sőt a büntetési jogkörüket kéne korlátozni, ezt is központilag. Mi vagyunk a „hasznos dolgozói csoport”, ők az improduktívak, ne nekünk kelljen hozzájuk alkalmazkodni, hanem fordítva, elvégre mi tartjuk el őket is! Egy kicsit nagyobb tiszteletet várnánk el! Azt hiszem, ez nem nagyképűség.

A munkánkat segíteni igyekvő diagnosztikai eszközöket és adatbázisokat árusító forgalmazókat, kereskedőket kéne egy kissé szabályozni, mert szerintem ők igen irreálisan magas árakon értékesítik a termékeiket. Úgy is fogalmazhatnék, hogy az ár-érték arányuk igen nagy eltérést mutat a realitásoktól.

Nos, vegyük sorra egyenként:

Az állandó terhek csökkentése: egy vállalkozónak havi rendszerességgel járulékfizetési kötelezettsége van, melynek mértéke attól függ, hogy milyen vállalkozási formát választott. Ez önmaga után KATA esetén havi 50 E Ft, tételes elszámolást választók esetén 65 E Ft – 100 E Ft közötti tétel. Ehhez jön még az alkalmazottak után fizetendő ugyancsak fix összeg. Ezt az összeget akkor is be kell fizetni, ha gyakorlatilag semmi hasznot nem termelt a vállalkozás, és akkor is, ha „jól szaladt a csikó”. Utóbbi esetben elfogadható, de az első esetben ez irreálisan nagy teher. Sokan az ún. „holtidőszakban” ideiglenesen szüneteltetik a vállalkozásukat, de ezt előre kell kalkulálni, és ha alkalmazottak is vannak, akkor ez nem is olyan egyszerű, és nincs akkor jövedelemforrás!

Egy autószerelő műhelynél is van ilyen „holt időszak”, jellemzően a karácsony utáni pár hét, ill. a szeptemberi „iskolakezdési” időszak. Ilyenkor jobban kiköltekeznek az emberek, az ügyfelek, kevesebbet, vagy semmit nem költenek autóra. Ekkor érezhetően csökken a munka. De ha a gumisműhelyeket nézzük, náluk ősszel, tavasszal van egy kis hajtás 1–2 hónap erejéig, utána az év hátralévő része pangás. Ezért szerintem a fixen fizetendő járulékokat a havi bevétel után utólag kéne megfizetni, mondjuk egy 30–100%-os tartományban. Tehát, ha valakinek kevés volt a havi bevétele, vagy ne adj' Isten semmi, akkor a jelenlegi tarifa 30%-át fizethetné csak meg mint készenléti díjat, nem kéne szüneteltetni a vállalkozást, nem kéne alkalmazottakat elküldeni stb. Minden vállalkozási forma után meg lehetne állapítani egy „normál bevételt”, ami után már lehetne 100%-os járulékot fizetni, a kettő között meg jövedelemarányosan. Reálisnak látnék még egy régió szerinti korrekciós tényezőt is, hisz nem egyforma eséllyel tudunk dolgozni az ország különböző pontján. Ez úgy gondolom, sokat segítene, és korrekt is lenne a vállalkozói társadalommal szemben.

Össztársadalmi megfontolásból ez azért is méltányos lenne, mert egy sima alkalmazott a munkabére után fizet arányosan, ill. fizeti ki utána a munkaadója a járulékokat, de nagyságrendileg fele annyit, mint egy vállalkozó saját maga után.

Szakhatóságok „közreműködése”. Ez is egy komoly teher egy autószerelő műhely számára. Egyrészt induláskor túl nagy a szigor, sok a fölösleges rendelet és papír, és költség. Szerintem sok „fusi műhely” azért nem tud legálissá válni, mert nem tud olyan műhelyt, olyan feltételeket teremteni, ami a hatóságok számára is megfelelő, és nincs is meg sokszor az induló tőke hozzá. Ha valaki egy személyben kíván vállall-

kozni alkalmazottak nélkül, akkor számos könnyítést kéne bevezetni. Ez egy szolgáltatás, úgyis az élet eldönti, hogy az ügyfél kíván-e abban a műhelyben javíttatni, vagy sem. Ha viszont már beindult egy vállalkozás, akkor a hatóságok ne tartsák félelemben a vállalkozásokat, szálljanak le rólunk, ne legyen kötekedés és büntetés minden hülyeségért. Legyenek partnerek, ne ellenségek, hanem munkánkat segítő szervezetként működjenek. Ehhez jogszabályváltozásra és szemléletváltozásra is szükség lenne. Sok a túlkapas is ezen a területen, az érintettek meg inkább kifizetik a büntetést, mint hogy bírósághoz fordulnának. Konkrét eseteim vannak bőven. A büntetési jogkörüket kéne korlátozni, azt döntse el a bíróság, ha szükséges. Ha ezek a rögtönzött büntetések megszűnnének, nos, ez is segítene a költségek és terhek csökkentésében. Az okos és indokolt szabályok betartásával mint előfeltétellel, a békés egymás mellett élés, ez lenne a jövő! Érdekes módon ez külföldön, pl. Németországban vagy Svájcban így működik (személyes tapasztalat).

Diagnosztikai eszközök és adatbázisok értékesítése. Szerintem itt is gyökeres változtatásra lenne szükség, hisz nem kis terhet jelent ezek beszerzése és naprakészen tartása, és az esetek többségében kis műhelyek esetén ezek nem hozzák vissza az árukat. Az ár-érték arányukat tekintve egy diagnosztikai eszköz irreálisan magas árú jelenleg a tudásához és bonyolultságához képest. Ha valaki járatos a mikroelektronikában és a számítástechnikában, akkor rögtön látja, hogy itt bizony nagy az eltérés. Más számítástechnikai eszközzel összehasonlítva, lényegesen bonyolultabb hardver eszközök (pl. laptop vagy egy számítógép) töredékébe kerülnek egy diagnosztikai interfészhez képest. Szoftver oldalon ugyanez a helyzet.

Egy operációs rendszert hasonlítsunk össze egy diagnosztikai szoftverrel. Egy operációs rendszer igen bonyolult, összetett program, mégis nagyságrenddel kevesebbe kerül, mint egy diagnosztikai szoftver vagy adatbázis. A dolog mögött az állhat, hogy a készítőik tudják, ki a célközönség (jelen esetben autószerelők), ezzel az eszközzel dolgozni fognak, és „hatalmas pénzeket” fognak keresni, ezért eladáskor kérnek egy „jelentős szeletet” a tortából. Ez a valóságban nem így van, ezt az ügyfelek nem akarják és nem is tudják megfizetni, sok esetben a mérésekkel eltöltött időt ki sem tudjuk számlázni, csak részben. További probléma, hogy ezek a szoftverek időkorlátosak, egy idő után kötelező frissítés kell, különben leállnak. Őszintén szólva a jelen helyzetben mi szükség van gyakori, mondjuk évenkénti frissítésre? Ma már az új autók 4–5 év garanciával jönnek ki, tehát ennyi ideig márkaszervizbe fogják hordani őket, és ott gyári szoftvereket és műszereket használnak. Egy független szerviz jó esetben 4–5 évesen fog találkozni az új típusokkal, egy naprakész diagnosztikai szoftvert vagy egy adatbázist elég lenne 4–5 évente frissíteni. Ha viszont valakinek megfelel a régi verzió, miért nem használhatja frissítés nélkül? Régen, mikor még könyv alakban voltak elérhetőek az adatbázisok, az ember megvette, és akár évtizedekig használhatta azt. Ez is egy „lehúzás”, nem kis mértékben megterheli a vállalkozásokat. Úgy gondolom, a fejlesztőkkel, az értékesítőikkel kéne egyeztetni ez ügyben is. Nem azt mondom, hogy nincs munka egy-egy ilyen eszköz vagy adatbázis megalkotásában, de a befektetett munkát nem egy pár százszáz szérián kéne visszahozni. A „sűrű fillér többet ér, mint a ritka forint” elvet kellene itt is alkalmazni! Ha lényegesen nagyobb darabszámban, egyenként csökkentett áron értékesítenék az eszközöket, talán mindenki meg tudná venni őket,

és a fejlesztők összességében még nagyobb haszonra is szert tennének. Másik oldalról nézve a nyugati világban megszokott árakat nem egy az egyben kéne forintosítani a magyar piacon, mert mi keleti áron, „keleti óradíjakon” tudjuk csak használni az eszközöket és adatbázisokat. Itt azért 1/5–1/10 áron tudunk csak dolgozni, mint Németországban vagy Svájcban. Ehhez az áregyeztetéshez is központi lépés, egyeztetés szükségeltetne. Köszönöm, hogy végigolvasták ezt a nem kis terjedelmű levelet. A leírtak nem egyedi vélemények, szinte az összes ismeretségemben lévő autószerelő kolléga hasonló véleményen van. Valamit kéne tenni ez ügyben, szakmai összefogással. Jó legyen „állambácsinak” is, vállalkozónak is, ügyfélnek is. A törvényhozásba beavatkozni nem egyszerű feladat, azt csak szakmai összefogással lehet, de szerintem csak így lesz megoldás.

Üdvözlettel:

SAJBEN ISTVÁN