

kötelezettsége, dologi károk esetén továbbra is 500 millió forint marad a kártérítési határ.

Fontos tudni, hogy továbbra is az üzembentartó kötelessége a szerződés megkötése és érvényben tartása, tehát neki kell ügyelnie arra, hogy a szerződés megkötésére kerüljön és a díja mindig rendezve legyen. A változások 2011-ben is folytatódni fognak, hiszen jövőre megváltozik a díjszámítás egyik legfontosabb eleme, vagyis

személygépkocsik és motorkerékpárok esetében nem a járművek motorjának térfogata, hanem a teljesítménye fog szerepelni a KGFB-tarifában mint egyik legfontosabb ismérv, haszongépjárműveknél pedig az alapvetően teherbírás szerinti besorolás váltja majd fel, kivéve az autóbuszokat, ahol továbbra is a férőhely lesz a besorolás alapja. Ezzel a változással várhatóan a kicsi, de erős motorral rendelkező autó-

tulajdonosok fognak rosszul járni, tehát nekik kell magasabb díjat fizetni. Természetesen az új szabályozásnak idő kell, mire a biztosítási szerződés minden szereplője megtanulja azt, és megfelelően tudja alkalmazni, azonban véleményem szerint ezt a folyamatot a PSZAF is fokozottan figyelemmel fogja kísélni, és hivatalos állásfoglalásokkal igyekezik majd a piac megfelelő működését elősegíteni.

SZUNYOG ZOLTÁN

A CECRA szigorúan visszautasítja az új GVO-terveket

Az EU új versenyjogi biztosa, Joaquin Almunia hivatalba lépésének első napján a CECRA, az európai autókereskedők és -javítók szövetsége és egyes tagszervezetei szigorúan visszautasították az Európai Unió Bizottságának az új GVO-szabályozásra vonatkozó terveit. Állásfoglalásuk szerint az ágazatban a piaci szereplőknek jogbiztonságra és átlátható szabályokra lenne szükségük. Szerintük a jelenlegi válságban különösen fontos, hogy megmaradjon a többmárkás értékesítés és a felmondási határidő szabályozása. A CECRA elnöke, Jürgen Creutzig ellentmondásokra is felhívta a figyelmet az uniós törvényhozásban. A kereskedői jogok – többek között a szerződéses forgalmazói jog továbbadásának lehetősége egy másik piaci szereplőnek – eltörlése ugyanis megsérti az ún. „Small Business Act” európai kisvállalkozói intézkedéscsomagot, melynek célja a polgári közeposztály erősítése az EU-ban. A CECRA reményét fejezte ki, hogy Almunia és az Európa Parlament nem fogadja el automatikusan a bizottság javaslatait a GVO-szabályozással kapcsolatban.

Autószínek: a fekete, az ezüst és a szürke a legnépszerűbb

Az európai újautó-vásárlók körében a legkedveltebb autószín a fekete volt 2009-ben, 27%-os népszerűséggel (2008-ban ez az arány 26% volt). A Standex autófesték-gyártó cég adatai szerint a fehér részaránya is nőtt, már 10%. A második és a harmadik helyet az ezüst és a szürke foglalja el 20, illetve 18 százalékkal. A kék az egyetlen kromatikus szín az első ötben: 10,4%-os részesedéssel éppen megelőzi a fehéret, és így a negyedik helyet foglalja el. A szakértők szerint a jelenség magyarázata, hogy a technológiát, a haladást és az értékességet a legjobban a fekete, az ezüst és a szürke színek fejezik ki. Az autóhoz való hosszú kötődés és az autó nagy értéke látszólag nem fér össze az igazán színes árnyalatokkal. A környezetbarát villamos, hibrid és gázüzemű autók egyre jelentősebb elterjedése azonban együtt járhat az autók színesedésével is. A környezetbarát beállítottság ugyanis már nem feltétlenül csak lemondással és egyszerűsítéssel jár, hanem lehet fényűző és elegáns is. Az ilyen autók tervezői természetesen ható színárnyalatokat használnak, mint a bézs és a világoskék, egy visszafogott zöld vagy egy mély, meleg barna. A barna részaránya egyébként megduplázódott tavaly, és már 4%-on áll. Továbbra is nagyon népszerűtlen a zöld, az ibolyakék, a sárga és a narancs.



Guruló történelem

Szerkesztette: Konkoly Eszter • Kiadó: Maróti Könyvkereskedés és Könyvkiadó Kft. • Méret: 210x270 mm
• Terjedelem: 232 oldal • Keménytető
ár: **5000 Ft/db + postaköltség**

Aligha van még egy szakma, amely olyan hatalmas ívet járt volna be a rendszerváltást követően, mint az autókereskedelelem, és minden kapcsolódó szakmaterület, ami az autó eladását kíséri, követi.

A béketábor nagy „találmánya”, a „fizessz be jó előre, majd valamikor kapsz valamit” autóelosztás rendszeréből valódi felszabadulást jelentett a 20 évvel ezelőtti nyitás. A történet elindult. Akik elindították, létrehozták, az autókereskedelemből, az autószerveztől, az alkatrészellátástól, a finanszírozástól ma is aktív résztvevői, a folyamatok alakítói, sikereiről részesei, események elszenvedői.

Miként látják a közelmúltat, a váltás előtti korszakot, miként emlékeznek a kezdetekre, a kibontakozásra és az utóbbi egyre szűkebb esztendőkre, mit gondolnak a kilátásokról – e kötetben leírták.

Hallatlanul izgalmas olvasmány valamennyi. Életpályák, korrajzok, szakmatörténeti kisebb tanulmányok, személyes vallomások bontakoznak ki az írásokból. Van, aki a „Naprendszerbe” utaztat minket, van, aki a merkurius világba visz vissza (a pingponglabdás sorsolás is szóba kerül, talán csak a mélyhűtési „technika” kívánczik még hozzá), vannak életfilozófiai mélységekig hatoló írások, tárgyyszerű és meghatározó, nosztalgikus részletek.

Az első generáció, jobbára akadálypályán, nagy dolgot vitt véghez, a semmiből hozott létre vállalkozói bátorságával, lelkesedésével és szakértelmével, több-kevesebb szerencsével, megérzéssel, időbeli jó „váltóállítással” egy új szakmát, és azt a gazdaság hullámain próbálta vinni, próbálta továbbvinni, átmenteni.

A könyv azoknak is, vagy leginkább azoknak szól, akik a jövőt építik, mert nekik van szükségük arra, hogy az elődök tapasztalataira építsenek, útjuk során közülük valakinek a kezét fogják.

A könyv várható megjelenése március második fele. Előrendelést felvesszünk az at@xmeditor.hu címen.