



- 56 Hová tart a magyar gépjárműipar?
- 57 Termékfelelősség az autóiparban
- 62 Változások a kötelező gépjármű-biztosítás szabályozásában

- 63 A CECRA szigorúan visszautasítja az új GVO-terveket
- 63 Autószínek: a fekete, az ezüst és a szürke a legnépszerűbb
- 64 Újra a Suzuki Swift az élen – Statisztika

Hová tart a magyar gépjárműipar?

A magyar gépjárműipar mostanában nehéz helyzetben van: a magyar gyártók és beszállítók szolgáltatásai iránti kereslet mind belföldön, mind külföldön erősen visszaesett a válság miatt. Fellendülésre csak középtávon lehet számítani. Legfontosabb, hogy erősödjön a beszállítói ipar és a magyar vállalatok kiépítsék saját kutatás-fejlesztési tevékenységüket – ez volt az egyik lényeges következtetése a magyar gépjárműipar aktuális helyzetéről szóló, a Noerr & Társai nemzetközi ügyvédi iroda által szervezett rendezvénynek.

Lepsényi István, a Magyar Gépjármű Szövetség (MGSZ) elnökségének tagja és a Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft. vezérigazgatója, bevezető előadásában a magyar gépjárműipar helyzetét nemzetközi kitekintésben mutatta be. A nyugat-európai piactól való erős függés, valamint az új autók iránti keresletnek – elsősorban a haszonjármű területen bekövetkezett – történelmileg páratlanul magas visszaesése is jelentős terhet rótt a Magyarországon tevékenykedő gyártókra és beszállítókra.

Az MGSZ véleménye szerint a magyar gépjárműipar számára a kilátások (legalábbis középtávon) pozitívak. Ugyanúgy, mint a BRIC-országokban (Brazília, Oroszország, India, Kína), a közép- és kelet-európai régióban is jelentős felzárkózás szükséges a gépjárműkészlet motorizációja és modernizálása terén. A kereslet kezdetben lassan fog növekedni, de néhány év elteltével az értékesített új járművek száma újra el fogja érni a gazdasági válság előtti szintet.

A magyar gépjárműiparnak azonban pozitívak a kilátásai a tekintetben, hogy profitáljon a várható, ugyanakkor lassú ütemű fellendülésből. A régióban való központi elhelyezkedés, valamint a jó színvonalú és folyamatosan fejlődő infrastruktúra mellett további pozitív tényező a gépjárműgyártás hosszú időre visszatekintő hagyománya, amelynek köszönhetően Magyarország nemzetközi összehasonlításban jól képzett szakemberekkel rendelkezik.

Lepsényi úr a fentiekben túl azonban azt is hangsúlyozta, hogy a vállalatokra még jelentős erőfeszítések várnak. A szomszédos országokkal szembeni versenyképesség

fokozásának érdekében elengedhetetlen, hogy azon hazai vállalatok, amelyek nem részei valamely nemzetközi hálózatnak, saját kutatási és fejlesztési tevékenységet fejlesszenek ki. „Szükséges a magasabb hozzáadott értéket megvalósító termelés meghonosítása és fejlesztése – az olcsó bérmunka nem jelent reális alternatívát” – emelte ki Lepsényi István a konferencián részt vevő vállalatok, beszállítók, kereskedők és bankok részéről megjelent több mint 100 képviselőnek.

„A Magyar Kormány számára ismert az autóipar magyar nemzetgazdaságra gyakorolt hatása, és emiatt – éppen ezekben a gazdaságilag nehéz időkben – ezt az iparágat minden erejével támogatja” – jelentette ki Henter Ágnes, a Magyar Befektetési és Kereskedelemfejlesztési Ügynökség, az ITD Hungary befektetési projektek osztályának vezetője a Magyar Kormány Közüti Járműipari Akciótervének bemutatásakor. A Kormány és az ITD Hungary erőfeszítéseinek eredményei közé sorolta, hogy Magyarországnak 2008-ban a szomszédos országok erős konkurenciája ellenében is sikerült a Mercedes-Benz gyár beruházását Magyarországra hozni.

Az ITD Hungary befektetői támogatások osztálya részéről Szandrocha Kamilla az ágazat számára fontos támogató programok bemutatásakor kiemelte a gyors eljárást és a célzott támogatásokat. „Összeállítunk egy testreszabott támogatási csomagot, koordináljuk a tárgyalásokat a támogatást nyújtó szervezetekkel, valamint a hivatalokkal, és végül támogatjuk a vállalatokat a befektetésük megvalósítása során is, hogy érezzék országunk törődését.”

Ezeket a szolgáltatásokat emelte ki Michael Frieß úr, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft. ügyvezetője is, miközben betekintést nyújtott a kecskeméti gyárépítés aktuális fázisába: „az ITD Hungary, Kecskemét városa és a Noerr ügyvédei 2008-ban rendkívüli időnyomás alatt állítottak össze egy meggyőző támogatási csomagot és beruházási struktúrát” – mondta Frieß úr, aki elégedetten nyilatkozott a gyárépítés előrehaladásáról is. „Az első épület már a magasépítés fázisában tart, és már 2009-ben felvettük az első 40-50 munkavállalót, illetve már el is kezdtük kiképzésüket. 2010-ben további 500 munkatársat szeretnénk felvenni.” Ez rendkívül nagy esély a képzett szakemberek számára, különösen azoknak, akik éppen a gazdasági válság miatt veszítettek el állásaikat, említette meg Frieß úr. „A kecskeméti gyár a Mercedes stratégiailag hosszú távú befektetése, és örülünk, hogy itt vagyunk” – nyilatkozta, ezzel egyidejűleg eloszlata az esetleges kétségeket a tekintetben, hogy a befektetés a gazdasági válság miatt egyáltalán megvalósításra kerül-e a tervek szerint.

A Mercedes Magyarország melletti döntése óta további sikerek könyvelhetők el az újabb beruházások elősegítésével kapcsolatban is. A gazdasági válság ellenére 2009-ben kereken 70 millió euró összértékű beruházás érkezett Magyarországra az ágazatból, és az ITD Hungary aktuálisan 17 autóiipari projektről tárgyal, amelyek együttes értéke több mint 900 millió euró. De nemcsak a nagybefektetők kapnak támogatást: „A „Közüti Járműipari Akcióterv” azt is célul tűzte ki, hogy erősítse a beszállítókat.”



lító innovációs erejét kutatás-fejlesztési tevékenységeik támogatásával, továbbá hogy szükség esetén javaslatot tegyen a közép- és felsőfokú szakoktatásnak az iparág igényeihez való igazítására, valamint, hogy csökkentse a hazai vállalatok és külföldi befektetők elé állított bürokratikus akadályokat” – emelte ki Henter Ágnes. Ezen célok elérése érdekében a Kormány többek között a továbbképzési költségek 25-90%-ának megfelelő mértékű támogatást nyújt a 10 millió eurót meghaladó értékű beruházást megvalósító vállalatoknak. Kutatási-fejlesztési célt szolgáló beruházások esetében pedig már 100 millió forint beruházási értékhatártól (legfeljebb) 80%-os mértékű adókedvezmény vehető igénybe.

Számos vállalat részére jelentős kihívást jelent a kutatási-fejlesztési költségek és a szükséges know-how biztosítása: „Éppen az autóiipari beszállítók azok, akiknek egyre fontosabb lesz a más vállalatokkal való együttműködés. Ez azonban nem vezethet a verseny korlátozásához” – mondta Stauber Péter, a Noerr & Társai Iroda ügyvédje az autóiipar versenyjogi aspektusait megvilágító előadásában. „Mind az együttes kutatás esetében, mind a termelésben való együtt-

működés során, mind pedig a gyártók és a kereskedők közötti kapcsolatokban kötelesek a vállalatok saját maguk is megvizsgálni, hogy együttműködésük nem ütközik-e a versenykorlátozás tilalmába.” Ennek értékelésénél segítséget nyújtanak az EU-ban alkalmazandó ún. csoportmentesítési rendeletek, amelyek mentesítik a szerződések különböző fajtáit (azaz csoportjait) a versenytilalom alól, ha azok meghatározott feltételeknek eleget tesznek. A jelenleg érvényes rendeletek nagy részének helyébe 2010 folyamán új szabályok lépnek, amelyek egyrészt könnyítéseket és magyarázó rendelkezéseket, másrészt néhány esetben szigorításokat is tartalmaznak. „Az új szabályokra való felkészülés érdekében már most is érdemes felülvizsgálni a szállítókkal, az átvevőkkel és a kooperációs partnerekkel kötött szerződéseket” – jegyezte meg Stauber Péter.

A gépjárműgyártók és beszállítók felelőssége a hibás termékek által okozott károkért szintén olyan jogi vonatkozású téma, melynek jelentősége az utóbbi években egyre növekszik. Ezt a területet a termékfelelősségi törvény szabályozza. „Amennyiben egy fejlesztési vagy gyártási hiba miatt baleset

következik be, a gyártó korlátlan anyagi felelősséggel tartozik a személyi sérülésekért, az azzal összefüggésben keletkezett valamennyi következménykárért és a dologi károkért is” – hangsúlyozta dr. Rozgonyi-Tóth István ügyvéd, a Noerr & Társai Iroda tagja. Ugyanakkor a beszállítóknak is nagy a felelősségük, mert az általuk szállított hibás alkatrész által okozott károkért a gyártókkal szemben (és kivételesen a fogyasztóval szemben) ők is felelnek. Ezért számukra is fontos a megfelelő minőségbiztosítási rendszerek bevezetése és a folyamatos minőség-ellenőrzés. A gyártók gyakran kötelezik erre a beszállítókat ún. minőségbiztosítási megállapodás formájában. Ebben többek között a minőségirányítási rendszerek működtetését, a gyártás folyamatát és az ellenőrzési kötelezettségek terjedelmét is szabályozzák. „A minőségbiztosítási megállapodásnak döntő szerepe lehet egy esetleges termékfelelősségi káreset elbírálása során. A jövőbeni, jelentős kártérítési követelések elkerülése érdekében fontos a szerződés körülmények megfogalmazása, különös tekintettel a releváns külföldi joggyakorlatra is” – hívta fel a figyelmet dr. Rozgonyi-Tóth-István.

Termékfelelősség az autóiiparban

Dr. Rozgonyi-Tóth István ügyvéd, a Noerr & Társai Iroda tagja a gépjárműgyártók és beszállítók felelőségéről tartott előadást a hibás termékek által okozott károkkal kapcsolatban. Ezt a területet a termékfelelősségi törvény szabályozza.

A termékfelelősség a gyártó szigorú, objektív felelőssége („strict liability”) a hibás termék által okozott ún. „következménykárokért” avagy „termékkárért” (lásd új Ptk.). Nem a termékminőségért, ill. hibamentességéért fennálló felelősség, mert arra a szavatosság, ill. jótállás (azaz garancia) szabályai vonatkoznak (kijavítás, csere, árleszállítás, pénzvisszatérítés stb.). Következménykárnak nevezzük a hibás termék (ingó dolog és gyógyszerek) által okozott személyi károkat (testi sérülés, egészségkárosodás, halál) vagy más dologban okozott kárt 500 EUR felett (ingóságok). Cél az, hogy a fogyasztóvédelem: csak olyan, magánhasználat vagy magánfogyasztás tárgyát képező dologban okozott károkat terjedjen ki, amit a károsult is rendszerint ilyen célból használt (azaz pl. nem vonatkozik a gyári termelőberende-

zésekben keletkezett károokra). A károsult 3 éven belül érvényesítheti igényét (a kár bekövetkezésétől, ill. a hiba okáról való tudomásszerzéstől kezdve), de maximum a termék forgalomba hozatalától számított 10 évig.

Történeti előzmények

A Buick autógyárral kapcsolatban, 1916-ban New Yorkban született az első precedens bírói ítélet: az autó kerékfelfüggesztése rossz volt, és ez okozta a balesetet. A hivatalos indoklás szerint: „Ha hibás a konstrukció, csak a gyártó lehet ezért felelős.” Ugyancsak az USA-ban, 1962-ben hozták meg az első egységes törvényt a „strict liability” tárgyában, amely minden termékre és szolgáltatásra, nemcsak fogyasztási, hanem termelési célra gyár-

tott termékre is vonatkozott, és a gyártók kiszolgáltató helyzetét hozta magával, továbbá óriási kártérítési pereket. Az EU-ban 1985-ben született az első irányelv, az USA-szabályozástól részben enyhébben: csak termékre (szolgáltatásra nem), meghozta csak fogyasztási termékekre vonatkozott, a fejlesztési kockázatot kizárták és 10 éves volt az elévülési idő. Magyarországon 1994. január 1-től átvették az EU-irányelveket, melynek eredménye az 1993. évi X. törvény. 2011. január 1-től lép hatályba az új Ptk. önálló fejezeteként az 5.529. §. (lényegében változatlan).

Ki felel a kárért? – Alapfogalmak

– **Gyártó:** – a végtermék, a résztermék és az alapanyag gyártója, akit a véd-