



- I 33 Ismét szemtől szembe biztosítók és javítók (AutóDIGA Fórum)
- I 35 A MAMI csendes forradalma
- I 36 Segítség a karosszériamunka gyorsításához – Pere Kft.

- I 38 Javítófényezés – Gazdaságosan, ésszerűen és műszakilag kifogástalanul (ALLIANZ)
- I 42 Karosszéria javítás és Fényezés szakmákban a Szakma Kiváló Tanulója Verseny, 2010

Ismét szemtől szembe biztosítók és javítók

Ne várjunk addig, míg a hógolyóból lavina kerekedik

A gépjárműipar egyik legjelentősebb hazai szakmai eseményének számító Autó-DIGA Autófenntartó Ipari Szakkiallítás egyik szakmai programjaként az X-MEDITOR Kft. és a KAFE közösen rendezett fórumot „Karosszéria javítók és -fényezők válsága” címmel. A fórumra többéves kihagyás után került sor, melynek szükségességét az is mutatja, hogy a kétórásra tervezett időtartamot jelentősen túllépve, egyetlen perc szünetet sem tartva, négy óra elteltével sikerült berekeszteni. Sajnos a biztosítók többszöri meghívásunkra sem érezték szükségesnek – a Generali Biztosító kivételével –, hogy részt vegyenek a tanácskozáson. A szép számban megjelent érintettekkel kerestük a választ arra, hogyan jutott ilyen drámai helyzetbe a szakma, és hogyan lehet kilábalni belőle.

A KAFE 25 pontba foglalta kérdéseit, és az Autótechnika 2010/4. számába a problémaköröket csoportokba is foglaltuk. Ezeket elküldtük minden biztosítónak, de választ, állásfoglalást sehonnan sem kaptunk. Ezekre a kérdésekre továbbra is várjuk a válaszokat minden biztosítótársaságtól!

Néhány kérdést feltettem magamnak:

– Meglepett-e a biztosítók érdektelensége, hogy a kérdésekre nem válaszoltak és a fórumra sem jöttek el?

– Igen is, meg nem is. Igen: szerintem egyetlen biztosítótársaság sem engedheti meg magának, hogy kibújjon a szakmai egyeztetések, netán viták elől. Nem: a biztosítótársaságok utóbbi időben mutatott magatartása, erőfölényének demonstrálása, fokozott profitszerzési gyakorlata erre engedett következtetni. A Generali Biztosító volt az egyetlen társaság, mely megtisztelte a karosszéria javító és -fényező szakmát azzal, hogy Zsombori Levente, gépjármű-kárrendezési divízióigazgató és Jurácsik János, a gépjármű-kárrendezési csoport műszaki vezetője részt vett a tanácskozáson. Elismeréssel említem a nevüket, hiszen rém hálátlan szerepet felvállalva képviselték a többi biztosítót is, hiszen órájuk zúdult a javítók minden panaszra, problémájuk zöme. Azért sikerélményük is volt, hiszen előben hallhatták, hogy az általuk képviselt biztosítótársaságra kevesebb panasz zúdult, mint a többiekre. A fórum egyébként mindvégig igen korrekt és kulturált légkörben zajlott. Pedig válságról beszéltünk.

– Kinek a válságáról?

– Az autójavító szakma válságáról. Ami több részből tevődik össze. Az autók egyre jobbak, lényegesen alacsonyabb a karbantartási igényük, mint a korábbi évek technológiai színvonalán gyártott járművékének. Ki kell azt is mondani: túl sok autójavító vállalkozás van Magyarországon, nincs annyi javításra szoruló és sérült gépjármű, amely el tudná látni őket kellő mennyiségű munkával. És akkor még nem is beszéltünk a feketegazdaságról, ahol hihetetlen nagy számban fordulnak elő illegális autójavítók.

– Mekkora lehet ez az arány?

– Pontos adatot nyilván nem tudunk mondani, de szerintem valahol a 25–50% között lehet. Minden kormány megígéri a feketegazdaság visszaszorítását, de még senkinek sem sikerült. Nagy probléma, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság sem ellenőrzi az ilyen „vállalkozásokat”. A hatóságok, ha mégis ellenőrzéseket végeznek, a legegyszerűbb utat választva a bejelentett, legálisan működő vállalkozásokat vizsgálják. Azokat, akik vállalkozói engedély nélkül tevékenykednek, és a mai korszerű autók javítására sem szakmailag, sem eszközparkkal nincsenek felkészülve, silány minőségben dolgoznak, senki nem ellenőrzi. Az önkormányzatok felelőssége sem hallgatható el. Rengeteg esetben úgy adtak ki vállalkozói engedélyt, hogy nem volt meg az előírt szakmai végzettség sem a vállalkozó, sem alkalmazottja részéről. Jelenleg még rosszabb a helyzet, a kutya sem vizsgálja, adottak-e a feltételek a tevékenység megkezdéséhez. Korábban hatóságok sora járta be a telephelyet, azt vizsgálva, hogy az megfelel-e mindenben az előírásoknak. Ma azt sem kérdezi senki, van-e valakinek mesterlevele a vállalkozásban.

– Mi a biztosítók felelőssége?

– Itt van mindjárt a vállalási óradíj kérdése. Teljesen érthetetlen számomra, hogy a biztosítók állandóan a független autójavítók óradíjának alacsonyan tartásával akarnak költségcsökkenést elérni. Pedig – a szakma képviselői mellett – nekik kellene tudni a legjobban, hogy egy javítási számlának az összetétele körülbelül 80 százalékban anyagköltség és mindössze 20 százalék a munkadíj. Az alkatrészarak Magyarországon lényegesen nagyobbak, mint a környezetünkben lévő országokban. A fényezőanyagok pedig kirívóan drágábbak. A külföldi gyártóktól pedig mindegyik ország nagyjából hasonló áron kapja a festéket, mégis nagy az eltérés. Ugyanaz a fényezőanyag Szlovéniában körülbelül 40 százalékkal olcsóbb, mint Magyarországon. Alkatrészeknél 10 százalék körül lehet az eltérés. A miértre senki nem tudja a választ. Számtalanszor elmondtuk már a biztosítóknak, figyeljenek oda erre az anomáliára, és vessék latba hatalmas



lobbierejüket, hogy kordában lehessen tartani az árakat. Az anyagárakat. Mert az alkatrész- és fényezőanyagárak nagymértékben „segítenek” a sérült gépjármű „gazdasági totálkárossá” minősítéséhez.

- *Mi a helyzet az óradíjakkal?*

- A vállalási óradíjak befagyasztására tett biztosítói igyekezet egyértelműen a javítás minőségének rovására megy. A biztosítók még mindig maximum 4000-5000 forint körüli órabérben gondolkodnak, noha 1995-ben már 3520 forint volt az AUDATEX-es kalkulációs rendszerrel számított óradíj. Közben eltelt 15 év, hadd ne soroljam, mi mindennek ment fel az ára azóta, és mennyivel emelkedtek a vállalkozók közterhei. Magyarországon legális vállalkozás, 4-5000 forintnál alacsonyabb vállalási órabérnél nem tud rentábilisan működni. Amelyik vállalkozás igyekszik a gyártók előírásait betartva, szakszerűen végezni a tevékenységét, az 7-8000 forintos órabér alatt nem tud működőképes lenni. Nem képes a munkához szükséges eszközparkot, gépeket, technológiát, infrastruktúrát, szakembergárdát ennél alacsonyabb órabérből fenntartani.

El kell dönten, hogy mit akarunk!

Az a cél, hogy leromboljuk a Magyarországon javított autók minőségét? Számomra ez az út elfogadhatatlan. És ha kell, úgy látszik, hogy kell, a magam módján harcolok is ellene.

Egyébként pedig a biztosítóknak nincs joga megállapítani a javítók óradíját! A vállalási óradíjat kizárólag a vállalkozás tulajdonosa, vezetője állapíthatja meg. Ebbe senkinek, még a biztosítóknak sincs joguk beleszólni. Természetesen az óradíj kalkulálásánál a földön kell maradnunk. Az a legjobb megoldás, ha a vállalkozás tényrezsíszámítást végez és annak összegét tisztességes haszonnal megemelve alkalmazza. A vállalkozás vezetőjének elég, ha bejelenti a biztosítóknak, hogy milyen óradíjat alkalmaz, ezzel bejelentési kötelezettségének eleget tett, más dolga nincs. Illetve van: a vállalási óradíjat jól látható helyen ki kell függesztenie és ezt az óradíjat kell alkalmaznia biztosító, céges, magán megrendelések alkalmánál egyaránt. A biztosítóknak semmilyen törvényes lehetőségük nincs ezzel szemben. Azért az sem járható út, hogy a jól felszerelt, kiváló munkát végző műhelyek óradíját megpróbálják „követni” a rosszul felszerelt, nem éppen kitűnő elismerésnek örvendő vállalkozások. Sok évvel ezelőtt AJAKSZ-elnökként készítettem műhelyminősítést, amit akkor közzé is tettünk a SZAKI-ban. A KAFE most is rendelkezik műhelyminősítési besorolással (Horváth József elnökhelyettes és jómagam készítettük), amennyiben ez szükséges - azt hiszem, szükséges - alkalmazni lehet.

- *Miként gondolkoznak a biztosítók és a MABISZ?*

- A biztosítók sajátosan gondolkodnak. Azt mondják, ha ők csökkentették díjaikat, a javítók is csökkentsék áraikat. Igen ám, csak míg a biztosítóknak van miből engedniük, a javítók-nak nincs. De ez még mind nem elég, a biztosítók elvárják azt is, hogy a javítók, mint „legnagyobb megrendelőknek” térítsenek nekik vissza bizonyos százalékot a számlákból. Kérdésemre, küldjenek-e munkát a vállalkozók felé, azt felelték, nem küldhetnek. Akkor ki a megrendelő? Az az ügyfél, aki bejön hozzánk és megrendeli a munkát. A fórumok többek között erre is jók, hogy megbeszéljük, ki miről mit gondol, s azt jól gondolja-e. Ha meg tudnak győzni valamiről, elfogadom, de ha nem tudnak meggyőzni, nem fogadom el akkor sem, ha azt egy nagy biztosító mondja. Többször javasoltam, keressük meg együtt a közös, jó megoldásokat. Attól, hogy az asztal két különböző oldalán ülünk (biztosítók-javítók), különböző érdekeket képviselünk, bizonyos mértékig ellenfelek is vagyunk (de semmiképp nem ellenségek!), meg kell próbálnunk az adott helyzetből, a maximális kompromisszumok kihasználásával a legjobbat kihozni. Az ügyfelek maximális kiszolgálása mindkettőnk elsőrendű feladata kell hogy legyen. Ügyfél nélkül egyikünkre sincs szükség. Jó lenne, ha ezt a biztosítók is ugyanígy éreznék.

- *Miért alakult ki állóháború a biztosítók és javítók között a káridőponti érték és javíthatósági határ megállapítása, illetve értelmezése körül is?*

- Megdöbbentő dolgokat fogok mondani. Magyarországon a kárt szenvedett gépjárművek javítását átlagosan a káridőponti érték 60 százalékáig engedik javítani. Mi is az a káridőponti érték? Nem biztos, hogy az, amit a kárszakértő állapít meg, a maga „megfellebbezhetetlen” módján, hiszen azon az értéken, a piacon soha nem lehet olyan autót vásárolni, mint amilyen a letetálozott jármű volt. A nagyobb baj, hogy ezeket a gazdasági totálnak minősített autókat felrakják a roncsportálra, ahol a legjobb ajánlatot tevő el fogja vinni az autót a káridőponti érték 40-50, extrém esetben 60-os értékén. Ezek az autók a feketegazdaságban kötnek ki. Senki nem követi nyomon ezeknek a törött járműveknek a sorsát. Így ne csodálkozzunk, ha pár nap múlva találkozunk velük az úton - legalábbis hatósági jelzéseikkel - amihez addigra már „csomagolást” is loptak. De megjavítani is csak lopott alkatrészekkel lehet, hiszen nem lehet eladni annyival többért, mint amennyibe az új alkatrészek kerülnek. Mi ez, ha nem a feketegazdaság hathatós támogatása, felvirágoztatása.

Új termékek karosszéria javításhoz

Sikaflex®-527 AT ragasztó- és tömítőanyag

Sikaflex®-529 AT szórható tömítőanyag

Többcélú hibrid tömítőanyagok külső és belső rugalmas illesztések tömítéséhez. Vízbázisú festék-rendszerekkel átfényezhető nedves a nedvesre eljárással és bőrképződés után is. Kompatibilis a leggyakrabban használt festékrendszerekkel a felhordástól eltelt időtől függetlenül.



Sika Hungária Kft. 1117 Budapest, Prielle Kornélia u. 6.
Tel.: (+36 1) 371 2020, Fax: (+36 1) 371 2022, E-mail: info@hu.sika.com, www.sika.hu

Innovation & Consistency since 1910





- Hogy lehetne elválni ennek a „selyemútnak” a vonalát?
- Nekem az a javallatom, hogy azok az autók, amelyek „gazdasági totált” szenvednek, egyenesen kerüljenek a regisztrált, legális autóbontókba! Természetesen nem 40-60 százalékos áron fogják átvenni, hanem jóval kisebb összegért. Persze, hogy küzdenek ez ellen a biztosítók, hiszen egy 1 millió forint káridőponti értéknek adnak a gépkocsi tulajdonosának maximum 600 000 forintot, majd 400 000 forintos roncsáron „elkel” a jármű, így 400 000 forint extraprofíttra tesznek szert. Hány millió forint lehet ez évente?

Van ennek a problémakörnek egy másik olvasata is. Nem világos előttem, hogy ugyanaz a nemzetközi biztosító, amelyik Magyarországon a káridőponti érték 60 százalékaig engedi javítani az autót, más országokban, például Németországban, miért engedi alaphelyzetből 130 százalékaig szabadon a javítást. Bármilyen típusú és bármilyen korú autóról, és bármelyik biztosítóról legyen is szó (kötelező felelősségbiztosításról beszélünk). Elképesztően nagy ez a különbség, és még senki nem tudta nekem elmagyarázni az okát. Mert ugye az nem magyarázat, hogy a 100 százalékos határnál már a minőség rovására menne a javítás, mert azonnal visszakérdezek: és Németországban nem? Azért beszélünk a javítás során szakmühelyről, felszereltségről, szakértelemről, hogy ezeket a sérült járműveket magas színvonalon tudjuk megjavítani, és műszakilag, valamint közlekedésbiztonságilag is kifogástalan állapotban helyezzük őket vissza a forgalomba. Egyébként a biztosítók is fordítsanak figyelmet arra, hogy ellenőrizték le a munkánkat. Valóban azt a gyári alkatrészt építettük-e be, amit leszámláztunk. Ha elvárjuk a biztosítóktól a tisztességes

magatartást, nekünk is tisztességesnek kell lennünk, nemcsak a biztosítók, hanem az ügyfelek miatt, hiszen ők bizalommal fordultak hozzánk. Nagyon nagy szemléletváltásra és változtatásra van szükség mind a két oldalon.

- Kell-e harmadik fél az autójavítók és a biztosítók közötti ellentétek feloldásában? Egyáltalán, hogyan tovább?

- Nem kellene hogy legyen, de valószínű, hogy lesz. A hatóságok is megunták a biztosítók magatartását, mely továbbra is csak a profitszerzésre irányul, figyelmen kívül hagyva mások, nemcsak az autójavítók, hanem az ügyfelek érdekeit is. A DIGA után két héttel egyébként levelet kaptam a MABISZ-tól, egyeztetésre hívtak. A címlista szerint 28 biztosítós kolléga, dr. Nagyszokolyai Iván és én vettünk volna részt ezen a megbeszélésen, amely sajnos elmaradt. Nem miattunk hiúsult meg a találkozó. Most a MABISZ-nál új találkozót szerveznek, megfogalmazásuk szerint magasabb szinten, de szűkebb körben. Ott leszek, mert hiszem, hogy a személyes találkozásnál nincs hatékonyabb eszköz arra, hogy megértsük egymást. Ahogy AJAKSZ-alelnök koromban is az volt a fórumom címe, „Szemtől szemben” biztosítók és javítók, most is az. Ami azt jelenti, hogy felvetjük a problémákat, meghallgatjuk egymást, s korrekten megpróbáljuk kihozni a legjobbat, a legtöbbet az adott helyzetből. Párbeszéd és párbeszéd – ebben hiszek. Ha csak várunk és nem beszélünk, a hógolyóból lavina kerekedhet, amit egy idő után megállítani talán már késő lesz. És az tényleg senkinek nem lesz jó.

Az elkezdett gondolatokat folytatni fogjuk.

SZÉNÁSI RÓBERT
KAFE-ELNÖK

A MAMI csendes forradalma

Ami 2010. május 15-én történt, biztos szerepelni fog a magyar motorsport történetének Nagy Könyvében. A száraz tények: Topor Róbert, a SuperSport 600 géposztályban V. helyezést ért el 2009-es évjáratú Honda CBR 600 RR motorjával.

„Mi ebben a szenzáció?”

Topor Róbert, a MAMI csapatának versenyzője és tanára értő vezetésével a magyar motorsport történetében először végzett az első hatban, működő ABS-szel felszerelt közúti, széria sportmotor. Eddig a magára valamit is adó motoros csak fitymálva szólhatott, ha a motorkerékpárokra telepített blokkolásgátló



rendszerek szóba kerültek. A Honda tavaly dobta piacra az E-CABS-t (elektronikusan szabályozott, kombinált blokkolásgátló rendszer), amiről azt állították, hogy alapvetően más, mint az eddig ismert ABS-rendszerek, és már versenyzésre is alkalmas. „Ide nékem az oroszlánt” – mondta a MAMI csapata, s a Honda Hungary segítségével már el is indulhatott a motorok élesben történő vallatása.

És tényleg más, hiszen már akkor is beleszól a fékezés menetébe, amikor még nyoma sincs a blokkolásnak. Így optimalizálja a fékezés teljes periódusát. Ha pedig fellép a megcsúszás veszélye, nedves, csúszós körülmények között döbbenetesen kezelhető a féktáv. Ezzel az eredménnyel mindenki számára bizonyítottuk, hogy a korszerű fékrendszereknek igenis van létjogosultsága a motorsportban, és ez még csak a közúti programmal ellátott elektronika!

Repesve várjuk, hogy az eleve versenyre programozott változat milyen meglepetéseket tartogat még.

Mindkét CBR-t a MAMI Versenyszerelői Iskolai Programban részt vevő tanulók készítették föl a versenyre: Barna Péter, Gábor Zoltán senior VIP tanulók, Puskás Gábor, Nagy Csaba junior VIP tanulók, Bánfi Julianna titkár és Léway Károly csapatvezető.

MAMI-HÍREK

