

A „csoportmentesség” újraszabályozása

A csoportmentességi rendelet (Block Exemption Regulation) soros módosításának szövege 2012. februárra várható. A jól értesültek, az EU „tűzhöz” közel állók szerint komoly változások várhatóak az autókereskedők tulajdonára, illetve az üzletvitelre vonatkozóan.

A csoportmentességi rendelet folyamatosan változik, a szakma fenyegetettsége is állandó. A jelenlegi szabályozások (1400/2002) szektor-specifikusak, különleges engedményeket tesznek az autóiipar számára. Elfogadják a szektorra jellemző tényeket, beleértve a gyártók és kereskedők viszonyában a potenciális gyártói erőfölényt, de fenntartja a versenyt, lehet mondani elfogulatlan a kereskedelmi igazságosság terén. Alapvetően úgy tartják, hogy eddig a BER szelleme a kereskedők oldalán állt.

2013 júniusától – várhatóan – többé nem lesznek szektorspecifikus szabályozások, és a vertikális megegyezéseket csak a minden iparra vonatkozó általános páneurópai csoportmentességi politika (330/2010) fogja védeni. Ezek a szabályozások jóval inkább általánosan érintik az ellátórendszer eredményességét és a verseny elősegítését. A márkatulajdon értékének elismerésével, végül is ebben a szektorban az új szabályozórendszer jóval inkább a gyártók oldalán áll.

Fontos megjegyezni, hogy bármely megegyezés, amely alkalmazkodik a jelenlegi Csoport-

mentességi rendelethez (BER), eleget tesz az új szabályozások feltételeinek is. Nincs legális igény arra, hogy megváltoztassák a már létező szerződési feltételeket, de a gyártók erre csak úgy tekintenek, mint egy kereskedelmi lehetőségre. Néhány gyártó már megkezdte új hálózati politikájának, az ehhez tartozó szerződéseknek a kidolgozását, véleményük szerint összhangban a 2013-as változásokkal.

Az új szabályozás néhány kulcsfontosságú eleme:

- Egy lépés a nem megszabott végű franchise-megegyezések felől a meghatározott idejű franchise-megegyezések felé.
- A már létező szerződésekben, az eladási célkitűzések általánosan a felek megegyezése alapján jönnek létre (habár gyakran a gyártó befolyásával) a jövőben, a célkitűzéseket talán csak egyszerűen kiróják majd.
- A szerződési standardok, korlátozások és ösztönzések a franchise-megegyezésekben szélesebbek lesznek, jelenleg a kereskedők teljesítményindikátorai csak az eladás és a szolgáltatási célkitűzések összekapcsolására irányulnak – a jövőben a gyártók talán összekötik ezeket más üzleti területekkel is, mint például az autók kereskedelemmel, garancia és pénzügyi szintekkel stb. Úgy tűnik, hogy a gyártók azokat a szerződéseket is megkötik,

melyek lehetővé teszik számukra, hogy ellenőrizzék a kereskedők személyzetének és alkalmazottainak megbeszélését (beleértve a béreket is).

- A gyártók készleteket önkényesen átadhatnak a kereskedőknek.
- A gyártóknak jelenleg kötelezettségük megindokolni az általuk kezdeményezett szerződésbontásokat, a jövőben nem kötelesek semmiféle magyarázatot adni.
- Ha egy kereskedő tulajdonokat/üzleteket ad el, a gyártó leszűkítheti a piacot speciális vásárlókra. Ez nagy hatással lehet a tulajdon piaci értékére.

(Ha egy kereskedő felépít egy üzletet és nemcsak időt és energiát fordít rá, hanem széles körű kapcsolati tőkét is létrehoz, ezt is ki lehet fejteni pénzben. A következő évben bizonyára sokan próbálnak majd a régi feltételekkel túladni a vállalkozásukon, hogy a lehető legjobb árat kapják érte. Ennek ellenére, ez nem csak a tranzakciókról szól – ha egy értékelésre van szükség kölcsönfedezeti okokból, hogy tőkét szabadítsanak fel, vagy a működés megváltoztatása miatt, a franchise-ban rejlő érték és a képesség az egészséges verseny kialakítására a piacon egyszerűen nem biztosítható, ha a gyártó blokkolhat egy tranzakciót vagy korlátozhat egy eladást az előnyben részesített vásárlókra.)

GÉMOSZ sajtótájékoztató

2011 november közepén a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetsége (GÉMOSZ) sajtótájékoztatót számolt be a magyarországi márkakereskedők földrajzi, tulajdonosok és márkák szerinti megoszlásáról, számuk jelentős visszaeséséről, és ezek alapján helyzetértékelést adott.

A válság által hazánkban legsúlyosabban érintett ágazatok egyike az autók kereskedelem. A szakmának hatalmas veszteségeket kellett elszenvednie, amelynek hatására több mint 10 000 munkahely szűnt meg, illetve európai szinten is kiemelkedő beruházások lehetetlenültek el, lettek az enyészeté vagy váltak az egyes bankok portfóliójának részévé – a helyzet pedig napról napra romlik.

Kiindulási pontunk a 2007-es, válság előtti hozzáfetőségi adatok voltak, amelyek alapján Magyarországon hozzáfetőségi 850 tulajdonos kezében volt hozzáfetőségi 1000 autósalon. A 2011. szeptemberi adatok szerint a fenti számok mára jelentősen csökkentek: hazánkban 329 tulajdonos, illetve 470 kereskedésben 722 márkaszalon található. A márkakereskedések megyénkénti eloszlása óriási különbségeket mutat: míg Budapesten 87 keres-

kedés található, egyes megyékben ez a szám nem, vagy csak alig éri el a 10-et.

Ennek tükrében különösen szomorú az a tény, hogy az autók kereskedelem immár harmadik éve negatív jövedelmezőségű, és sajnos az előrejelzések szerint a következő években sem várható változás e téren.

Éppen ezért kifejezetten sérelmezzük, hogy minden kérésünk és javaslatunk ellenére a minket sújtó válságadó alól nem kaptuk meg a nekünk ígért mentesítést. Különösen fáj ez azért, mert az importőrök, amelyek külföldi tulajdonú, multinacionális vállalatok, gyorsan kikerültek a válságadó hatálya alól, miközben a magyar tulajdonban lévő kkv szereplőket messze erejükön felül terheli ez az adó.

Látva a jövő évre tervezett adóteher-növekedést, az a fentiekkel együttesen – további bezárásokhoz és munkahelyvesztésekhez fog vezetni, és könnyen lehet, hogy néhány év múlva a ma még magyar tulajdonban lévő vállalkozások jelentős része külföldi kézre kerül, és így az itt megtermelt jövedelmek jelentős része is külföldre vándorol.