

Mi is a gyárral egyenértékű alkatrész?

A címben szereplő fogalomnak a csoportmentességről szóló EU-jogszabály (1400/2002/EK) autókereskedelemre vonatkozó fejezetei adtak jelentőséget immár hat évvel ezelőtt. A 2010 nyár elején megjelent sajtóközlemények a szabad szervizelésről és hasonlóról semmi újdonságot nem tartalmaztak, csupán a csoportmentességi jogszabály felülvizsgálata és helyben hagyása apropóján a széles közönség számára is érthetően elmondták a hatéves törvény egy fontos elemét. Érdekes módon azonban a törvény gyakorlati alkalmazása Magyarországon kimerül a márkakereskedői szerződések ide-oda variálásában, vevőszolgálati vonatkozásai szinte teljesen ismeretlenek maradtak idén nyárig, amikor néhány sajtóhír hozott némi fényt az éjszakába.

A fogyasztók szabad választása és az egészséges piaci verseny elősegítése érdekében minden javítónak (ill. alkatrész-kereskedőnek) hozzá kell férnie az általa javított (forgalmazott) típusokhoz elérhető gyári és gyárral egyenértékű alkatrészhez. Vagyis a gyári képviselőknek egyrészt biztosítani kell a független javítók számára a gyári alkatrészek beazonosításához, beszerzéséhez és beépítéséhez szükséges feltételeket, másrészt a márkaszervizek (feljogosított gyári alkatrész forgalmazók) számára meg kell engedniük, hogy a gyári mellett utángyártott alkatrészeket is felhasználjanak, kínáljanak. Sőt, egy szerződött javító, ill. forgalmazó teljes gyári és gyárral egyenértékű („matching quality”) alkatrészforgalmát tekintve a gyári képviselőt legfeljebb 30%-ban teheti kötelezővé gyári alkatrész használatát!

A „fizetőben” elvégzett javításért és a kapott, ill. beszerelt alkatrészért törvényi jótállás illeti meg az ügyfelet, amit a gyári képviselők általában önkéntes kiegészítésekkel tesznek

még vonzóbbá (pl. nem fél év, hanem egy év, esetleg két év alkatrész-garancia). A jótállás keretén belül történt garanciális meghibásodás esetén az ügyfelet nem érheti kár. A jótálló félnek kell bizonyítania, ha a nem megfelelő beszerelés vagy a nem megfelelő minőségű alkatrész okozta a problémát, csak ebben az esetben utasíthatja el a garanciát. Ha tehát egy utángyártott alkatrész beszerelése miatt hibásodott meg egy garanciális gyári alkatrész, a gyári képviselőnek ezt bizonyítania kell. Ezzel viszont a javítónak, eladónak ott a kezében a bizonyíték, amivel az utángyártott alkatrész szállítóján „elverheti a port”. Ha pedig a beszállító azt gyárral egyenértékűként adta el neki, akkor a gyári kiterjesztett garancia feltételeit és minden egyéb jogi terhet neki is viselnie kell, ily módon nemcsak az ügyfelet, de az alkatrészt eladó vagy szakszerűen beszerelő céget sem érheti kár.

A fentiek értelmében a fogyasztó csak akkor szenvedhet hátrányt utángyártott alkatrész felhasználása miatt, ha az nem ún. gyárral egyenértékű, tehát például a gyárinál szűkebb garanciát ad rá a forgalmazó, és a meghibásodásakor már nem garanciális az alkatrész. Az alkatrészt eladó, beszerelő szerviz pedig csak akkor szenvedhet közvetlen kárt, ha az ügyfél nem tájékoztatta a beszerelt alkatrész szűkebb jótállásáról. A fenti esetekben az ügyfél, illetve a javító akár a gépjármű

garanciaidején belül is komoly kárt szenvedhet egy pár ezer forintos megtakarítás miatt. Nem véletlen, hogy a jogszabály tulajdonképpen megengedi a rossz minőségű alkatrészek visszaszorítását a gyári képviselőknek, és az sem véletlen, hogy mind a flottakezelők, mind a biztosítók töreksenek arra, hogy gyári vagy azzal egyenértékű alkatrészeket szereltesse be a fiatalabb járművekbe. Az utángyártott alkatrészekről ugyanis – pár jó nevű gyártó termékét kivéve – legfeljebb sejteni lehet, hogy milyen minőségű.

Mi is tehát a gyárral egyenértékű alkatrész? Első és legegyszerűbb lehetséges definíciója, hogy a gyárral AZONOS. Belső körökben legendák tömkelege kering arról, hogy melyik gyártó melyik terméke ugyanaz, mint a gyári, csak más dobozban. Néha maguk az utángyártott alkatrész forgalmazói is hajlamosak sugallni ilyet a partnereiknek. A baj csak az, hogy ezt soha senki nem fogja leírni vagy jogi értelemben felvállalni egy konkrét termékre. A gyári beszállítót a gyárnak szállított termék kapcsán brutális feltételek kötik, és bár nem tilthatja meg neki senki, a másodpiaci (utángyártott) forgalom sokszorosára rúgó beszállítói szerződését nem fogja kockára tenni azzal, hogy bárki-nek leírja, hogy melyik utángyártott termékét eredetileg melyik gyártó mely modelljéhez szállítja be. Tehát, ha valaki nekünk azt mondja, hogy ez ugyanaz, mint a gyári, attól az még jogilag egy közönséges utángyártott alkatrész, amire akár a gyárinál jelentősen hátrányosabb garancia vagy vevőszolgálati támogatás vonatkozhat.

A második lehetséges definíció, hogy a gyárhoz HASONLÓ MINŐSÉGŰ. Ez már lényegesen egyértelműbb. Szinte minden alkatrészcsoportban léteznek kiváló minőségű, esetenként a gyárinál lényegesen jobb,





ill. drágább alkatrészek is. Ezzel kapcsolatban már az alkatrészgyártók is bátrabbak, hiszen ügyes fogalmazással elkerülhetik autógyártó vásárlóik rosszallását. Azonban a szuper-prémium minőség még mindig nem jelenti azt, hogy az alkatrész minden tekintetben legalább olyan, mint a gyári.

A harmadik, és jogi szempontból is értelmezhető definíció nem arról szól, hogy az alkatrész milyen minőségű, hanem arról, hogy a forgalmazója leírja, hogy az a GYÁRIVAL legalább EGYENÉRTÉKŰ - vagyis vevőszolgálati értelemben nem érheti kár a viszonteladót, ill. javítót azzal, hogy a gyári helyett ezt adja el, és az ügyfelet sem azzal, hogy ezt veszi meg. Legalább ugyanolyan garanciának és termékfelelősségnek kell vonatkoznia a termékre - amihez persze nem árt, ha hasonló minőségű, sőt, a legjobb, ha ugyanaz van a dobozban, mint a gyári, hiszen így a forgalmazó nem vállal extra kockázatot. Nem lenne célravezető rossz minőségű terméket gyárral egyenértékűként forgalmazni, hiszen a garanciális javítások és egyéb járulékos problémák költségei elvinnék az extra hasznot és hosszú távon ellehetetlenítene a forgalmazót. De véleményem szerint jóig tulajdonképpen bárki, bármit forga-

lomba hozhat gyárral egyenértékűként, csak aztán viselje a következményeit.

Az a szép a csoportmentességi jogszabályban, hogy - minden körülményessége ellenére, sok hasonló kezdeményezéssel ellentétben valóban megteremtette a kereteket arra, hogy élesedjen a verseny. Szinte minden piaci szereplő profitált már belőle, kivéve a márkaszervizeket. Pedig a fentiekből talán kiderül, hogy a jogszabály az ő mozgásterüket is megnövelte, őket is versenyképesebbé tette. A kérdés, hogy ők ezt felismerik-e, és képesek-e a fogyasztók és a nagy megrendelők, így a flottakezelők és a biztosítók számára beszerezni és felkínálni az elvárt választékot, beleértve a gyárral egyenértékű utángyártott alkatrészeket.

Érdekes módon, míg a gyárral egyenértékű alkatrész kategóriáról szinte sen-



ki nem tudja, hogy pontosan micsoda, a gyári alkatrész mibenlétét mindenki ismeri véli. De gondoljunk csak bele! Mi is a gyári alkatrész? Mitől gyári? Ki árulhatja? Kitől szerezheti be? A közeljövőben ezekre a kérdésekre is megpróbálunk választ találni.

VÁRKONYI ZSOLT
CARDEON KFT.

FORRÁS: WWW.AUTOSZEKTOR.HU

Sika-hírek

2010. október 8-án ünnepelte a Sika cég 100 éves jubileumát. Kasper Winkler 1910-ben indította el új cégét a Sika-1 adalékanyaggal, ami a habarcsot vízzárává tette. A vállalat már nyolc évvel az alapítása után áttörő sikert ért el, amikor is a Svájci Szövetségi Vasutak a Sika-1 anyaggal oldotta meg az akkor elektromos vontatásra kiépített Gotthárd-alagút víz elleni szigetelését.

A 100 éves családi vállalatot a Burkard-Schenker család, az alapító leszármazottai az 1970-es években tőzsdére vitték, de megtartották a részvények többségét. Az alapítke tovább növekedett más területek, így pl. az építési vegyi anyagok vagy a gépjárműipari anyagok révén. Az utóbbi tíz év volt a legvirágosabb: az eladások 2 milliárd svájci frankról 4,6 milliárd svájci frankra nőttek, ehhez a 2000 óta felvásárolt több mint 40 vállalat nem kis mértékben járult hozzá. Az alkalmazottak száma ezen időszak alatt 8000-ról 12 500-ra nőtt.

A Sika és a Jaguar Landrover közösen fejlesztette ki az új, alumínium Jaguár XJ modellt valamennyi, a törésmechanizmust

támogató ragasztási, tömítési, megerősítési és védelmi technológiáját. Ilyenek pl. a SikaReinforcer® komponensei, a duzzadó SikaBaffle®, a Sika Expanding Extrusion, a SikaReinforcer®, a Structural NVH Application, a Sika Roof Bonding ragasztó és a Sikaflex®Direct Glazing Adhesives valamennyi gépjárművev ragasztásához.

A Sika Automotive és a Jaguar Landrover kapcsolata 2003-ban kezdődött négy csekély mértékű SikaBaffle® felhasználással a Freelander típusnál. 2004-ben a Sika Automotive elnyerte az első SikaReinforcer® megbízatást a Discovery 3-ra, a jármű teljes akusztikai csillapító csomagjára.

A 2010-es év nemcsak a Sika 100 éves évfordulója volt, hanem ez az év egyben mérföldkő a Sika Automotive PUR OEM Direct Glazing üzletág életében is. 2010 első hetében ugyanis bevezették a Sikaflex®-250 SV-2 ragasztót Belgiumban, a Volvo Car Corporation genti gyártóüzemében. A Sikaflex®-250 SV-2 hidegen felhordható, egykomponensű poliuretán üvegragasztó, melyet kifejezetten a Volvo Car Corporation számára fejlesztettek

ki. Ezzel a ragasztóanyaggal beépített üvevezés merevíti a karosszériát, tovább javítva ezzel a járművek ütközési tulajdonságait. A Sikaflex®-250 SV-2 az első hordós kiszerelésű Sika ragasztóanyag, melyet a Volvo gyártósorban alkalmaznak, s melyet a Sika Automotive kifejezetten a Volvo Car Corporation számára készített a ragasztott járműüvevezésekhez. Ez az anyag további elismeréseket arat az általában sikeres poliuretán ragasztók között, beleértve a SikaTack® Plus Booster javító-készletet is, melyet már korábban használtak a Volvo Car Corporation leányvállalatánál, a Volvo Cars Customer Service-nél. A Volvo Cars Customer Service kezeli valamennyi VCC védjegyű eredeti alkatrész gyártót, aki a Volvo Car Corporationnak dolgozik. Amellett, hogy a Sikaflex®-250 SV-2 alkalmazása beindult a genti gyárban, a Sikaflex®-250 SV-2 egy további felhasználása is folyamatban van a Volvo Car Corporation Torslanda svédországi, göteborgi üzemében.

Forrás: Sika Spirit 2011/1

