

# Szabadságtalanság

Hangos a média az új csoportmentességi törvénytől. Aki erre kapható és elolvasta (ha egyáltalán elolvasta) a törvény keretszövegét, összehord hetet-havat. Ugyan minden csoda csak három napig tart, de ez alatt is „válogatott” részinformációkkal rendesen meg lehet téveszteni a polgárt és még a szakmát is. A média kérészetű csemeget lát benne, kavar rendesen, mert ez a dolga (vajon ez a dolga?).

Azt mindjárt az elején leszögezhetjük, hogy jobbra nem hoznak az új rendeletek semmi olyat, mely fenekestül fordítaná fel a szakmánkat. Semmi olyat, mely az autókereskedelemben rövid távon, az autójavításban és az alkatrészellátásban megváltoztatná a viszonyokat.

A csoportmentesség azt jelenti, hogy az autóhoz (van más termékkör is) kötődő tevékenységek a szabadkereskedelem általános feltételeitől eltérnek, létezik exkluzivitás. Van, akinek valamit szabad megtennie és van, akinek nem. Ez lehet indokolt és egészséges mértékű, és el is torzulhat. Az EU fogyasztóvédelem iránt elkötelezett vezetői úgy látták, hogy a dolog az utóbbi időben átesett a ló túlsó oldalára, az autógyártók kereskedelmi feltételdiktáló magatartása, minden területen exkluzivitásra törekvése, diktatúrája már nem fér össze az EU-polgárok fogyasztói szabadságával. Nemcsak a fogyasztói szabadsággal, hanem a szabad kereskedelemmel, a vállalkozói szabadsággal sem.

A csoportmentesség által megengedett gyártói diktátumokon némileg lazítottak, nagyobb szabadságot adva például az autókereskedőknek. Azt, hogy ez segítette-e a fogyasztóknak, nehéz lenne kimutatni. A többmárkás kereskedések, autópályák kínálata például egyszerűsítette-e a választást? Segítette-e a kereskedőket a több lábon állással anyagi biztonságukban? Ezt itt és most szerencsére nem nekünk kell megválaszolni.

Az autójavításban, az alkatrész-kereskedelemben nyitotta-e a kínálati piacot? Az elmúlt egy-két évet leszámítva biztosan nem. A rendelet megkövetelte nyitást reprezentáló kirakatintézkedések ugyan születtek, precedens értékű esetek is voltak. Gyakorlatilag azonban a gyártók minden fronton blokkolni tudtak. A kereskedők a gyártói diktátumokat kellett hogy kövessék, és maguk is védték természetesen piaci érdekeiket.

A nehezedő feltételek, ebben az egyre drágább gyártói követelmények a márkaszervizeket díjtételeik növelésére kényszerítették. A piacon ugyanakkor elérhetőek voltak olcsóbb és jó szolgáltatók, és sokkal olcsóbb, gyári minőségű alkatrészek. A vevői átpártolást a szavatossági időszakban egyedül a „garancia” elvesztésével való fenyegetettség akadályozta. (A márkaszervizek is későn ébrednek, önsorsrontók, de ez egy külön történet!)

Az EU a fogyasztói szabadság védelmében kimondta, a szavatossági időszakban is biztosítani kell a szabad szervizválasztást, nem kötelező a márkaszervizekben elvégeztetni a kötelező szervizt, és ott nem kötelező kizárólag ún. gyári, hanem gyári minőségű alkatrész is beépíthető. Mindezeknek ugyan van számtalan finomító rendelkezése, de az alaptézis ez.

Ha a szavatossági (jótállási+szavatossági) időszakban olyan hiba keletkezik, mely konstrukciós, gyártási, illetve anyaghibára vezethető vissza, annak ügyét a gyár képviselőjében a márkaszerviznek kezelnie kell, olyan nincs, hogy a „garancia” elveszett. Ha...

Ha nem tudja a gyártót képviselő márkaszerviz bizonyítani, hogy a független a szerviz során maradéktalanul és előírt tökéletességgel nem tudta elvégezni a szervizt. A bizonyítás érdekében, a gyártóval karöltve, mindent megtesz.

És itt a csapda mind a független javítónak, mind a tulajdonosnak. Az alapállás az, és ez már nemcsak szakmai körökben nem titok, hogy a ma autóinak egy része (többsége?), különösen az új modellek, az eladáskor nincsenek teljesen készen. A jótállási év alatt fejezik be a „gyártást”. Az agyon elektronizált, a piaci verseny miatt teljesen ki nem értelt mechatronikai autócsodáink tesztjét bizony az ügyfél végzi.

Szóval vannak szép számmal kritikus, rajtakapható elemei az egyszerűnek tűnő olajcserés garanciális szerviznek! Nézzük ezek közül a fontosabbakat!

- A független javító nem tudja, hogy mi mindent kell az átvizsgálásnál elvégeznie. (Típusra bontott, de mégis általános listák ugyan vannak, de ez kevés.) Nem tesz meg mindent előírás szerint, és erre visszavezethető a későbbi baj. Ha ez rábizonyítható, akkor állnia kell az anyagi felelősséget. Nem az autó egészére nézve vesz el ilyenkor a gyártói szavatosság, hanem csak az adott főegységre.
- A független javító nem tudja, hogy milyen - általában a gyártó által nem kitergetett - egyéb ellenőrzést is kell elvégezni. Visszahívási külön akció ugyan nincs, de ekkor valami plusz beavatkozást, alkatrészcsere, programjavítást (programfrissítést) hajtanak végre. Ehhez a független javítónak nincsen meg a legújabb rendszertesztelő szoftvere, gyári internetkapcsolata.
- A tulajdonos és a független javító nem tudja, hogy volt-e az adott modellre visszahívás, esetleg szoftverfrissítés.
- A független javító mégsem a gyári követelményű alkatrészt teszi be, részben ügyfélnyomásra anyagi megfontolásból vagy ismerethiányból (szomorú következményű példák hozhatóak erre a nem megfelelő szűrési jellemzőkkel bíró dízel tüzelőanyag-szűrőkről).
- A független autójavító célszerszámok hiányában szükségmegoldásokra kényszerül.

És végül, de nem utolsósorban

- információ- és ismerethiány (például hol vannak magnézium- vagy alumíniumcsavarok, miként kell nullázni rendszereket stb.)

Tehát nem az olajcsere, a pollenszűrőcsere vagy az alsó átvizsgálás jelenti a gondot, hanem mindaz, amiről nincs információnk. Azt mondják, hogy a gyártóknak ma meg kell adniuk az autó műszaki adatait, a gyári szoftvereket, a márkaszervizeknek adott anyagokat mindazoknak, akik ezt meg tudják venni. Először is pénzbe kerül, sok pénzbe, másodsorban is „véletlenül” nem mondanak el mindent...

Becsapós szabadság a „szabad szervizválasztás” a függetleneknek, megtevesztés az autósoknak. Egy dologra - ha bevállalják - van nagy szüksége mindkét félnek, és ez a szerencse.

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN