



Új GVO-szabályozás

Az Európai Parlament indítványa

Az Európai Unió Bizottsága május 27-én (lapzártánk után) elfogadta az új GVO-szabályozást, amely június 1-én lépett életbe a javítóipar és szerviz területén. Az új szabályok – melyeket részletesen következő lapszámunkban közlünk – 2023-ig lesznek hatályban. Az autók kereskedelem területén az 1400/2002-es szabályozás marad hatályban 2013. május 31-ig, és csak utána váltja fel az új szabályozás.

Április 28-án az Európai Parlament egy „állásfoglalásra irányuló indítványt” intézett az Európai Unió Bizottságához a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendeletről. Az indítványban a bizottság tevékenységét is minősítik, egyes intézkedéseket helyeselnek, másokat elutasítanak. Felhívják a figyelmet a visszas helyzetekre, hangsúlyozzák egyes aspektusok fontosságát, aggodalmukat fejezik ki bizonyos intézkedésekkel kapcsolatban. A bizottság hivatalos válasza az indítványra lapzártánkig még nem érkezett meg. A továbbiakban az állásfoglalásra irányuló indítványból idézünk.

„Az Európai Parlament...

1. üdvözi, hogy a bizottság több nyilvános konzultációt is kezdeményezett a gépjárművekre vonatkozó csoportmentességi rendelet (MVBÉR) és az általános csoportmentességi rendelet (GBER) felülvizsgálatáról; nagyra értékeli, hogy a bizottság benyújtott a Parlamentnek egy értékelő jelentést a jelenlegi MVBÉR alkalmazásáról;
2. arra ösztönzi a bizottságot, hogy nyitottság és az átláthatóság szellemében proaktívan működjön együtt a Parlamenttel, korai szakaszban tájékoztassa és küldje meg számára a jogalkotási, a jogalkotást előkészítő és a nem jogalkotási dokumentumokat, amint arra Almunia biztos úr biztosjelölti meghallgatása során ígéretet tett;
3. hangsúlyozza, hogy az ilyen hozzáállás lehetővé tenné, hogy a parlamenti képviselők alapos vitát folytassanak, és növelné a bizottsági döntés demokratikus legitimitását;
4. felhívja a bizottságot, hogy a végleges MVBÉR és GBER megalkotása átláthatóságának biztosítása érdekében egyértelműen nevezze meg, hogy az érdekelt felek mely hozzájárulásait kívánja beépíteni

– ha van ilyen egyáltalán – a végleges rendeletbe;

5. hangsúlyozza, hogy általános szabályokat kell meghatározni annak érdekében, hogy az európai gépjárműipar – beleértve az autógyártókat és az alkatrészgyártókat is – fenntarthatóvá váljon, valamint hogy továbbra is gazdaságilag hatékony legyen, és a műszaki, környezetvédelmi és szociális innováció frontvonalában maradjon; hangsúlyozza, hogy a belső piacon és a harmadik országok viszonylatában is fontos a versenyjogi előírások és a szellemi tulajdonjogok közti összhang megtalálása;
6. úgy véli, hogy az új MVBÉR-re a gépjárműiparra vonatkozó jogszabályok integrált megközelítésének részeként kell tekinteni;
7. hangsúlyozza a jogbiztonság fontosságát; felhívja ezért a bizottságot, hogy készítse el a gyakran feltejt kérdések vagy egy tájékoztató kiadvány tervezetét, amelyben részletesen elmagyarázza a piaci szereplők számára az új jogszabályi keretet;
8. hangsúlyozza, hogy egyrészt a gyártók, másrészt a kereskedők, a szolgáltatást végzők és az autóiipari kínálati lánc más szereplői közti kapcsolatot alaposan elemezni kell, tekintettel a kereskedelmi partnerek eltérő gazdasági erejére;
9. hangsúlyozza, hogy az autóiipari kínálati lánc kis- és közepes méretű szereplői számára kedvező feltételeket kell biztosítani; hangsúlyozza egy szilárd szabályozási keret kialakításának jelentőségét, amely hatékonyan elejét veszi az erőfölénnyel való visszaélésnek és biztosítja, hogy nem nő a kkv-k függősége a nagy gyártóktól; emlékeztet a kkv-k jelentőségére a munkahelyteremtésben, különösen gazdasági válságok idején, valamint közeli beszerzési forrásként a lakosság igényeit még a ritkábban lakott területeken is kielégítő szerepükre;
10. nem támogatja a jelenlegi MVBÉR mentesítendő megállapodásokra vonatkozó egyes előírásainak törlését, nevezetesen a többmárkás értékesítésre vonatkozó szerződéses záradéokra, a felmondásra, az időtartamra, a vitarendezésre, a peres eljárásokra és a hálózaton belüli üzletkötésekre vonatkozó feltételeket; emlékeztet,

hogy az üzletkötések feltételeinek egyszerűsítése részét képezi a „Small Business Act” első alapelvének; felhívja a figyelmet, hogy az egymárkás értékesítés kötelezővé tétele korlátozhatja a fogyasztók választását és veszélybe sodorhatja a kereskedők gyártókkal szembeni függetlenségét; fél attól, hogy e záradékok a különböző nemzeti kötelmi jogok részévé fognak válni;

11. felhívja a bizottságot annak biztosítására, hogy az értékesítők, beleértve a gépjárműiparra vonatkozó értékesítőit is, ugyanolyan szintű szerződéses védelemben részesüljenek az egész unióban, mint amelyet jelenleg a kereskedelmi ügynökök élveznek; úgy véli, hogy ezt a 86/653/EGK irányelv módosításával lehetne elérni, részben kiterjesztve annak hatályát az értékesítési megállapodásokra is;
12. hangsúlyozza, hogy az egyének mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében – különösen gazdasági válságok esetén – fontos a tulajdonlás alternatíváját jelentő konkrét üzleti megoldások, például a lízing lehetővé tétele; sürgeti ezért a bizottságot, hogy az új MVBÉR-ben és GBER-ben határozza meg az ehhez szükséges feltételeket, például definiálja a végfelhasználó jelentését, lehetővé téve az ilyen üzleti alternatívák fejlődését és hozzájárulva egy egészségesen versengő gépjárműipac kialakulásához;
13. nem támogatja a szerződött értékesítők és beszállítók közötti kölcsönös kötelezettségeket meghatározó, nem kötelező jellegű magatartási kódexet, amely nem védi hatékonyan az értékesítők érdekeit a gyártókkal szemben; egy magatartási kódexnek tartalmaznia kell a megfelelő jogérvényesítési mechanizmusokat, nevezetesen a megfelelő jogorvoslati eljáráshoz való hozzáférést;
14. tart tőle, hogy e reform révén nem teljesülhet a bizottság arra vonatkozó célkitűzése, hogy továbbra is támogassa a hatékony versenyt a gépjárművek kapcsolódó piacán a fogyasztók rendelkezésére álló választék és a független piaci szereplők számára biztosított piaci hozzáférés révén; egyetért a bizottsággal abban, hogy a gépjárművek kapcsolódó piacán uralkodó versenyfeltételek közvetlen hatással vannak a közbiztonságra is;



15. felhívja a bizottságot, hogy tartsa fenn az alkatrészek vásárlására vonatkozó 30%-os kötelező küszöbértéket, hogy az engedéllyel rendelkező javítóműhelyek az alkatrészeket ne csak a járműgyártótól, hanem más forrásokból is beszerezhessék, elkerülve ezáltal a szinte kényszerjellegű beszerzésekhez való visszatérést, ami növelné az alkatrészek árát és ellehetetlenítené más alkatrész-beszállítók tevékenységét;
16. hangsúlyozza, hogy az európai fogyasztók és más végfelhasználók előtt nem állhat semmiféle akadály az autók versenyképes áron történő megvásárlása terén – nagy mennyiségek esetén sem –, tekintet nélkül a beszállító által választott értékesítési rendszerre, és lehetőségük kell legyen megválasztani, hogy hol és miként kívánják a javítást és karbantartást elvégeztetni;
17. emlékeztet ezzel kapcsolatban a Parlament környezetbarátabb járművekre vonatkozó ismételt felhívásaira és a bizottság elnökének a gazdaság környezetbarátabbá tételére vonatkozó nyilatkozataira; úgy véli, hogy a többmárkás értékesítés és a javítási és karbantartási szolgáltatásokhoz való könnyű hozzáférés segít az alacsonyabb szennyezőanyag-kibocsátású járművekre vonatkozó célkitűzés elérésében, hiszen így vásárláskor könnyebben össze lehet

- hasonlítani a járműveket és megfelelően lehet azokat üzemeltetni; megismétli arra vonatkozó kérését, hogy tanulmányozzák a gépjárműágazat „zöld felendítése” érdekében nyújtott állami támogatások hatékonyságát;
18. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a bizottság által a gépjárműágazat vonatkozásában javasolt iránymutatások nem kellően pontosak a független értékesítők rendelkezésére álló műszaki tájékoztatás ugyanolyan átfogó formában történő biztosítása tekintetében, mint azt 715/2007/EK és a 595/2009/EK rendelet előírja; felhívja továbbá a bizottságot, hogy a technológiai fejlődés figyelembevételével frissítse a műszaki tájékoztatás definícióját és könnyen elérhető elektronikus formában biztosítsa a folyamatos hozzáférést a naprakész szolgáltatásokhoz és az alkatrészekre vonatkozó adatokhoz;
19. felhívja a bizottságot, hogy 2010. június 1-jétől kezdődően alkalmazza a kapcsolódó piacokra vonatkozó új szabályokat, függetlenül az új járművek értékesítésére vonatkozóan elfogadandó megoldásoktól;
20. felhívja a bizottságot, hogy foglalkozzon a versenykorlátozó árukapcsolási magatartás új formáival, például egy jármű adott márkaszerviz-hálózaton belüli kizárólagos javításától vagy kar-

- bantartásától függő eladás utáni szolgáltatások valamennyi fajtájával;
21. felhívja a bizottságot, hogy rendszeresen ellenőrizze a gépjárműágazat új jogi keretének működését; sürgeti a bizottságot, hogy a meghosszabbítási időszak vége előtt alaposan tanulmányozza a gépjárművek elsődleges piacán uralkodó versenyfeltételeket, és fordítson kiemelt figyelmet egyes olyan szerződéses záradékok hatásaira, mint a többmárkás értékesítés, az alkatrészekre vonatkozó üzletkötések és küszöbök, valamint a javasolt magatartási kódex rendelkezéseire; sürgeti ezért a bizottságot, hogy hagyjon nyitva valamennyi szabályozási lehetőséget és tegye meg a szükséges lépéseket, beleértve a MVBÉR egy részének újabb meghosszabbítását és a GBER felülvizsgálatát is, amennyiben bebizonyosodik, hogy a versenyfeltételek jelentősen romlottak, különösen az elsődleges piacon;
22. hangsúlyozza, hogy a bizottságnak tájékoztatnia kell a Parlamentet az új jogi keret minden, piaci vizsgálatai eredményeképpen tervezett módosításáról, és az ilyen döntések meghozatala előtt időben konzultálnia kell a Parlamenttel;
23. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a tanácsnak és a bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.”

Magyar márkakereskedők a feketegazdaság ellen

Az új kormánynak sürgős lépéseket kell tennie annak érdekében, hogy megszűnjön a feketegazdaság a gépjárműiparban, mivel az illegálisan működő cégek miatt a legálisan működő vállalkozások már alig tudnak fennmaradni – mondta el Gablini Gábor, a Gépjármű Márkakereskedők Országos Szövetségének (GÉMOSZ) elnöke sajtótájékoztatón május 20-án, Budaörsön.

Gablini Gábor rámutatott: a kereskedők egyebek között azt várják az új kormánytól, hogy szüntesse meg az áfafizetési halasztás lehetőségét, valamint csökkentse a regisztrációs adóhatárt. Arra is szükség volna a feketegazdaság felszámolásához, hogy a szakhatóságok nagyobb mértékben ellenőrizzék a gépjárműalkatrészek származását, valamint a szervizeket – tette hozzá. Kiemelte: Magyarországon jelenleg több ezer illegális autóbontó és több tízezer illegális szerviz működik, amelyek nem fizetnek áfát, és a környezetvédelmi előírásokat sem tartják be. Gablini Gábor hangsúlyozta: azzal is jelentősen fehéredne a gazdaság, ha a kormány 5 százalékra csökkentené egyes intenzív szolgáltatások áfakulcsát, mivel ilyen alacsony mértékű áfa – és szigorúbb hatósági ellenőrzések – mellett már nem érné meg a vállalkozásoknak, hogy illegálisan működjenek. Emellett a gazdaság fehéredése több bevételt is hozna az államháztartásnak, mint amit az áfakulcs csökkentése miatt elveszít. A GÉMOSZ elnöke emlékeztetett: 2008-ban még 60 ezren dolgoztak márkakereskedésekben és azokhoz közvetlenül kapcsolódó munkahelyeken, azonban tavaly már 10 ezer ember elbocsátására volt szükség

az iparág nehéz helyzete miatt. Hozzátette: az idén várhatóan további 10 ezer munkavállalótól válnak majd meg a kereskedők, aminek megakadályozását a kormánynak munkahelymegtartó pályázatok kiírásával kellene segítenie.

Erdélyi Péter, a magyar Gépjárműimportőrök Egyesületének ügyvezető elnöke szerint az állam nem hozza meg azokat az egyszerű szabályozásokat, amelyek révén a büdzsé jelentős bevételekhez jutna, a legális vállalkozások terhei pedig csökkennének. Ilyennek nevezte például, hogy nem kérnek igazolást az áfa befizetéséről külföldi új autó forgalomba helyezése esetén.

Lévai Gábor, a Magyar Lízingszövetség elnöke elmondta: jelentősen romlott a gépjármű-finanszírozás helyzete is az elmúlt években, mind a készpénzes, mind a hiteltől történő finanszírozás visszaesett. Jelentős változásokra van szükség a pénzügyi szabályozásokban, hogy újra meginduljon a hitelezés, és az emberek olyan hiteleket vegyenek fel, amelyek terheit valóban viselni tudják. A szakember úgy vélte, a hitelek minimális önereje 20–25 százalék körül reális, a 7-8 éves futamidőknél azonban „még lenne mit finomítani”. Rámutatott: a kiút a válságból a forintalapú lízing lehet, azonban fontos, hogy az autó értéke ne csökkenjen a finanszírozott érték alá, valamint a gazdaság állapotához és az ügyfelek fizetőképességéhez idomuljon a finanszírozási rendszer. Évente mintegy 15 ezer autót vesznek vissza a finanszírozók, és az elmúlt években milliárdos nagyságrendű károk származtak abból, hogy nem tudták visszavenni azokat az autókat, amelyek részleteit az ügyfelek nem fizették.