

- | 63 Mi is a gyári alkatrész?
- | 65 Visszahívások
- | 67 Metángázüzemű flotta a Zalavíznél

- | 67 A Delphi Thermal Hungary Egyetemikapcsolatai
- | 67 Nehéz negyedév előtt áll az autópár
- | 68 Új vezető a VW motorfejlesztés élén

- | 68 Új tulajdonosa van a TMD Frictionnek
- | 68 A Hankook magyarországi gyára tovább növeli első beszállításait

## Mi is a gyári alkatrész?

A [www.autoszektor.hu](http://www.autoszektor.hu) ingyenesen elérhető internetes portál az autópár és -kereskedelem, valamint a hozzá kapcsolódó ágazatok helyzetéről, napi híreiről, jövőjéről kíván tájékoztatást adni a szakma szereplőinek. A portál célja, hogy érthető módon, szakmailag megalapozottan, független forrásként számoljon be a területen dolgozó vezetőket foglalkoztató kérdésekről, problémákról, lehetőségekről. Deák János főszerkesztő úr szíves hozzájárulásával lapunk átvesz a portálról anyagokat, melyek az Autótechnika olvasóinak is – megítélésünk szerint – rendkívül érdekesek. Jelen cikkünk az Autótechnika ez év februári számában, Várkonyi Zsolt tollából megjelent „Mi is a gyárral egyenértékű alkatrész?” című írás folytatása.



A gyárral egyenértékű alkatrészekről szóló cikkünkben ígértük, hogy ezt a fogalmat is görcső alá vesszük nemsokára. Jelen cikkünket az alkatrész-forgalmazás rejtelmiei iránt fogékony vagy a szakmában tevékenykedő érdeklődőknek ajánljuk, valamint azoknak, akik valamilyen kárt szenvedtek amiatt, hogy gyári autóalkatrészt független forgalmazónál vásároltak meg. Ha valaki tisztán szeretne látni, nincs könnyű dolga. Olvasóink látni fogják, hogy egy igen átfogó problémához jutunk: itt is, mint oly sok kérdésben, az EU és tagállamai közti jogi katyvaszba ragadunk, ahol az EU még nem, az egyes tagállamok pedig már nem képesek a piacra erőltetni a szabályozásukat. Először is álljon itt a hivatalos meghatározás a 2002-es „csoportmentességi” EU-rendeletből: „eredeti tartalék alkatrészek”: azok a tartalék alkatrészek, amelyek a gépjármű összeszereléséhez használt elemekkel azonos minőségűek, és amelyeket a gépjárműgyártó által az adott gépjármű alkatrészeinek vagy tartalék alkatrészeinek gyártására meghatározott előírásoknak és gyártási szabványoknak megfelelően gyártanak. Ide tartoznak azok a tartalék alkatrészek, amelyeket ugyanazon a gyártósorokon állítanak elő, mint

az alkatrészeket. Az ellenkező bizonyításáig vélelmezhető, hogy a részek eredeti tartalék alkatrészek, amennyiben az alkatrész gyártója tanúsítja, hogy az alkatrészek megfelelnek az adott jármű összeállításához felhasznált alkatrészek minőségének, és azokat a gépjárműgyártó előírásainak és gyártási szabványainak megfelelően állították elő. Véleményem szerint a fenti meghatározás legfeljebb versenyjogi értelemben állja meg a helyét. Próbáljuk meg gyakorlatiasabban megközelíteni a kérdést. Mi számít a piacon gyári alkatrésznek? Gyári alkatrész természetesen kizárólag az, amit a gépjármű gyártója az adott típusba beszerel a gyártás során, illetve amit pótalkatrészként saját hivatalos csatornáin keresztül forgalmaz. Beszállítótáváltás vagy konstrukciómódosítás esetén ez akár ugyanannál a típusnál több jelentősen eltérő alkatrésze is érvényes lehet egyszerre. Akkor meg is vagyunk. Vagy mégsem? Manapság szinte minden alkatrész-kereskedő árul gyári cikkeket. Ők vajon hol vásárolják? Mi történik, ha egy független alkatrész-forgalmazótól vásárolt gyári alkatrész meghibásodik? Továbbmegyek. Ha egy forgalmazó a fentiekkel azonos alkatrészt árúsít, jóhiszeműen gondolhatja azt, hogy

amit árul, az gyári alkatrész. További ismervé azonban a gyári alkatrésznek, hogy vonatkozik rá a gyár által az adott területen biztosított visszajelzési támogatás és garanciális háttér, valamint egy homályos, de meglehetősen kényes fogalom, a termékfelelősség – utóbbiról talán egy másik alkalommal írunk bővebben. Egy EU-beli márkaszerviz által eladott alkatrészre mindezeknek egyformán érvényesnek kell lennie az EU területén. Gyári alkatrésze egy független alkatrészkereskedő által kiállított eladási számlát a helyi márkaszerviz nem fogad el hivatkozási alapként, teljes joggal. A vásárlónak tehát az adott márkaszervizhálózat helyett a független forgalmazóhoz kell fordulnia a problémájával, ami jogilag máris megkérdőjelezi az alkatrész gyári státuszát. A gyári alkatrészek piaci helyzetét bonyolítja az egyes márkáknál újabban jelentős téttel növekedett gyári pótalkatrész export-import. Ha egy gyári alkatrészt egy független piaci szereplő megvásárolt mondjuk Németországban, és nagy tételben terít a magyar független javítók és alkatrész-kereskedők körében, arra milyen garancia érvényes? Mi történik, ha egy gyár nem ad alkatrészt a márkaszerviz



vizének (pl. fizetési problémák miatt), és a márkaszerviz is független forrásból származó gyári alkatrészt ad el vagy szerel be, és az hibásodik meg? Külső szemlélő számára ez egy fikatív problémának tűnhet, de a szakmában ismerünk számos olyan márkakereskedést, amelynél évek óta (!) ez a gyakorlat, és a piacon több független alkatrésziportőrnek ez a fő megélhetési forrása.

Nagyon valószínű, hogy a garanciális bejelentést a független forgalmazó jóval körülményesebben tudja feldolgozni, ha egyáltalán képes rá. Alighanem őt is „elhajtaná” a helyi gyári képviselő, ezért korábbi beszerzési számlájával az eladóhoz kell fordulnia Németországban. Tegyük fel, hogy ezután minden rendben megy, felveszik a garanciális igényt a beszállítójuk (a német márkakereskedő) előírásainak megfelelően, és ő befogadja azt. Ezután jóvá kell írni az alkatrészt és Németországból szerezni kell újat, a meghibásodottat pedig vissza kell szállítani selejtezésre. Rosszabb esetben cseredarabos a termék, ilyenkor még a betétdíjjal is kezdeni kell valamit (a cikket olvasó vám- és adóellenőrök itt már egész biztosan dörszölik a tenyerüket). Mindennek a költségeit a független kereskedőnek kellene viselnie, és a konkrét alkatrészcsere munka- és segédanyagköltségeiről még egy szót sem ejtettünk. A költségek meghaladhatják az alkatrész árát és az ügy átfutási ideje is biztosan jóval hosszabb lesz, mint egy helyi márkaszervizben vásárolt alkatrész garanciális ügymenete.

Egyáltalán nem szeretnék rosszhiszemű lenni, de a fenti procedura elég körülményesnek ígérkezik ahhoz, hogy egy átlagos alkatrész-forgalmazó zökkenőmentesen lekezelje és vállalja a költségeket. Ha pedig az történik, ami a legvalószínűbb (ügyfél ide-oda küldözgetése, lassú ügymenet, járulékos költségek kifizetése stb.), akkor már megint ott tartunk, ahol a csoportmentességi törvény megszületésekor voltunk. Csak ma már törvény mondja ki, hogy az EU-n belül bárki, bárhol vesz meg egy gyári alkatrészt, ugyanazok a minimum feltételek érvényesek kellene legyenek rá. Tehát a független forgalmazónak, aki Németországból hozta az alkatrészt márkaszerviztől, vagy akár a végfelhasználónak is, a beszerzési számlájával oda kellene tudnia menni bármelyik magyar márkaszervizhez, és érvényesítenie kellene tudnia a garanciális igényt.

Aki ismeri a szakmát – és cikkem e pontjág laikus biztos nem jut el –, az valószínűleg most mosolyog. Nehéz pillanatokra számíthat az a független forgalmazó, aki megpróbál egy helyi márkaszervizhez fordulni az importált alkatrészével – és nem elsősorban a szerviznek, sokkal inkább a márkaimportőrnek köszönhetően. A szerviznek mindegy ugyanis, hogy a meghibásodott alkatrészt a szomszéd megyesékhelyen adta-e el egy márkaszerviz vagy Berlinben. A márkaimportőrnek viszont EU versenyszabályok ide vagy oda, súlyosan sérti az érdekeit, ha nem általa forgalmazott alkatrész kerül az általa lefedett területre „gyáriként”.

Summa summarum, a piac jelenlegi állapotában a független kereskedelmi csatornákon importált gyári alkatrész a gyakorlatban nem viselkedik gyári alkatrészként. Emiatt, bár ez nem a független forgalmazó hibája, az általa behozott gyári alkatrészt legfeljebb gyárral egyenértékű, de még inkább gyári eredetű alkatrésznek kellene hívni. Ami persze nem nagy különbség. Kétségkívül nehéz helyzetben van az a márkaimportőr, aki ma megpróbálja elejét venni a gyári alkatrész szürkeimportnak.

Ebben a helyzetben egyébként az sem tűzi célravezető, hogy a márkaimportőrök a hazai márkaszervizek által pulton át eladott alkatrészek garanciális elszámolását is meg-megnehezítik, igyekeznek belekötni a külső beszerlésbe, esetenként eleve elutasítva az ilyen alkatrészek garanciális cseréjét – ezzel ugyanis jelentősen csökkentik a gyakorlati különbséget a hazai márkaszervizben vásárolt és az importált gyári alkatrészek között, saját érdekeiket is sértik tehát.

Mi a tanulság? Amíg az EU nem működik egységes piacként, a gyakorlatban csak az adott ország márkaszervizében vásárolt gyári alkatrész a gyári alkatrész. A márkaképviselteknek pedig mielőbb el kellene érnie az árak tényleges harmonizálását Európa-szerte, hogy ne érje meg kamionszám hozni-vinni az egyébként bárhol kényelmesen megvásárolható árukat a tagállamok között.

VÁRKONYI ZSOLT  
CARDEON KFT.

Forrás: www.autoszektor.hu



A Dacia Sandero beszállítóinak 2008-as, nem teljes körű listája is jól mutatja, hogy hány gyári (beszállítói) alkatrészből áll össze az autó. Ezeknek egy jó része elérhető a beszállítók aftermarket piacán is.

**Motor és aggregátok:** Oiles (tömítések), Delphi (Common rail rendszer), Beru (izzógyertyák), BorgWarner (Turbófeltöltő), Freudenberg (szimmeringek, szelepszártömítések, olajteknőtömítés), ThyssenKrupp Forging Group (főtengely), Valeo (hűtőtomb, klímakondenzátor), Bosch (befecsekendezőszelep benzínmotorokhoz, indítómotor), Continental (injektorok, motor-ECU, fojtószelep-állító egység, vezértengely-jeladó, légtömegmérő);

**Erőátvitel:** Diehl (szinkrongyűrűk), LuK (tengelykapcsoló-tárcsa, tányérrugós tengelykapcsoló, kinyomórendszer) GKN driveline (féltengelyek), Freudenberg (hajtóműtömítések) Valeo (tengelykapcsoló, sűrűlódátárcsa), Continental (automatikus nyomatékváltó ECU); **Elektronika:** Delphi (biztosítékegység); **Fűtés és hűtés:** Catem (PTC-fűtőmodul), Behr (klímaberendezés, kondenzátor); **Kormányzás:** Takata-Petri (kormánykerék); **Futómű:** SNR (kerékcsoport), ZF (futóműalkatrészek); **Férendszer:** Alfmeier (visszacsapószelepek), Bosch (ABS, dobfék), Continental (fékszivő, főfékhenger); **Kerék:** Hayes Lemmerz (felni), Continental (gumiabroncs); **Festék:** BASF Coatings (füller, bázislakk); **Rádió:** Blaupunkt (rádió és hangszórók); **Ablaktörlő:** Bosch (ablaktörlő-hajtómű); **Karosszéria:** Stabilus (gázrugók), Hella-Tyton (rögzítések), Rieter (csillapítóbetétek), Faurecia (lökhardt), Continental (karosszériaelektronika); **Belső tér:** Faurecia (műszerfal), Johnson Controls (kombiműszer); **Kipufogórendszer:** Rieter (hőszigetelés); **Tűzelőanyag-ellátó rendszer:** ContiTech (membránok), Kautex Textron (tűzelőanyag-töltőcsővezeték); **Üveg és tükör:** Flabex (külső tükör); **Visszatartó és biztonsági rendszerek:** Takata-Petri (légszákok), Continental (légszák-ECU, légszákérzékelők); **Ajtók:** Faurecia (ajtóburkolatok); **Ajtózár:** Johnson Controls (távírányító); **Ülések:** Faurecia (ülés, ülésváz), Johnson Controls (ülésrendszer)